

Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ГОРОБІНСЬКА ІРИНА ВЛАДИСЛАВІВНА

УДК 330.7:338.47:656.078

ДИСЕРТАЦІЯ
МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ
АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень
Використання ідей, результатів і текстів інших
авторів мають посилання на відповідне джерело

І.В. Горобінська

Науковий керівник –
Волинець Людмила Миколаївна,
кандидат економічних наук, доцент

Ідентичність всіх примірників дисертації
засвідчую
Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04
доктор економічних наук

А.В. Базиліук

Київ – 2021

АНОТАЦІЯ

Горобінська І.В. Механізм управління економічним розвитком автотранспортного підприємства. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний транспортний університет, Київ, 2021.

Дисертаційна робота присвячена дослідженню питань, пов'язаних з формуванням та реалізацією механізму управління економічним розвитком автотранспортного підприємства, що базуватиметься на створенні мотиваційних чинників структурних зрушень та використанні інноваційних фінансових інструментів.

Сформовано визначення механізму управління економічним розвитком, який являє собою систему принципів, методів та інструментів реалізації завдань господарської діяльності, що забезпечує гармонізацію інтересів суб'єктів економіки: роботодавців, працівників і держави, формуючи мотиваційне середовище, що спонукає дії роботодавців і працівників у напрямку підвищення результативності їх роботи, активізації внутрішніх можливостей досягнення стратегічних завдань розвитку підприємства.

Обґрунтовано механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства із тенденціями ринку та інструментами формування мотиваційного середовища через тарифну, податкову та інвестиційну політику. Його застосування дозволить ефективну реструктуризацію елементів ціни транспортної послуги та формування ресурсної бази виробничого відтворення на автотранспортних підприємствах та в транспортному секторі.

Інтегровано фінансовий інжиніринг в механізм управління

економічним розвитком автотранспортних підприємств, який відрізняється комбінуванням банківських, бюджетно-податкових та гібридних інструментів фінансування діяльності автотранспортних підприємств, спрямованих на формування цільових грошових потоків та досягнення цілей економічного розвитку.

Запропонована модель банківського інжинірингу базується на основі «благородного принципу ісламської банківської системи», за рахунок чого кредитна основа фінансування господарської діяльності переводиться на інвестиційну. Держава виступає учасником реалізації бюджетно-податкового інжинірингу за рахунок надання податкових пільг, цільової державної допомоги, часткової компенсації процентних ставок та введення жорсткого контролю за використанням кредитних коштів за цільовим призначенням.

Розроблена модель реалізації фінансового інжинірингу між банком, державою та автотранспортним підприємством дозволяє отримати вигоду всім учасникам: державі у вигляді зниження транспортної складової у витратах виробництва, що сприятиме зниженню цін та зростанню валової доданої вартості; транспортному підприємству у вигляді доступних кредитів та забезпечення можливостей економічного розвитку підприємства; банкам у вигляді розширення клієнтської бази, зменшення ризику неповернення кредиту та збільшення прибутку від кредитних операцій.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у теоретичному обґрунтуванні та розробці науково-методичних положень і практичних рекомендацій щодо формування механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств на основі забезпечення мотиваційного середовища для необхідних змін. Основні результати, які характеризують новизну й особистий внесок автора, полягають у наступному:

удосконалено:

– структуро утворювальні компоненти механізму управління економічним розвитком автотранспортного підприємства за рахунок

визначення регулювальних інструментів, що враховують особливості сформованої натеper системи економічних відносин з характерним для них поширенням тіньових операцій, наявності значних розбіжностей між виробничими потребами та можливостями їх забезпечення і обумовленим цим накопиченням дебіторської заборгованості, відсутності можливості для переважної більшості транспортних підприємств здійснювати оновлення застарілого парку рухомого складу, запроваджувати інноваційні технології організації виробництва. Необхідну зміну траєкторії економічного розвитку має забезпечити реструктуризація вартісних елементів ціни за рахунок впровадження умов оподаткування залежно від збільшення співвідношення оплати праці та амортизаційних відрахувань і скорочення матеріальних витрат відносно усіх генерованих доходів підприємством;

- механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства із трендами ринку та інструментами формування макросередовища через тарифну, податкову та інвестиційну політику, і, на відміну від існуючого порядку, передбачає регламентацію елементів ціни транспортної послуги для питань оподаткування та формування ресурсної бази виробничого відтворення на автотранспортних підприємствах;

- підходи інтегрування фінансового інжинірингу в механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, які, на відміну від існуючих, відрізняються комбінуванням банківських, бюджетно-податкових та гібридних інструментів фінансування діяльності автотранспортних підприємств, спрямованих на формування цільових грошових потоків та досягнення цілей економічного розвитку підприємств. Запропоновано модернізацію схеми банківського кредитування, що передбачає систему співфінансування проектів техніко-технологічного оновлення рухомого складу на безвідсотковій основі з можливістю участі банку у прибутках підприємства та використання бюджетно-податкового інжинірингу, що

передбачає державну фінансову підтримку за умови збільшення кількості робочих місць та зростання прибутку;

набуло подальшого розвитку:

– методичне забезпечення визначення стійкості автотранспортних підприємств в контексті дотримання економічного розвитку, яке, на відміну від існуючого, вирізняється застосуванням двокомпонентної оцінки інвестиційної спроможності та прийнятної витратності на основі розрахунку інтегрального індикатора інвестиційної достатності та рівня матеріальної витратності. Порівняння їх фактичних та нормативних значень для підприємств чи ринку вантажних підприємств в цілому дозволить більш ефективно реалізувати механізм управління економічним розвитком;

– принципи впровадження мотиваційних чинників структурних зрушень, що доповнені комбінацією умов для застосування певного виду стимулів підвищення ефективності роботи за рахунок використання податкової пільги з оподаткування прибутку за умови скорочення витрат і зростання питомої ваги оплати праці у собівартості, що дозволяє контролювати небажані дії роботодавців для максимізації вигоди, сприяючи легалізації доходів;

– принципи реформування управління економічним розвитком, що, на відміну від існуючих, передбачають перехід від витратно-тіньового типу виробничого відтворення до ресурсозберігаючого ефективного процесу реалізації діяльності транспортних підприємств і полягають у пріоритетності створення мотиваційного середовища для забезпечення передумов економічного розвитку;

– науково-практичні положення щодо необхідності формування переважно внутрішніх і менш вартісних залучених джерел розширення інвестиційних ресурсів для впровадження техніко-технологічних, цифрових та інших новацій в роботі транспортних підприємств як основи для збереження конкурентоздатності в умовах швидких змін у сфері використання штучного інтелекту для організації перевезень, поліпшення безпеки та якості доставки вантажів і пасажирів.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані й обґрунтовані основні положення дисертаційної роботи, досліджені теоретичні і методичні розробки доведено до рівня практичних рекомендацій. Наукові результати дисертаційної роботи знайшли своє практичне застосування на автотранспортних підприємствах України, зокрема на: ТОВ «ІНВЕСТ-АВТОЛЮКС-ЛТД» (акт впровадження № 488/22 від 02.12.2020), ТОВ «ЦЕНТРАЛЬНО-УКРАЇНСЬКА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ» (акт впровадження № 258 від 10.03.2021), ТОВ «БІ-АВТОТРАНС ЛТД» (акт впровадження № 244/35 від 09.09.2021).

Теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи впроваджено в навчальний процес Національного транспортного університету при підготовці та під час викладання дисциплін: «Фінанси», «Аналіз господарської діяльності підприємств дорожньо-транспортного комплексу», «Податковий менеджмент» (акт впровадження № 2293/01 від 18.10.2021р.).

Ключові слова: економічний розвиток, механізм управління, автотранспортні підприємства, державно-приватне партнерство, фінансовий інжиніринг, інноваційні інструменти, мотиваційне середовище.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Горобінська І.В. Оцінювання розвитку транспорту як каталізатора мультиплікативних ефектів в економіці. *Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу: Монографія* / за ред. проф. А.В. Базилук. К.: Кондор-Видавництво, 2016. С. 87-98.
2. Горобінська І.В. Еволюція системи оподаткування від фіскальної до стимулюючої функції. *Сучасні проблеми розвитку національної економіки і шляхи їх розв'язання: Колективна наукова монографія* / за наук. ред. д.е.н., проф. М.М. Єрмошенка. К.: Національна академія управління, 2008. С. 294-299.

Навчально-методичний посібник

3. Digital-технології облікових та фінансово-аналітичних процесів на транспортних підприємствах. Навч.-метод. Посібник / за ред. проф. Базилюк А.В., доц. Гошовської В.В. К: НТУ, 2019. 263 с. (особистий внесок: розкрито особливості застосування сучасних Digital-технологій на транспортних підприємствах).

Статті у виданнях іноземних держав

4. Волинець Л.М., Горобінська І.В. "MEANS OF IMPLEMENTATION OF THE ECONOMIC MECHANISM OF REGULATION OF ACTIVITY OF TRANSPORT ENTERPRISES". *Věda a perspektivy*, Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o. Praha, 2021. №1(1). – С. 328-335. DOI: [https://doi.org/10.52058/2695-1584-2021-1\(1\)](https://doi.org/10.52058/2695-1584-2021-1(1)) (особистий внесок: розроблено засоби реалізації в сфері оподаткування, інвестування та тарифоутворення)

Статті у наукових фахових виданнях України

5. Горобінська І.В. Аналіз податкового навантаження та його вплив на динаміку ділової активності. *Актуальні проблеми економіки*, №10. К., 2004 – С. 26-32.

6. Горобінська І.В. Економічні форми мінімізації оподаткування в розширенні фінансових ресурсів підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №6. К., 2009. – С. 229-232.

7. Горобінська І.В. Оподаткування транспортних підприємств в системі податкового реформування. *Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія: Економіка*, №11. К., 2009. – С. 19-25.

8. Горобінська І.В., Кривошеєва Т.О. Вплив оподаткування на інвестиції та економічне зростання в Україні. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*, №11. К., 2010. – С. 258-261.

(особистий внесок: проаналізовано рівень податкового навантаження на суб'єктів господарювання та його вплив на інвестиційний клімат в Україні)

9. Горобінська І.В. Концепція реформування державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №8. К., 2011. – С. 275-278.

10. Горобінська І.В. Механізм реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності. *Вісник Національного транспортного університету*, №24(1). К., 2011. – С. 232-236.

11. Горобінська І.В. Вплив підвищення ефективності діяльності транспортного сектору на розвиток національної економіки. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №9. К., 2012. – С. 281-285.

12. Горобінська І.В. Формування міжгалузевих мультиплікативних ефектів в економіці в результаті зниження тарифів на транспортні послуги. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*, №3(60). Чернігів, 2012. – С. 185-189.

13. Горобінська І.В. Формування міжгалузевих мультиплікативних ефектів в результаті інвестицій в транспортний комплекс. *Вісник Національного транспортного університету*, №26(1). К., 2012. – С. 304-310.

14. Горобінська І.В. Фінансовий інжиніринг як інструмент державного регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №10. К., 2013. – С. 433-439.

15. Хоменко І.О., Горобінська І.В., Вовк Є.А. Причини виникнення та напрямки подолання тіньової економіки в Україні. *Вісник Національного транспортного університету*, №44. К., 2019. – С. 151-160. DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-151-160 (особистий внесок: проаналізовано причини тінізації оплати праці та запропоновано заходи скорочення тіньової економіки)

16. Хоменко І.О., Горобінська І.В., Матяш Л.М. Ухилення від оподаткування як наслідок фіскальної спрямованості податкової системи України. *Вісник Національного транспортного університету*, №44. К., 2019.

– С. 161-170. DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-161-170 (особистий внесок: проаналізовано податкові втрати бюджету внаслідок ухилення від оподаткування)

17. Масалітіна В.В., Горобінська І.В., Микітко В.А. Управління фінансовою стійкістю підприємства. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник, №2 (47).* К., 2020. – С. 147-155. DOI: 10.33744/2308-6645-2020-2-47-147-155 (особистий внесок: розроблено механізм управління фінансовою стійкістю підприємства)

18. Турпак Т.Г., Назаренко Я.Я., Горобінська І.В. Податкова безпека транспортних підприємств. *Економіка та держава, №9.* К., 2020. – С. 59-63. DOI: 10.32702/2306-6806.2020.9.59 (особистий внесок: обґрунтовано принципи податкової безпеки транспортних підприємств)

Публікації апробаційного характеру

19. Горобінська І.В. Податкове реформування у розв'язанні проблем комплексного розвитку регіонів. *Міжнародна науково-практична конференція «Фінансовий потенціал регіонів України в умовах ринкової економіки».* – Чернівці, 2006. – С. 148-150.

20. Горобінська І.В. Мінімізація оподаткування транспортних підприємств як фактор впливу тіньової економіки України. *Міжнародний науково-практичний семінар «Економіка і менеджмент на транспорті».* – К.: КДАВТ, 2008. – С. 22-23.

21. Горобінська І.В. Раціоналізація оподаткування підприємств в умовах фінансової кризи. *II Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва».* К., 2008. – С. 52-53.

22. Горобінська І.В. Податкове регулювання в подоланні існуючих протиріч суб'єктів податкових відносин. *Праці LXV наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету.* К., НТУ. 2009. – С. 292-293.

23. Горобінська І.В. Забезпечення розвитку національної економіки за рахунок підвищення ефективності діяльності транспортної галузі. *Праці LXVI наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2010.

24. Горобінська І.В. Етапи реалізації порядку оптимізації системи оподаткування автотранспортних підприємств. *Праці LXVII наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2011.

25. Горобінська І.В. Створення умов подальшого розвитку транспортної галузі за рахунок пошуку додаткових джерел фінансування. *Праці LXVIII наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2012.

26. Горобінська І.В. Державне регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі на основі міжгалузевого аналізу. *Праці LXIX наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2013.

27. Горобінська І.В. Застосування фінансового інжинірингу в транспортній галузі. *Праці LXX наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2014.

28. Горобінська І.В. Інноваційні технології в управлінні транспортною діяльністю. *Праці LXXI наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2015.

29. Волинець Л.М., Горобінська І.В. Інтерпретація поняття «механізм управління економічним розвитком підприємства». *Theoretical foundations of modern science and practice. Abstracts of VIII International Scientific and Practical Conference*. Lisbon, Portugal. 2021. – С. 55-59. URL: <https://eu-conf.com> (особистий внесок: обґрунтовано та сформульовано визначення поняття «механізм управління економічним розвитком підприємства»).

Свідоцтва про реєстрацію авторського права на твір

30. Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 70302. Монографія «Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу» / колектив авторів (Україна). – № 70302, дата реєстрації 07.02.2017.

31. Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 96352 Україна. Навчально-методичний посібник «Digital-технології облікових та фінансово-аналітичних процесів на транспортних підприємствах» / колектив авторів (Україна). – № 96352, дата реєстрації 25.02.2020.

ABSTRACT

Gorobinska I.V. The Mechanism for Managing the Economic Development of a Motor Transport Enterprise. – Qualification scientific work on the rights of the manuscript.

Dissertation for the degree of Candidate of economic sciences according to specialty 08.00.04 – Economy and management of enterprises (according to the types of economic activity) – National Transport University, Kyiv, 2021.

The dissertation work is devoted to the study of issues related to the formation and implementation of a mechanism for managing the economic development of a motor transport enterprise, based on the creation of motivational factors for structural changes and the use of innovative financial instruments.

The definition of a mechanism for managing economic development has been formed, which is a system of principles, methods and tools for implementing the tasks of economic activity that harmonize the interests of economic entities: employers, employees and the state, forming a motivational environment that encourages the actions of employers and employees in the direction of increasing the effectiveness of their work, activating internal opportunities to achieve the strategic objectives of the enterprise development.

The mechanism for managing the economic development of road transport

enterprises has been substantiated, which provides for the coordination of management tools at the enterprise level with market trends and tools for the formation of a motivational macroenvironment through tariff, tax and investment policies. Its application will allow an effective restructuring of the elements of the price of transport services and the formation of a resource base for reproduction at road transport enterprises and in the transport sector.

Financial engineering has been integrated into the mechanism for managing the economic development of road transport enterprises, which is characterized by a combination of banking, budgetary and tax and hybrid instruments for financing the activities of road transport enterprises aimed at generating targeted cash flows and achieving economic development goals.

The proposed model of banking engineering is based on the "noble principle of the Islamic banking system", due to which the credit basis for financing economic activities is transferred to an investment one. The state participates in the implementation of fiscal engineering through the provision of tax incentives, targeted state aid, partial compensation of interest rates and the introduction of strict control over the use of credit funds for their intended purpose.

The developed model for the implementation of financial engineering between the bank, the state and the motor transport enterprise allows all participants to benefit: the state by reducing the transport component in production costs, which will contribute to lower prices and an increase in gross value added; transport company through available loans and opportunities for economic development of the company; banks by expanding their client base, reducing the risk of loan defaults and increasing profit from lending operations.

The scientific novelty of the obtained results lies in the theoretical substantiation and development of scientific-methodical provisions and practical recommendations for the formation of a mechanism for managing the economic development of motor transport enterprises on the basis of providing a motivational environment for the necessary changes. The main results characterizing of the novelty and personal contribution of the author are as follows:

improved:

- structural components of the mechanism of management of economic development of the motor transport enterprise by defining the adjustment tools considering features of the current system of economic relations with their characteristic proliferation of shadow operations, existence of considerable disagreements between production needs and capacities of their maintenance and as result accrued wages payable, lack of capacity to renovate obsolete rolling stock of transport enterprises and to introduce innovative organizational technologies. The necessary change in the trajectory of economic development should provide a motivational environment for restructuring the cost elements of the price through the introduction of tax conditions depending of the increase in wages and depreciation and reduction of material costs for all income generated by the enterprise;

- mechanism for managing the economic development of motor transport enterprises, which provides for the harmonization of management tools at the enterprise-level with market trends and tools to create an enabling macroeconomic environment through tariff, tax and investment policy, which, unlike the current one, provides for the regulation of the elements of transport services price on taxation issues and the creation of a resource base for productive of motor transport enterprises;

- approaches to integrating financial engineering into the mechanism of managing the economic development of motor transport enterprises, which in contrast to the existing ones differ in a combination of banking, budget and tax and hybrid financing instruments for motor transport enterprises aimed at generating targeted cash flows and achieving economic development goals. Modernization of the bank lending scheme is proposed. It provides a system of co-financing projects for technical and technological renewal of rolling stock on an interest-free basis with the possibility of the bank's participation in enterprise revenues and use of budget and tax engineering, providing state financial support;

received further development:

- methodological support for determining the sustainability of motor transport enterprises in the context of economic development, different from the existing one, by applying a two-component assessment of investment capacity and acceptable cost based on the calculation of an integrated indicator of investment adequacy and material cost level. Comparison of their actual and normative values for the enterprises or for the freight market as a whole will allow more efficient realization the mechanism of management of economic development;

- principles of the introduction of motivational factors for structural changes which are supplemented by a combination of conditions for the application of a certain type of incentives of increase efficiency through the use of income tax credit, subject to cost reduction and increase in the share of wages in production costs which allows the control of undesirable actions of employers to maximize benefits and legalization of the proceeds;

- principles of reforming the management of economic development, which, unlike the existing, provide for the transition from the cost-shadow type of production reproduction to resource-efficient process of transport enterprises and create a motivational environment for the necessary changes in accordance with control and enforcement measures to combat their negative consequence;

- scientific and practical provisions on the need to develop primarily domestic and less costly outsourced sources of investment resources for the implementation of technical, technological, digital and other innovations in the work of transport enterprises as a basis for maintaining competitiveness in the face of rapid changes in artificial intelligence for transport operations, improving the safety and quality of delivery goods and passengers.

The practical significance of the obtained results is to formulate and substantiate the main provisions of the dissertation, and to bring the theoretical and methodological developments studied up to the level of practical recommendations. Scientific results of the dissertation work have found the practical application at the motor transport enterprises of Ukraine, in particular: LLC «INVEST-AUTOLUX-LTD» (implementation act № 488/22 dated

02.12.2020), LLC «CENTRAL-UKRAINIAN TRANSPORT COMPANY» (implementation act № 258 dated 10.03.2021), LLC «BI-AVTOTRANS LTD» (implementation act № 244/35 dated 09.09.2021). Theoretical and practical results of the dissertation are introduced into the educational process of the National Transport University in the preparation and teaching of disciplines: "Finance", "Analysis of economic activity of road transport enterprises", "Tax Management" (implementation act № 2293/01 dated 18.10.2021).

Key words: economic development, management mechanism, motor transport enterprises, public-private partnership, financial engineering, innovative tools, motivational environment.

LIST OF PUBLISHED WORKS ON THE DISSERTATION SUBJECT

Monographs

1. Gorobinskaya I.V. Evaluation of transport development as a catalyst for multiplier effects in the economy. *Financial and accounting and analytical support of road transport complex enterprises: Monograph* / ed. prof. A.V. Bazilyuk. K.: Condor Publishing House, 2016. P. 87-98.

2. Gorobinskaya I.V. Evolution of the taxation system from fiscal to incentive function. *Modern problems of national economy development and ways of their solution: Collective scientific monograph* / for science ed. Doctor of Economics, Prof. M.M. Yermoshenko. K.: National Academy of Management, 2008. S. 294-299.

Training manual

3. Digital-technologies of accounting and financial-analytical processes at transport enterprises. Teaching method Manual / ed. prof. Bazilyuk A.V., docent Goshovska V.V. K: NTU, 2019. 263 p. (author's personal contribution: features of application of modern Digital-technologies at the transport enterprises are opened).

Articles in foreign publications

4. Volynets L.M., Gorobinska I.V. "MEANS OF IMPLEMENTATION OF THE ECONOMIC MECHANISM OF REGULATION OF ACTIVITY OF

TRANSPORT ENTERPRISES". *Věda a perspektivy*, Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o. Prague, 2021. №1 (1). - P. 328-335. DOI: [https://doi.org/10.52058/2695-1584-2021-1\(1\)](https://doi.org/10.52058/2695-1584-2021-1(1)) (author's personal contribution: developed means of implementation in the field of taxation, investment and tariff formation)

Articles in scientific professional publications of Ukraine

5. Gorobinska I.V. Analysis of the tax burden and its impact on the dynamics of business activity. *Actual problems of economy*, №10. K., 2004 - P. 26-32.

6. Gorobinska I.V. Economic forms of tax minimization in the expansion of financial resources of enterprises. *Project management, systems analysis and logistics*, №6. K., 2009. - P. 229-232.

7. Gorobinska I.V. Taxation of transport enterprises in the system of tax reform. *Scientific notes of the National University "Ostroh Academy". Series: Economics*, №11. K., 2009. - P. 19-25.

8. Gorobinska I.V., Krivosheeva T.O. The impact of taxation on investment and economic growth in Ukraine. *Project management, systems analysis and logistics. Technical series*, №11. K., 2010. - P. 258-261. (author's personal contribution: the level of tax burden on business entities and its impact on the investment climate in Ukraine is analyzed)

9. Gorobinska I.V. The concept of reforming the state regulatory policy in the field of transport. *Project management, systems analysis and logistics*, №8. K., 2011. - P. 275-278.

10. Gorobinska I.V. The mechanism of realization of the state regulatory policy in the sphere of transport activity. *Visnyk of the National Transport University*, №24 (1). K., 2011. - P. 232-236.

11. Gorobinska I.V. The impact of improving the efficiency of the transport sector on the development of the national economy. *Project management, systems analysis and logistics*, №9. K., 2012. - P. 281-285.

12. Gorobinska I.V. Formation of intersectoral multiplier effects in the economy as a result of lower tariffs for transport services. *Visnyk of Chernihiv State Technological University*, №3 (60). Chernihiv, 2012. - P. 185-189.

13. Gorobinska I.V. Formation of intersectoral multiplier effects as a result of investments in the transport complex. *Visnyk of the National Transport University*, №26 (1). K., 2012. - P. 304-310.

14. Gorobinska I.V. Financial engineering as a tool of state regulation of reproduction processes in the transport industry. *Project management, systems analysis and logistics*, №10. K., 2013. - P. 433-439.

15. Khomenko I.O., Gorobinska I.V., Vovk E.A. Causes and directions of overcoming the shadow economy in Ukraine. *Visnyk of the National Transport University*, №44. K., 2019. - P. 151-160. DOI: 10.33744 / 2308-6645-2019-2-44-151-160 (author's personal contribution: the reasons for the shadowing of wages are analyzed and measures to reduce the shadow economy are proposed)

16. Khomenko I.O., Gorobinska I.V., Matyash L.M. Tax evasion as a consequence of the fiscal orientation of the tax system of Ukraine. *Visnyk of the National Transport University*, №44. K., 2019. - P. 161-170. DOI: 10.33744 / 2308-6645-2019-2-44-161-170 (author's personal contribution: tax losses of the budget due to tax evasion are analyzed)

17. Masalitina V.V., Gorobinska I.V., Mikitko V.A. Management of financial stability of the enterprise. *Visnyk of the National Transport University. Economic Sciences Series. Scientific and technical collection*, №2 (47). K., 2020. - P. 147-155. DOI: 10.33744 / 2308-6645-2020-2-47-147-155 (author's personal contribution: the mechanism of management of financial stability of the enterprise is developed)

18. Turpak T.G., Nazarenko Ya.Ya., Gorobinska I.V. Tax security of transport enterprises. *Economy and State*, №9. K., 2020. - P. 59-63. DOI: 10.32702 / 2306-6806.2020.9.59 (author's personal contribution: the principles of tax security of transport enterprises are substantiated)

Probationary publications

19. Gorobinska I.V. Tax reform in solving the problems of integrated regional development. *International scientific-practical conference "Financial potential of the regions of Ukraine in a market economy"*. - Chernivtsi, 2006. - P. 148-150.
20. Gorobinska I.V. Minimization of taxation of transport enterprises as a factor of influence of the shadow economy of Ukraine. *International scientific-practical seminar "Economics and Management in Transport"*. - K. : КДАБТ, 2008. - С. 22-23.
21. Gorobinska I.V. Rationalization of corporate taxation in the financial crisis. *II International scientific-practical conference "Problems and prospects of business development"*. K., 2008. - P. 52-53.
22. Gorobinska I.V. Tax regulation in overcoming the existing contradictions of the subjects of tax relations. *Proceedings of the LXV scientific conference of faculty and students of the National Transport University*. K., NTU. 2009. - P. 292-293.
23. Gorobinska I.V. Ensuring the development of the national economy by increasing the efficiency of the transport sector. *Proceedings of the LXVI scientific conference of faculty and students of the National Transport University*. K., NTU. 2010.
24. Gorobinska I.V. Stages of implementation of the order of optimization of the taxation system of motor transport enterprises. *Proceedings of the LXVII scientific conference of faculty and students of the National Transport University*. K., NTU. 2011.
25. Gorobinska I.V. Creating conditions for further development of the transport industry by finding additional sources of funding. *Proceedings of the LXVIII scientific conference of faculty and students of the National Transport University*. K., NTU. 2012.
26. Gorobinska I.V. State regulation of reproduction processes in the transport industry on the basis of intersectoral analysis. *Proceedings of the LXIX*

scientific conference of faculty and students of the National Transport University. K., NTU. 2013.

27. Gorobinska I.V. Application of financial engineering in the transport industry. *Proceedings of the LXX scientific conference of faculty and students of the National Transport University.* K., NTU. 2014.

28. Gorobinska I.V. Innovative technologies in transport management. *Proceedings of the LXXI scientific conference of faculty and students of the National Transport University.* K., NTU. 2015

29. Volynets L.M., Gorobinska I.V. Interpretation of the concept of "management mechanism of economic development of the enterprise". *Theoretical foundations of modern science and practice. Abstracts of VIII International Scientific and Practical Conference.* Lisbon, Portugal. 2021. - P. 55-59. URL: <https://eu-conf.com> (author's personal contribution: the definition of the term "management mechanism of economic development of the enterprise" is substantiated and formulated).

Certificates of registration of copyright to the work

30. Certificate of copyright registration for the work № 70302. Monograph "Financial and accounting and analytical support of enterprises of the road transport complex" / team of authors (Ukraine). - № 70302, registration date 07.02.2017.

31. Certificate of registration of copyright to the work № 96352 Ukraine. Educational and methodical manual "Digital-technologies of accounting and financial-analytical processes at transport enterprises" / team of authors (Ukraine). - № 96352, date of registration 25.02.2020.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	21
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	28
1.1. Економічна сутність механізму управління економічним розвитком підприємств.....	28
1.2. Концепція регулювання діяльності транспортних підприємств.....	41
1.3. Фінансовий інжиніринг в системі реалізації державних програм економічного розвитку транспортних підприємств.....	62
Висновки до розділу 1.....	74
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПІДХОДИ ДО ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ.....	76
2.1. Аналіз ринку вантажних перевезень в Україні.....	76
2.2. Оцінка впливу діючої системи оподаткування на результати діяльності транспортних підприємств.....	93
2.3. Методичний підхід до оцінки економічного розвитку автотранспортних підприємств.....	109
Висновки до розділу 2.....	121
РОЗДІЛ 3. МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ АТП В УКРАЇНІ ТА ІНСТРУМЕНТИ ЙОГО ФІНАНСУВАННЯ.....	124
3.1. Апробація методичного підходу до оцінки економічного розвитку автотранспортних підприємств.....	124
3.2. Механізм управління розвитком автотранспортних підприємств та засоби його практичної реалізації.....	136
3.3. Заходи впровадження інноваційних інструментів реалізації програм державно-приватного партнерства.....	155
Висновки до розділу 3.....	167
ВИСНОВКИ.....	169
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	172
ДОДАТКИ.....	192

ВСТУП

Актуальність теми. В сучасних умовах економічний розвиток автотранспортних підприємств набуває особливої актуальності і важливості як в теоретичному, так і практичному аспектах. Насамперед, це зумовлено потребою в оновленні основних засобів, необхідністю переходу до сучасних технологій та зростанням попиту на якісно нові транспортні послуги. Відсутність обґрунтованого механізму управління призвела до виникнення економічних і соціальних проблем: загострення дефіциту обігових коштів; низького рівня конкурентоспроможності й привабливості для іноземних інвестицій; відсутності ефективної політики, направленої на стимулювання зростання фінансових ресурсів; недостатній рівень фінансового потенціалу та економічної бази.

Дослідженню питань розвитку та функціонування автотранспортних підприємств присвячували наукові роботи такі вчені: А.В. Базилюк, М.Н. Бідняк, В.В. Біліченко, Н.І. Богомолова, Н.М. Бондар, Є.В. Бондаренко, Л.М. Волинець, Т.А. Воркут, А.П. Гречан, В.М. Гурнак, О.О. Карпенко, Г.Ю. Кучерук, О.М. Ложачевська, А.М. Новікова, В.О. Огневий, І.П. Садловська, В.Г. Шинкаренко, В.П. Яновська та інші.

Особливої актуальності набувають питання створення мотиваційного середовища для забезпечення передумов економічного розвитку і, зокрема, формування механізму управління економічним розвитком, який передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства із тенденціями ринку та інструментами державного впливу. Наявність численних факторів впливу зумовлює необхідність проведення детального аналізу та розроблення методичних підходів до обґрунтування вибору принципів, функцій, методів, інструментів, сфер реформування та засобів реалізації, за допомогою яких забезпечується збалансування інтересів всіх суб'єктів і створюються сприятливі умови для ефективної діяльності та виконання притаманних їм функцій.

Шляхом удосконалення теоретико-методичних підходів та розроблення практичних рекомендацій щодо формування механізму управління економічним розвитком автотранспортного підприємства, що базуватиметься на створенні мотиваційних чинників структурних зрушень та використанні інноваційних фінансових інструментів, можливо досягти значних позитивних змін не тільки в діяльності підприємств, а й в економіці України в цілому.

Зв'язок роботи із науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до планів науково-дослідних робіт Національного транспортного університету за темами: «Концептуальні засади розробки стратегій розвитку підприємств автотранспорту та страхових компаній» (номер державної реєстрації 0110U006954, 2012-2014 рр.) – у межах якої автором розроблено підрозділ 4.2. «Концепція реформування державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності»; «Організаційно-економічний механізм забезпечення розвитку підприємств автотранспортного та дорожньо-будівельного комплексу» (номер державної реєстрації 0113U007704, 2015-2017 рр.) – у межах якої автором досліджено організаційно-економічний механізм розвитку автотранспортних підприємств; «Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення розвитку підприємств автотранспорту та дорожнього господарства» (номер державної реєстрації 0116U007238, 2018-2020 рр.) – у межах якої автором оцінено можливості фінансового забезпечення автотранспортних підприємств шляхом використання інноваційних методів, таких як фінансовий інжиніринг та державно-приватне партнерство.

Метою дослідження є наукове обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо удосконалення механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств.

Для досягнення мети вирішено такі **основні завдання дослідження**:

- розкрити економічну сутність категорій «механізм управління» та «економічний розвиток» автотранспортних підприємств,

- охарактеризувати економічні методи та інструменти регулювання діяльності підприємств,
- обґрунтувати концепцію державної політики регулювання діяльності транспортних підприємств,
- проаналізувати тенденції розвитку ринку транспортних послуг України та ефективність діяльності автотранспортних підприємств,
- розробити методичне забезпечення визначення стійкості автотранспортних підприємств в контексті управління, спрямованого на економічний розвиток,
- розробити механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств та обґрунтувати засоби його практичної реалізації,
- розробити порядок інтеграції фінансового інжинірингу у механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств.

Об'єктом дослідження виступає процес управління економічним розвитком автотранспортних підприємств.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та практичних положень удосконалення механізму економічного розвитку автотранспортних підприємств.

Методи дослідження. Для розкриття поставлених у дисертаційному дослідженні проблем було використано методи узагальнення (для систематизації сучасних механізмів формування та реалізації економічного розвитку), спостереження та порівняння, синтезу та аналізу (для оцінювання сучасних тенденцій та можливостей економічного розвитку); статистичних спостережень (для структурування даних фінансової діяльності автотранспортних підприємств (АТП) України), системний підхід (для дослідження засад реалізації економічного розвитку), метод експертних оцінок (для визначення критеріїв економічного розвитку АТП та внутрішніх індикаторів ефективності їх діяльності).

Інформаційною базою дисертаційного дослідження стали основні

положення та результати наукових праць українських та зарубіжних вчених, що опубліковані у відкритих джерелах, матеріали науково-практичних конференцій та дані, які поширюються через мережу Інтернет, офіційні нормативні та нормативно-правові документи державних органів влади, публічна статистична та звітна інформація підприємств автомобільного транспорту. Розрахункові дослідження виконувались з використанням програмного забезпечення MS Excel.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у теоретичному обґрунтуванні та розробці науково-методичних положень і практичних рекомендацій щодо формування механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств на основі забезпечення мотиваційного середовища для необхідних змін. Основні результати, які характеризують новизну й особистий внесок автора, полягають у наступному:

удосконалено:

- структуро утворювальні компоненти механізму управління економічним розвитком автотранспортного підприємства за рахунок визначення регулювальних інструментів, що враховують особливості сформованої натеper системи економічних відносин з характерним для них поширенням тіньових операцій, наявності значних розбіжностей між виробничими потребами та можливостями їх забезпечення і обумовленим цим накопиченням дебіторської заборгованості, відсутності можливості для переважної більшості транспортних підприємств здійснювати оновлення застарілого парку рухомого складу, запроваджувати інноваційні технології організації виробництва. Необхідну зміну траєкторії економічного розвитку має забезпечити створене мотиваційне середовище реструктуризації вартісних елементів ціни за рахунок впровадження умов оподаткування залежно від збільшення співвідношення оплати праці та амортизаційних відрахувань і скорочення матеріальних витрат відносно усіх генерованих доходів підприємством;

– механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства із трендами ринку та інструментами формування мотиваційного середовища через тарифну, податкову та інвестиційну політику, і, на відміну від існуючого порядку, передбачає регламентацію елементів ціни транспортної послуги для питань оподаткування та формування ресурсної бази виробничого відтворення на автотранспортних підприємствах;

– підходи інтегрування фінансового інжинірингу в механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, які, на відміну від існуючих, відрізняються комбінуванням банківських, бюджетно-податкових та гібридних інструментів фінансування діяльності автотранспортних підприємств, спрямованих на формування цільових грошових потоків та досягнення цілей економічного розвитку підприємств. Запропоновано модернізацію схеми банківського кредитування, що передбачає систему співфінансування проектів техніко-технологічного оновлення рухомого складу на безвідсотковій основі з можливістю участі банку у прибутках підприємства та використання бюджетно-податкового інжинірингу, що передбачає державну фінансову підтримку за умови збільшення кількості робочих місць та зростання прибутку;

набуло подальшого розвитку:

– методичне забезпечення визначення стійкості автотранспортних підприємств в контексті дотримання економічного розвитку, яке, на відміну від існуючого, вирізняється застосуванням двокомпонентної оцінки інвестиційної спроможності та прийнятної витратності на основі розрахунку інтегрального індикатора інвестиційної достатності та рівня матеріальної витратності. Порівняння їх фактичних та нормативних значень для підприємств чи ринку вантажних підприємств в цілому дозволить більш ефективно реалізувати механізм управління економічним розвитком;

- принципи впровадження мотиваційних чинників структурних зрушень, що доповнені комбінацією умов для застосування певного виду стимулів підвищення ефективності роботи за рахунок використання податкової пільги з оподаткування прибутку за умови скорочення витрат і зростання питомої ваги оплати праці у собівартості, що дозволяє контролювати небажані дії роботодавців для максимізації вигоди, сприяючи легалізації доходів;

- принципи реформування управління економічним розвитком, що, на відміну від існуючих, передбачають перехід від витратно-тіньового типу виробничого відтворення до ресурсозберігаючого ефективного процесу реалізації діяльності транспортних підприємств і полягають у пріоритетності створення мотиваційного середовища для необхідних змін відповідно до контрольно-примусових заходів боротьби з їх негативними наслідками;

- науково-практичні положення щодо необхідності формування переважно внутрішніх і менш вартісних залучених джерел розширення інвестиційних ресурсів для впровадження техніко-технологічних, цифрових та інших новацій в роботі транспортних підприємств як основи для збереження конкурентоздатності в умовах швидких змін у сфері використанні штучного інтелекту для організації перевезень, поліпшення безпеки та якості доставки вантажів і пасажирів.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані й обґрунтовані основні положення дисертаційної роботи, досліджені теоретичні і методичні розробки доведено до рівня практичних рекомендацій. Наукові результати дисертаційної роботи знайшли своє практичне застосування на автотранспортних підприємствах України, зокрема на: ТОВ «ІНВЕСТ-АВТОЛЮКС-ЛТД» (акт впровадження № 488/22 від 02.12.2020), ТОВ «ЦЕНТРАЛЬНО-УКРАЇНСЬКА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ» (акт впровадження № 258 від 10.03.2021), ТОВ «БІ-АВТОТРАНС ЛТД» (акт впровадження № 244/35 від 09.09.2021). Теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи впроваджено в навчальний

процес Національного транспортного університету при підготовці та під час викладання дисциплін: «Фінанси», «Аналіз господарської діяльності підприємств дорожньо-транспортного комплексу», «Податковий менеджмент» (акт впровадження № 2293/01 від 18.10.2021р.).

Апробація результатів дисертації. Теоретичні положення, висновки та практичні розробки дисертації доповідалися та обговорювалися на: LXV-LXXI наукових конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету МОН України (Київ, 2009-2015рр.); Міжнародній науково-практичній конференції «Фінансовий потенціал регіонів України в умовах ринкової економіки» (Чернівці, 2006 р.), II Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва» (Київ, 2008 р.), Міжнародному науково-практичному семінарі «Економіка і менеджмент на транспорті» (Київ, 2008 р.), VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Theoretical foundations of modern science and practice» (Лісабон, Португалія, 2021 р.).

Публікації. Основні результати дослідження опубліковано у 31 науковій праці загальним обсягом 9,75 д.а., у тому числі: 15 статтях (в т.ч. 14 – у наукових фахових виданнях України, 1 – у науково-практичних виданнях інших держав (Чехія), з яких 9 одноосібних), 2 розділах у колективних монографіях, 1 навчально-методичному посібнику, 11 публікаціях апробаційного характеру та 2 свідоцтвах про інтелектуальну власність.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Основний обсяг дисертації становить 171 сторінку, включаючи 22 таблиці, 30 рисунків, 7 додатків на 33 сторінках та список використаних джерел із 180 найменувань на 20 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Економічна сутність механізму управління економічним розвитком підприємств

В сучасних умовах перед транспортними підприємствами стоїть першочергове завдання забезпечення їх сталого та ефективного функціонування. Однією з головних цілей функціонування будь-якого підприємства є його економічний розвиток, адже саме він забезпечує задоволення нових потреб споживачів; підвищення конкурентоспроможності організації та зміцнення її позицій на міжнародній арені; створення умов та фінансово-технологічної бази для подальшого розвитку.

Дослідженням понять «розвиток» та «економічний розвиток» займалося багато вітчизняних і зарубіжних вчених: Л.Г. Мельник, С.А. Єрохін, С.П. Дунда, В.М. Геєць, В.Ф. Кифяк, Н.Г. Калюжна, В.В. Кубіній, Л.О. Жилінська, Л.С. Запасна, Ю.С. Погорєлов, Д.М. Євдокимова, Ю.С. Масленченков, С.В. Мочерний, С.В. Захарін, О.М. Вовк, І.О. Богатирьов, Н.В. Васюк, В.А. Харченко, Л.Г. Мельник, С.Л. Пакулін, А.О. Устенко, О.В. Раєвська, Р.О. Побережний, Н.І. Передерієнко, О.П. Пащенко, А.Р. Дунська, М.М. Бурмака, О.Ю. Гаркуша, О.В. Шубравська, Ю.А. Плугіна та інші.

Ю.С. Масленченков характеризує розвиток як перехід від одного якісного стану до іншого [107], але це визначення не розриває повного змісту. На думку Л.Г. Мельника, розвиток – це незворотна, спрямована, закономірна зміна системи на основі реалізації внутрішньо властивих їй механізмів самоорганізації [108]. С.А. Єрохін характеризує розвиток як особливий тип руху, що обумовлює прогресивний характер взаємодії речей [64]. Але ці визначення дуже вузько характеризують розвиток.

О.В. Шубравська [168] до визначення включає кількісні і якісні зміни, що має включати процес розвитку, в своїх дослідженнях С.П. Дунда [56] до кількісних і якісних змін додає вплив факторів зовнішнього середовища та наголошує на протиріччях, що виникають у внутрішньому середовищі підприємства, які і є рушійною силою розвитку. Практично такої ж думки притримується І.О. Богатирьов [11], виокремивши зміни різної інтенсивності та цілеспрямованості О.В. Раєвнева [131] під розвитком розуміє унікальний процес трансформації відкритої системи в просторі і часі, який характеризується перманентною зміною глобальних цілей його існування шляхом формування нової структури і переводом його в альтернативну траєкторію розвитку.

А.Р. Дунська [57] розглядає розвиток за трьома різними видами, кожен з яких спрямований на свій конкретний результат: технічний, ринковий та організаційний. О.П. Пащенко [119] розглядає розвиток не як процес, а як виокремлену систему, в якій об'єднані інноваційні процеси, за допомогою яких розв'язуються завдання стратегічного, тактичного та оперативного управління розвитком.

Цікавою є думка Ю.С. Погорєлова [125], який наголошує на тому, що розвитку можна досягти шляхом збільшення потенціалу підприємства, а поліпшити його життєздатність можна за рахунок адаптації до зовнішнього середовища та внутрішньої інтеграції. Отже, рівень досягнення розвитку можна оцінити за рахунок досягнення мети завдяки зростанню внутрішніх можливостей та шляхом оцінки зміни потенціалу підприємства: виробничого, трудового, фінансового, інвестиційного, інноваційного, ресурсного, технологічного тощо.

Визначення різними авторами термінів «розвиток» наведено в табл. 1.1.

Враховуючи погляди вчених, можна виокремити основні властивості, які притаманні розвитку:

- кількісне зростання,
- якісні зміни,

Таблиця 1.1 – Інтерпретація поняття «розвиток»

Автор	Визначення
Ю.С. Масленченков [107]	перехід від одного якісного стану до іншого
Л.Г. Мельник [108]	незворотна, спрямована, закономірна зміна системи на основі реалізації внутрішньо властивих їй механізмів самоорганізації
С.А. Єрохін [64]	особливий тип руху, що характеризує прогресивний характер взаємодії речей
І.О. Богатирьов [11]	сукупність змін різної економічної природи, цілеспрямованості, інтенсивності, які об'єктивно перебігають в соціально-економічній системи під впливом зовнішніх і внутрішніх факторів, а також ведуть до переходу і фіксації підприємства в різних організаційно-економічних станах
О.В. Шубравська [168]	процес переходу системи з одного стану в інший, що супроводжується зміною її якісних і кількісних характеристик
О.П. Пащенко [119]	виділена у складі підприємства система, в якій об'єднані інноваційні процеси, що ведуть до кількісних та якісних змін у всіх функціональних галузях підприємства, а також контури її управління на основі зворотних зв'язків, в яких розв'язуються завдання стратегічного та тактичного управління і запускаються механізми самоорганізації оперативного управління розвитком
С.П. Дунда [56]	сукупність спрямованих, інтенсивних та якісних змін економічної природи, що відбуваються на підприємстві внаслідок протиріч у внутрішньому середовищі та впливів факторів зовнішнього середовища
О.В. Раєвська [131]	унікальний процес трансформації відкритої системи в просторі і часі, який характеризується перманентною зміною глобальних цілей його існування шляхом формування нової дисипативної структури і переводом його в альтернативну траєкторію розвитку
Ю.С. Погорелов [125]	довготривала сукупність процесів кількісних і якісних змін у діяльності підприємства, які приводять до поліпшення його стану шляхом збільшення потенціалу підприємства, адаптації до зовнішнього середовища та внутрішньої інтеграції, що підвищує здатність підприємства протидіяти негативним впливам зовнішнього середовища, поліпшує його життєздатність

Джерело: вказане в дужках

- поліпшення структури,
- незворотність процесу,
- адаптація до зовнішніх умов,
- розширення можливостей,
- цілеспрямованість,
- керованість.

Інтерпретуючи поняття «економічний розвиток», необхідно здійснити його розмежування з поняттям «економічне зростання» (рис. 1.1).



Рисунок 1.1 – Терміни «розвиток» і «зростання» у взаємодії

Джерело: складено автором на основі [56,64,107,108,119,125,131,168]

Виходячи з трактувань розвитку і зростання, можна зробити висновок, що вони перебувають у постійному взаємозв'язку і мають синергетичний ефект, підсилюючи дію один одного. Зростання означає збільшення у розмірах або у числі та характеризується кількісними ознаками, тобто передбачає зворотність у часі (протилежним до нього є спад) та встановлення

граничних меж, а розвиток передбачає збільшення здатностей та компетенцій та характеризується якісними ознаками, тобто передбачає нарощення, розширення та оновлення можливостей. Процес зростання не вимагає розвитку, в той час, як розвиток без зростання неможливий, тобто економічне зростання є обов'язковою складовою економічного розвитку.

Визначення поняття «економічний розвиток» різними авторами представлено у таблиці 1.2.

Аналіз літературних джерел дозволив сформулювати власне визначення економічного розвитку, який має розглядатися як процес, що забезпечує перехід від одного стану до іншого шляхом використання всіх наявних ресурсів за рахунок кількісних і якісних змін у діяльності підприємства, які призводять до нарощення потенціалу, зростання результатів діяльності, розширення виробництва, досягнення встановлених цілей та реалізації місії підприємства.

Підприємства функціонують в умовах мінливого ринкового середовища, яке формує можливості розвитку через реалізацію його цілей – створення якісних товарів чи послуг, забезпечення внутрішньої стійкості, утримання та укріплення позицій на ринку, відповідність його регуляторним вимогам. Такий підхід до розуміння даного поняття передбачає взаємопідпорядкованість функціонування підприємства та ринкового середовища, а стратегії та механізми управління розвитком підприємств мають бути раціональними та адаптованими до тенденцій відповідного ринку та моделей його регулювання на регіональному, національному та глобальному рівнях.

Така взаємозалежність критично важлива для ринку автотранспортних перевезень, функціонування якого все більшою мірою модернізується на основі технологічних та організаційних інновацій, а транспортна логістика є однією із ключових сфер, через яку глобалізується світова економіка. Тому необхідно дослідити проблематику економічного розвитку підприємств та механізмів його управління з урахуванням мотивації відповідних змін.

Таблиця 1.2 – Інтерпретація поняття «економічний розвиток»

Автор	Визначення
Д.М. Євдокимова [60]	динамічний багатоваріантний циклічний процес, який має спіралеподібну форму та виявляється через кількісні та якісні зрушення у структурі системи при збереження її цілісності, і стійкість якого забезпечується лише за умов його керованості з боку надсистеми
С.В. Мочерний [59]	спосіб виробництва, що базується на техніко-економічному поєднанні речових і особистісних факторів виробництва, комплексі техніко-технологічних відносин між речовими елементами продуктивних сил у системі техніко-економічних відносин
В.Ф. Кифяк [85]	динамічна система взаємодіючих підсистем, передумов, факторів і принципів, які формують вектор кількісних і якісних змін функціонування підприємства, спрямованих на досягнення пріоритетів
Р.О. Побережний [123]	спрямована зміна якісного стану організації, її структури, складу або властивостей, кількісних чи якісних змін елементів організації
Ю.А. Плугіна [122]	якісні перетворення в діяльності за рахунок змін кількісних і структурних характеристик техніко-технологічних, організаційно-комунікаційних, фінансово-економічних ресурсів на основі ефективного використання інтелектуально-кадрових ресурсів та інформаційних технологій
Авторське визначення	процес, який забезпечує перехід від одного стану до іншого шляхом використання всіх наявних ресурсів за рахунок кількісних і якісних змін у діяльності підприємства, які призводять до нарощення потенціалу, зростання результатів діяльності, розширення виробництва, досягнення встановлених цілей та реалізації місії підприємства

Джерело: вказане в дужках

Виходячи з інтерпретації поняття можна виділити наступні концепції економічного розвитку: як результату управління, як процесу сприяння підприємницькій активності, як економічного зростання, як збереження природного середовища, як реалізації людського потенціалу, як способу досягнення соціальної справедливості.

Відповідно основними елементами економічного розвитку підприємства мають стати: інвестиційна, інформаційна, виробнича, трудова, інноваційна, фінансова, технологічна, ресурсна складові (рис. 1.2).



Рисунок 1.2 – Основні складові забезпечення економічного розвитку підприємства

Джерело: складено автором

Механізм управління економічним розвитком підприємства є складовою системи управління, що забезпечує можливість цілеспрямованого розвитку і являє собою сукупність: засобів управління, які включають важелі та інструменти, які відповідають встановленим орієнтирам, очікуваним наслідкам, критеріям вибору, певним обмеженням і визначеним вимогам процесу розвитку підприємства; а також організаційних і економічних методів управління, які приводять в дію засоби управління.

Для з'ясування ролі механізму слід виконати аналіз категорій «управління» (табл. 1.3) і «механізм» (табл. 1.4) в науковій літературі.

Характеристики дефініції «управління», незважаючи на її широке вживання, доволі різні, а іноді й суперечливі. Так під управлінням різні автори вбачають: організаційні стосунки – Н.Г. Калюжна [81], процедури обґрунтування рішень і дій – А.О. Устенко [151], сукупність напрямів та функцій управління – С.Л. Пакулін [117], вплив на будь-яку соціально-економічну систему – Г.М. Тимошко [146], концепцію взаємопов'язаних і

взаємозалежних компонентів – А.О. Устенко [151]. Наведені трактування розкривають зміст поняття в різних аспектах, але не дають однозначного визначення, на нашу думку, управління – це процес, який передбачає цілеспрямований вплив визначених суб'єктів на певний об'єкт для досягнення поставленої мети.

Таблиця 1.3 – Інтерпретація поняття «управління»

Автор	Визначення
Н.Г. Калюжна [81]	організаційні стосунки між суб'єктом і об'єктом управління
А.О. Устенко [151]	концепція взаємопов'язаних і взаємозалежних частин – компонентів: наукових знань і практичних навичок щодо керування різними об'єктами для забезпечення їх конкурентоспроможності в ринкових умовах і всебічного задоволення потреб за оптимального використання ресурсів
М.З. Згуровський [78]	процедури обґрунтування взаємозалежних рішень і дій, узгоджених за цілями, завданнями, строками, ресурсами, результатами, для забезпечення ефективності, безпеки за наявністю ризиків невизначеностей зовнішніх впливів
С.Л. Пакулін [117]	сукупність напрямів управління (маркетинг, фінанси, управління персоналом і т. д.) або функцій управління (планування, організація, мотивація та контроль)
Г.М. Тимошко [146]	вплив на будь-яку соціально-економічну систему, яка забезпечує збереження їхньої певної структури, підтримку режиму діяльності, реалізацію їхніх цілей і програм

Джерело: вказане в дужках

Сутність механізму досліджувало багато вчених, таких як І.Б. Золотих, А.Ю. Чаленко, Г.Г. Кірейцев, А. Кульман, І.Т. Балабанов, В.В. Дячек, Н.Л. Гавкалова, П.Г. Бунич та інші.

Інтерпретація даного поняття І.Б. Золотих та А.Ю. Чаленком здійснюється в одному напрямку. І.Б. Золотих пояснює механізм з точки зору управління як спосіб організації з'єднання ресурсів та елемент системи управління. Він зазначає, що в сучасній зарубіжній економічній науці поняття «господарський механізм» не використовується, а поняття «механізм» і «економічний механізм» вживаються як синоніми, натомість у вітчизняній літературі розглядається теорія господарського механізму, на базі якої

розкривається зміст і співвідношення понять «господарський механізм» і «економічний механізм» [79].

Таблиця 1.4 – Інтерпретація поняття «механізм»

Автор	Визначення
І.Б. Золотих [79]	спосіб з'єднання ресурсів, а з точки зору управління – спосіб організації такого з'єднання, механізм – це елемент системи управління процесом
А.Ю. Чаленко [162]	сукупність ресурсів економічного процесу і способів їх з'єднання
Л. Гурвіц [80]	взаємодія між суб'єктом і центром, що складається з трьох стадій: кожен суб'єкт у приватному порядку посилає центру повідомлення; центр, отримавши всі повідомлення, обчислює передбачуваний результат; центр оголошує результат та за необхідності втілює його в життя
Г.Г. Кірейцев [84]	сукупність методів реалізації економічних інтересів шляхом фінансового впливу на соціально-економічний розвиток підприємства
А. Кульман [97]	вихідне явище, яке тягне за собою ряд інших, вони слідують одне за іншим в певній послідовності і ведуть до якихось очевидних результатів; складовими елементами механізму завжди одночасно виступають і вихідне явище, і завершальні явища, і весь процес, який відбувається в інтервалі між ними
І.Т. Балабанов [4]	система дії фінансових важелів, що виражається в організації, плануванні і стимулюванні використання фінансових ресурсів
В.В. Дячек Н.Л. Гавкалова [58]	сукупність елементів, яка має потенціал відтворити процес перетворення вхідного потоку ресурсів на вихідний потік результату цього перетворення
П.Г. Буніч [13]	комплекс способів і засобів реалізації економічних методів управління, які використовуються на основі чинного законодавства

Джерело: вказане в дужках

Аналізуючи поняття «механізм», А.Ю. Чаленко, стверджує, що «в одних випадках під механізмом розуміють сукупність станів системи, в інших – головну рушійну силу розвитку, тому обґрунтовує наступне визначення: «механізм – це сукупність ресурсів економічного процесу і способів їх з'єднання» [162], таким чином ототожнює механізм з процесом, не пояснюючи його функцій.

Найбільш вагомі фундаментальні дослідження щодо обґрунтування економічних механізмів виконані відомими вченими, лауреатами Нобелівської премії з економіки 2007 року Л. Гурвіцем, Р. Майерсоном та Е. Маскіном. Л. Гурвіц розглядав механізм як гру та як взаємодію між суб'єктом і центром, що складається з трьох стадій: кожен суб'єкт у приватному порядку посилає центру повідомлення; центр, отримавши всі повідомлення, обчислює передбачуваний результат; центр оголошує результат та за необхідності втілює його в життя [80].

А. Кульман визначає економічний механізм як вихідне явище, яке тягне за собою ряд інших, вони сліднують одне за іншим в певній послідовності і ведуть до якихось очевидних результатів; складовими елементами механізму завжди одночасно виступають і вихідне явище, і завершальні явища, і весь процес, який відбувається в інтервалі між ними. Таким чином, механізми визначаються різними імпульсами в кожній системі взаємопов'язаних явищ. А. Кульман доводить, що економічні механізми можна визначити як необхідний взаємозв'язок, що природно виникає між різними економічними явищами [97].

А також пропонує інтегральний підхід, який визначається наступними положеннями: об'єктивністю та інформаційною природою економічних механізмів; їх функціонуванням на основі стійких прямих і зворотних зв'язків; можливістю застосування по відношенню до механізмів основних методів системного аналізу; ієрархічністю; можливістю досягнення конкретного результату в досягненні поставлених цілей; оптимізації економічних процесів на основі керуючих впливів [97].

В свою чергу В. В. Дячек і Н. Л. Гавкалова розглядали поняття механізму стосовно державно-приватного партнерства і надали таке його визначення: механізм – це сукупність елементів, яка має потенціал відтворити процес перетворення вхідного потоку ресурсів на вихідний потік результату цього перетворення. На їх погляд надане визначення є найбільш комплексним, бо характеризує механізм у всіх його проявах та у всіх сферах

застосування перетворення енергії одну на іншу, перетворення ресурсів у готовий продукт чи послуги, переробку даних у готову інформацію, створення підприємств та об'єднань громадян, тощо [58].

Більш сучасний підхід до визначення механізму простежується у роботах П.Г. Буніча, Г.Г. Кірейцева, І.Т. Балабанова. П.Г. Буніч під економічним механізмом вбачає комплекс способів і засобів реалізації економічних методів управління, які використовуються на основі чинного законодавства [13]. І.Т. Балабанов вважає, що механізм – це система дії фінансових важелів, що виражається в організації, плануванні і стимулюванні використання фінансових ресурсів [4]. На думку Г.Г. Кірейцева, механізм являє собою сукупність методів реалізації економічних інтересів шляхом фінансового впливу на соціально-економічний розвиток підприємства [84].

Використовуючи різні джерела щодо визначення терміну «механізм», можна констатувати, що в його основу покладено сукупність взаємопов'язаних елементів, яка приводить в дію об'єкт. Таким чином механізм може одночасно розглядатися як сукупність елементів впливу на об'єкт, і як взаємозв'язок і взаємодія елементів, які забезпечують розвиток об'єкту.

Структура механізму має включати наступні елементи: об'єкт, суб'єкти, центр управління, функції, методи і способи управління, алгоритм роботи механізму, очікувані результати, обмеження щодо використання механізму.

В ролі центру механізму управління може передусім виступати держава в особі державних органів влади, а також корпоративні центри управління та неформальні структури. Важливо, що саме центр визначає правила дії механізму.

Об'єктами можуть бути економіка в цілому, окремі галузі народного господарства, підприємства різних форм власності і видів діяльності, приватні підприємці.

Суб'єктами ж механізму можуть бути окремі фізичні та юридичні особи, державні органи влади.

Якість результатів роботи механізму можна вимірювати кількісними і якісними показниками, зокрема такими як рівень ефективності інвестиційних вкладень, рівень інвестиційної привабливості, ступінь і темп розвитку об'єкта, якість отриманого результату тощо.

Умови і фактори роботи механізму визначатимуться внутрішніми і зовнішніми чинниками, а обмеженнями у застосуванні механізму можуть бути виключення із загальних правил управління, які і визначатимуть особливості алгоритму конкретного механізму.

Розглядаючи механізм у сфері науки, варто зазначити, що це така структура, що виконує функцію в окремих складових частинах, компонентних операціях й у їх організації, а організоване функціонування механізму відповідає за одне або і більше явищ. З огляду на зазначене, не виникає сумніву, що механізм формується за такими основними ознаками як: явище, складові елементи, причинно-наслідкові зв'язки, організація.

Дослідженню механізмів присвячені наукові роботи, в яких автори їх розглядають за окремими видами, а саме: економічний механізм, організаційний механізм, організаційно-економічний механізм та механізм управління. Так, економічний механізм – представлено як сукупність елементів впливу на економічні інтереси суб'єктів, що враховує особливості зовнішнього та внутрішнього середовища.

Організаційний механізм – розглядається як сукупність дій з управління, що спрямовані на забезпечення взаємодії між внутрішніми складовими системи з врахуванням впливу зовнішнього середовища.

Організаційно-економічний механізм – це сукупність дій з управління, що спрямовані на забезпечення взаємодії між внутрішніми складовими системи з метою досягнення економічних інтересів учасників з врахуванням впливу внутрішнього та зовнішнього середовища.

Механізм управління – це елемент системи управління процесом, що

забезпечує збереження та підтримку режиму діяльності, реалізацію програми, виконання місії підприємства тощо та впливає на фактори, від стану яких залежить результат діяльності.

Виходячи з дослідження сутності механізму, його структури та умов функціонування, сформоване визначення механізму управління економічним розвитком як сукупності принципів, функцій, факторів, очікуваних результатів, сфер реформування, засобів та інструментів реалізації завдань діяльності, що забезпечує гармонізацію інтересів суб'єктів економіки: роботодавців, працівників і держави, за рахунок формування мотиваційного середовища, яке спонукає підвищувати продуктивність праці та результативність діяльності, нарощувати потенціал, активізувати внутрішні можливості досягнення стратегічних завдань розвитку підприємства.

Під мотиваційним середовищем розуміється сукупність створених умов, що визначають спрямованість поведінки та передбачають виконання необхідних дій суб'єктами для досягнення певних завдань. Головною метою створення мотиваційного середовища є забезпечення сталого економічного розвитку транспортних підприємств. Мотиваційне середовище, з одного боку, направлене на створення стимулів та засобів для спонукання на правильні дії у відповідному напрямку, а з іншого – передбачає систему моніторингу і контролю за дотриманням поставлених вимог, що має за мету унеможливити зловживання створеними мотиваційними засобами.

Створити таке мотиваційне середовище для економічного розвитку підприємств може лише держава за допомогою наявних інструментів, методів і засобів. За рахунок створення мотиваційного середовища на основі розробки і запровадження управлінських рішень та упорядкованих організаційних та економічних дій забезпечується збалансування інтересів всіх суб'єктів та створюються сприятливі умови для ефективної діяльності, виконання притаманних їм функцій, активізації внутрішніх можливостей виконання стратегічних завдань та досягнення поставленої мети – економічного розвитку підприємства.

1.2. Концепція регулювання діяльності транспортних підприємств

Розвиток економіки країни залежить від ступеня розвитку транспортної системи. Послуги транспорту мають бути орієнтовані на їх споживачів, основною передумовою реалізації соціальної складової транспортної політики виступає вплив транспорту на стан споживчих і промислових ринків та його тісний зв'язок з усіма галузями економіки і соціальної сфери.

Останнім часом накопичилося багато проблем щодо регулювання автотранспортної діяльності. Нестабільність та недосконалість законодавчої бази призвели до втрати багатьох функцій державного регулювання. Як результат, збільшилася кількість неконтрольованих перевізників, які не мають достатньої виробничої бази, кваліфікованих кадрів та експлуатаційної служби, що відображається на зниженні якості перевезень, підвищенні небезпеки дорожнього руху, зростанні аварійності та перерозподілі значних грошових потоків через тіньовий сектор.

Відсутність обґрунтованої державної політики в сфері регулювання транспортної діяльності має наслідком значну кількість економічних і соціальних проблем:

- загострення дефіциту обігових коштів;
- низький рівень конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості, особливо для іноземних інвестицій;
- відсутність ефективної регуляторної політики, направленої на стимулювання зростання фінансових ресурсів;
- низький рівень фінансового потенціалу та економічної бази.

Шляхом реформування і удосконалення державної політики регулювання діяльності транспортних підприємств можливо створити мотиваційне середовище для їх економічного розвитку і досягти значних позитивних змін в економіці України в цілому.

Незважаючи на значний інтерес в науковій, економічній і політичній сферах до даної проблеми, залишаються невирішеними питання формування державної політики, направленої на створення мотиваційного середовища. Реформування державної політики має спрямовуватися на стимулювання ефективної діяльності транспортних підприємств з метою задоволення інтересів всіх учасників та створення умов для подальшого розвитку.

Необхідною компонентою забезпечення економічного розвитку підприємств має бути стимулююча державна політика, яка формує мотиваційне середовище. Тому ключовим фактором дієвості механізму управління економічним розвитком транспортних підприємств виступає державна політика регулювання. Це обумовило необхідність обґрунтування концепції такого регулювання.

Зважаючи на своєрідність сформованої натеper системи економічних відносин, яка сприяє розширенню тіньових операцій, утворенню розбіжностей між виробничими потребами та можливостями їх забезпечення і спричиненим цим накопиченням дебіторської заборгованості, що перешкоджає модернізації парку рухомого складу та запровадженню інноваційних технологій організації виробництва, пропонується зосередитися на реструктуризації елементів ціни транспортної послуги та формуванні ресурсної бази виробничого відтворення.

Виконання даного завдання передбачає переосмислення діючої системи оподаткування транспортних підприємств, визначення бази їх оподаткування, застосування інструментів, що дозволяють розблокувати можливості платити і заробляти.

Концепція державної політики регулювання має бути направлена на впорядкування діяльності транспортних підприємств з метою вдосконалення управління автомобільним транспортом, підвищення контролю за якістю перевезень, створення умов для технологічного оновлення, впровадження ресурсозберігаючих технологій, забезпечення зростаючих потреб економіки і користувачів.

Стабільних показників розвитку економіки неможливо досягти без стійкої діяльності транспортної системи, а головне, без випереджаючих темпів її розвитку, що дозволить зняти інфраструктурні обмеження соціально-економічного розвитку в перспективі.

Транспорт як ключова інфраструктурна ланка та важливий чинник економічного й соціального розвитку відіграє важливу роль у формуванні валової доданої вартості України, його частка становить 8,7% у 2020 р. Частка транспортних витрат у ціні товару в середньому становить 10-15%, а іноді досягає набагато більшого рівня в залежності від розміщення ринків, тому зниження транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприятиме зростанню ефективності діяльності.

Сьогодні транспортні підприємства задовольняють лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Показники безпеки, якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, техногенного навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог. Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі та транспортних технологій.

В той же час проблеми транспортних підприємств накопичуються, до основних з них належать:

- 1) значний рівень зносу транспортних засобів та матеріально-технічна база, яка не відповідає сучасним умовам функціонування,
- 3) зменшення обсягів перевезень,
- 4) недосконала транспортна інфраструктура, критичний рівень фінансового стану,
- 5) брак джерел фінансових ресурсів,
- 6) невідповідність характеристик рухомого складу потребам перевезень,
- 7) низькі темпи впровадження ресурсозберігаючих технологій,
- 8) зростання цін на матеріальні ресурси та паливно-мастильні матеріали,

9) недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності,
10) низький обсяг інвестицій у модернізацію та на інноваційний розвиток [8, 91, 166].

Існування цих проблем призводить до небажаних наслідків:

- зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні,
- значне зниження реальних доходів транспортних підприємств,
- низька конкурентоспроможність транспортного комплексу на зовнішньому і внутрішньому ринку,
- невикористання потенційних можливостей щодо розвитку експорту транспортних послуг.

Основними задачами підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств є:

- оновлення рухомого складу,
- зростання кількості і якості послуг,
- оновлення інформаційних баз,
- збільшення прибутковості та рентабельності,
- підвищення продуктивності праці,
- забезпечення зростання інвестицій в основний капітал,
- використання інноваційних фінансових інструментів,
- пошук нових джерел фінансування,
- забезпечення регулярності перевезень та стабільної діяльності,
- підвищення конкурентоспроможності.

Проблеми та завдання діяльності транспортних підприємств представлено на рис 1.3.

Державна політика регулювання діяльності транспортних підприємств – це сукупність заходів держави в сфері управління діяльністю транспортних підприємств, що спрямована на забезпечення умов сталого економічного зростання та вдосконалення механізмів державного управління.

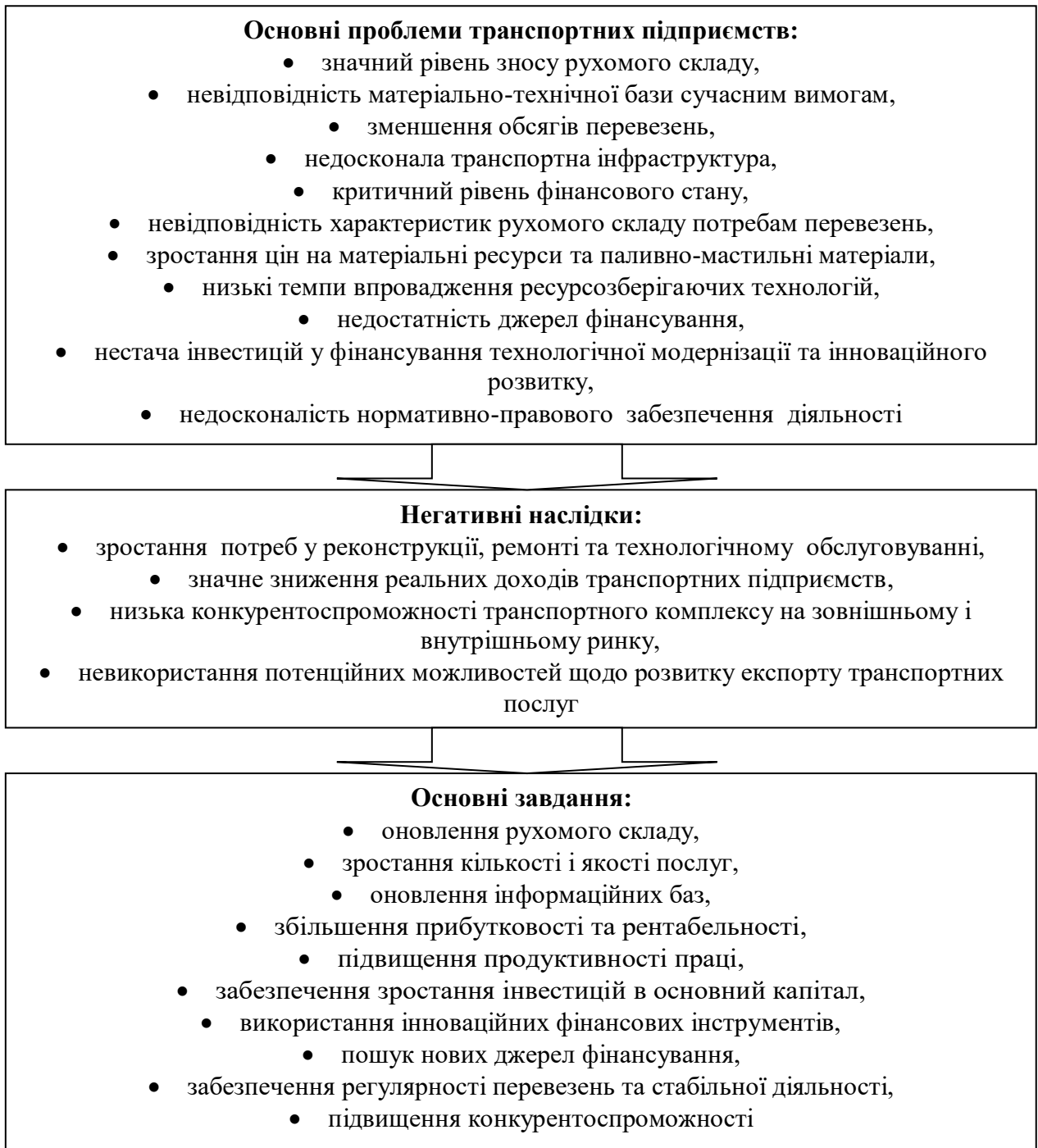


Рисунок 1.3 – Проблеми та завдання діяльності транспортних підприємств

Джерело: розроблено автором на основі [8, 91, 166].

Досить широко обґрунтованим є твердження В. Степанова щодо того, що «регулювання може бути представлено у двох формах та носить автоматичний і безадресний характер: пряме регулювання припускає

використання фінансів, податкових і бюджетних методів, що включають різного роду дотації та доплати зі спеціальних фондів державного, регіонального та місцевих рівнів, а також пільгові кредити; непряме регулювання задіює економічні інтереси і стимули, що впливають на економічну поведінку господарюючих суб'єктів і споживачів, а не сам фізичний процес виробництва та споживання» [179].

Цікавою є думка С. Голубки, яка під державним регулюванням автомобільним транспортом вбачає «конкретні інструменти цільового впливу на сферу автомобільного транспорту з забезпеченням її функціональності. Це функції державного рівня (економічна, оборонна, соціально-політична, культурна, інтеграційна) і спеціалізовані функції (переміщення, господарювання, технологізації, структуро- й системоутворення, метрополійна, соціоврівноваження, ціноутворення, самоідентифікації)» [27].

На думку А. Базилюк та Я. Назаренко державна політика регулювання має включати такі основні елементи: прямі інвестиції в підприємства транспортного комплексу, що перебувають у державній власності; субсидії, що видаються регіональним органам влади і управління для здійснення власних програм розвитку транспортного комплексу; субсидії, що видаються транспортним підприємствам для підтримання їх фінансової стабільності та конкурентноспроможності; контроль транспортних тарифів, контроль за виконанням діючих технічних, технологічних, екологічних та інших стандартів; пільгове оподаткування транспортних підприємств і особливий режим кредитування їх діяльності [3].

Державна політика в сфері транспортної діяльності охоплює мету; завдання та функції державного регулювання та контролю; принципи, на яких вона базується; методи та інструменти, з використанням яких вона запроваджується; засоби практичної реалізації.

Метою державної політики є забезпечення ефективного впливу держави на економічні і соціальні процеси та оптимізацію нормативно-правового забезпечення функціонування транспортної системи.

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» [69] функціями державного регулювання є:

- забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності;
- забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;
- розвиток та удосконалення нормативної бази діяльності автомобільного транспорту;
- визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту;
- захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування;
- захист національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту;
- створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- охорона довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики;
- раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів;
- забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці [69].

В Законі України «Про транспорт» [73] зазначаються наступні завдання державного регулювання:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;
- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;
- безпечне функціонування транспорту;
- додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координація роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;
- охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту [73].

Наступним важливим елементом концепції є принципи – основоположні вимоги, в межах яких здійснюється державна політика в сфері транспортної діяльності. До формування принципів існує багато різноманітних підходів, на сьогодні немає остаточного оптимального варіанту їх визначення.

На думку Базилюк А.В. та Назаренко Я.Я. [3] принципами державного регулювання транспортної діяльності мають бути такі:

- системності та комплексності;
- координації;
- розподілу державою функцій, прав і відповідальності учасників ринку транспортних послуг;
- конкурентності;
- послідовності;
- цілеспрямованості;
- справедливості;

- зрозумілості;
- ефективності;
- екологічності.

Загальними принципами управління інфраструктурою транспорту на думку Яцківського Л.Ю. та Зеркалова Д.В. [169] є: плановірність ведення господарства; єдиноначальність при активній участі трудящих в управлінні виробництвом; правильний підбір, розставлення та виховання кадрів; суворі дисципліна у виконанні планів, нормативних документів та режимах праці.

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» [71] принципами цієї політики є:

- доцільність – обґрунтована необхідність державного регулювання для вирішення проблем, що існують;
- адекватність – відповідність державного регулювання потребі у вирішенні проблем та ринковим вимогам;
- ефективність – забезпечення досягнення максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімальних витрат;
- збалансованість – забезпечення балансу інтересів всіх суб'єктів;
- передбачуваність – послідовність здійснення регулювання відповідно до цілей державної політики;
- прозорість та врахування громадської думки.

Державне регулювання проводиться на основі поєднання різних методів і залежить від ряду факторів: структури та стану розвитку економіки, політичних, економічних та соціальних умов.

Методи управління – сукупність способів та прийомів цілеспрямованої дії, за допомогою яких досягається виконання поставленої мети [169].

Методами реалізації державної політики є:

- економічні,
- нормативно-правові,
- адміністративні,
- науково-методичні.

Економічні методи передбачають опосередкований вплив на регулювання економічних процесів та створення відповідних умов розвитку транспортної системи, до них відносяться податки, витрати, спрямовані на фінансування важливих сфер економіки (серед яких і транспорт), інвестиції, кредити, пільги, ціноутворення, дотації, субсидії, компенсації тощо.

Нормативно-правові методи полягають у розробці державою законодавчої бази та інструктивно-методичного її забезпечення. Нормативно-правову базу складають: закони України, постанови Верховної Ради, укази Президента, постанови Кабінету Міністрів, підзаконні правові та юридичні документи, норми та нормативи.

Адміністративні методи полягають у жорсткому втручанні держави у діяльність суб'єктів господарювання і спрямовуються на захист національних інтересів, гарантування економічної безпеки, контроль за монопольними ринками, охороною навколишнього середовища тощо. До них відносять ліцензування, сертифікацію, встановлення норм та нормативів, державне регулювання тарифів, видачу дозволів на здійснення окремих видів діяльності, державні замовлення тощо.

Науково-методичні методи передбачають розроблення концепцій, методик, стратегій, програм, прогнозів, інструкцій, методологічного забезпечення, пояснень, методичних рекомендацій, проведення наукових конференцій та семінарів.

Проблеми регулювання та управління діяльністю транспортних підприємств та шляхи їх подолання досліджували такі вітчизняні і зарубіжні вчені: С. Гончаров, Н. Громов, В. Єлізаров, В. Желінський, С. Матійко, В. Новицький, В. Персіанов, К. Плужников, М. Погребицький, В. Развадовський, С. Хахлюк та інші.

Особливої уваги заслуговують праці М. Погребицького, який запропонував концепцію регіональної транспортної політики та систему державного регулювання процесів формування, функціонування та розвитку регіонального ринку транспортних послуг у вигляді структури

взаємопов'язаних і взаємодіючих параметрів: індикаторів, вбудованих стабілізаторів і регуляторів [126], а також В. Развадовського, який вперше довів доцільність виділення регулятивної форми діяльності суб'єктів державного регулювання як зовнішнього вияву регулятивної функції державного управління транспортною системою [132].

Незважаючи на значний інтерес в науковій, економічній і політичній сферах до поставленої проблеми, залишаються невирішеними питання реформування державної політики щодо регулювання діяльності транспортного сектору економіки з метою задоволення інтересів всіх учасників, підвищення ефективності цієї сфери та створення умов для її подальшого розвитку.

Створення ефективної транспортної системи можливе шляхом поєднання високого рівня якості та безпеки транспортних послуг, розвитку транспортної інфраструктури, перевищення рівня пропозиції транспортних послуг над їх попитом. Для цього необхідно запровадити методи державного регулювання, направлені на відновлення відтворювального процесу в транспортній галузі, зміни в структурі проміжного і кінцевого споживання для забезпечення доступності і якості транспортних послуг, безпеки та стійкості транспортної системи в цілому.

Недосконалість законодавчої бази галузевого регулювання зумовлена підходом пріоритетності максимізації прибутку та мінімізації витрат без врахування інших соціально та економічно важливих потреб. Удосконалення державного регулювання роботи транспортних підприємств вбачається лише в розробці та зміні нормативно-правової бази.

Основними недоліками законодавчо закріпленої Концепції реформування транспортного сектору економіки [91] є обмеженість принципів, на яких має базуватися реформування; відсутність дієвих інструментів реалізації; підвищення вимог до транспортних підприємств без визначення джерел фінансування; прискорення списання застарілих транспортних засобів та виробництво високоякісних транспортних засобів

вітчизняного виробництва в умовах браку коштів та без визначення засобів досягнення цих завдань тощо.

Основними напрямками впровадження концепції є:

- удосконалення державного регулювання роботи транспорту,
- формування ринків транспортних послуг,
- реформування тарифної політики,
- впровадження нових технологій,
- реалізація інвестиційної спроможності,
- фінансова реструктуризація галузі,
- технологічне оновлення транспорту, інтеграція в європейську і світову транспортні системи [91].

ІІ метою є:

- реформування та стабільний розвиток транспортного сектору;
- інтеграція у європейську і світову транспортні системи;
- формування транспортної системи, яка б повністю задовольняла потреби у перевезеннях пасажирів і вантажів;
- структурна перебудова транспорту, спрямована на посилення державного регулювання природних монополій;
- створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг
- зниження транспортних витрат у вартості продукції, визначення економічно обґрунтованих тарифів [91].

Основними завданнями, які необхідно виконати для досягнення поставленої мети, є:

- створення механізму управління ефективністю діяльності транспортних підприємств;
- розвиток ринкової конкуренції;
- забезпечення державного регулювання та контролю за економічно обґрунтованим тарифоутворенням;
- створення умов для інноваційного та технічного розвитку транспортних підприємств;

- підвищення якості транспортних послуг;
- забезпечення цілісного розвитку регіонів країни [91].

Схема існуючої Концепції реформування транспортного сектору економіки представлена на рис 1.4.

Існуюча концепція містить позитивні та негативні сторони. До позитивних можна віднести наступні:

1. Передбачається розробка економічного механізму, який би стимулював вивільнення неефективних виробничих потужностей та вкладення заощаджених коштів в розвиток інвестиційної та інноваційної діяльності.
2. Передбачається створення механізмів, що збалансували б інтереси всіх суб'єктів інвестиційного процесу (інвесторів, виробників, споживачів, держави).
3. Проведення державної політики щодо заохочення ефективного використання кадрового потенціалу, удосконалення системи оплати праці, підвищення ефективності соціальної та кадрової політики.
4. Спільне інвестування за рахунок країн СНД за умови спільного користування об'єктами транспортної інфраструктури.

Але є багато негативних сторін, які потребують доопрацювання і перешкоджають реалізації державної політики реформування транспортного сектору.

Основними недоліками існуючої концепції є такі:

1. Передбачається здійснення модернізації транспортних засобів на основі самофінансування в умовах недостатності власних коштів.
2. Принципи, на яких має базуватися реформування, обмежені і не розкривають зміст процесу, не зазначені інструменти реалізації концепції.
3. Удосконалення державного регулювання роботи транспортних підприємств вбачається лише в розробці та зміні нормативно-правових актів, що регулюють діяльність транспортних підприємств.

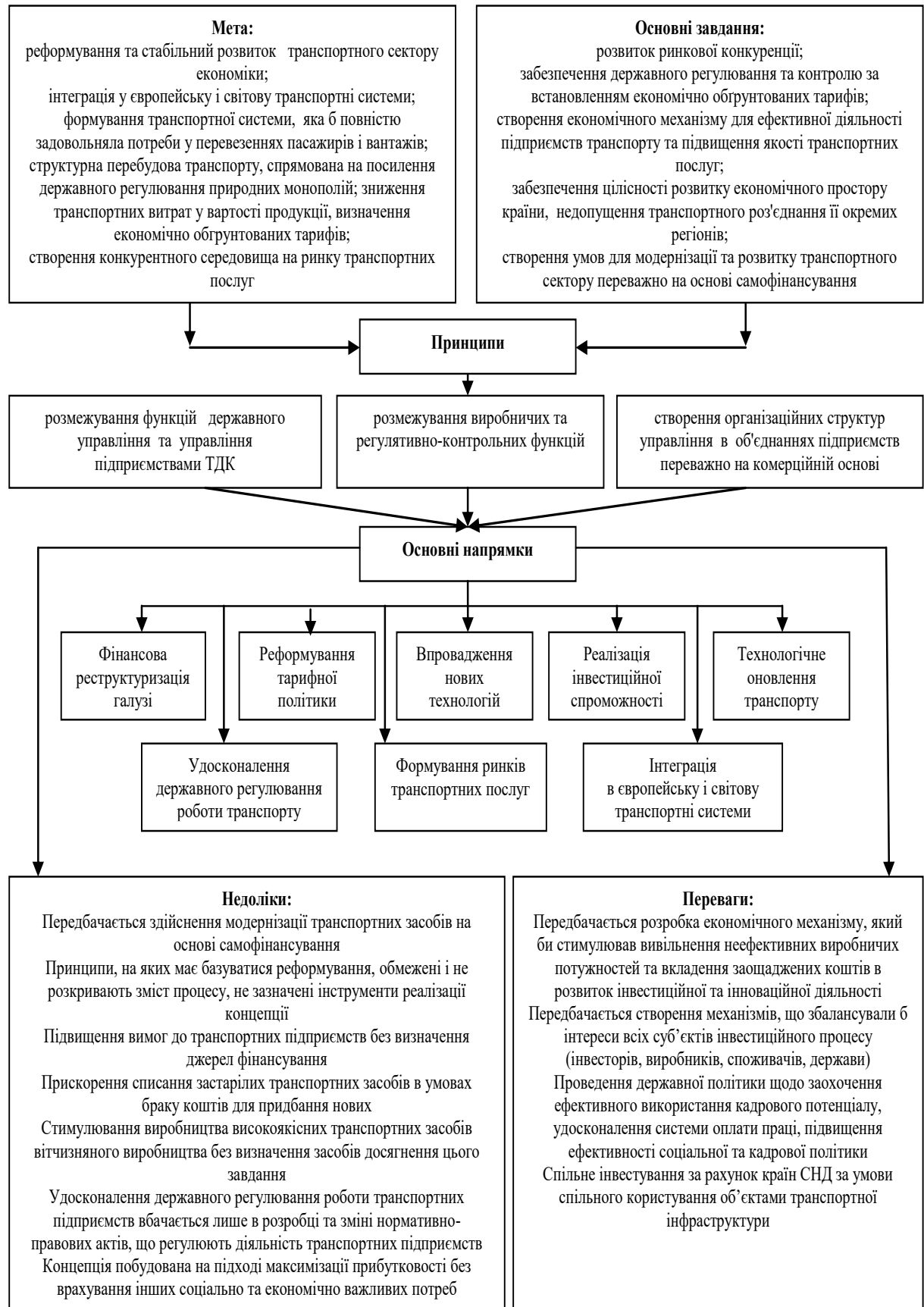


Рисунок 1.4 – Схема існуючої концепції реформування транспортного сектору економіки

Джерело: [91]

4. Концепція побудована на підході максимізації прибутковості та мінімізації витрат без врахування інших соціально та економічно важливих потреб.
5. Підвищення вимог до транспортних підприємств без визначення джерел фінансування.
6. Прискорення списання застарілих транспортних засобів в умовах браку коштів для придбання нових.
7. Стимулювання виробництва високоякісних транспортних засобів вітчизняного виробництва без визначення засобів досягнення цього завдання.

Основна увага приділяється покращенню показників безпеки руху, технічних та екологічних вимог, енергоефективності, але не враховує врегулювання таких проблем галузі, як оновлення транспортних засобів, пошук додаткових джерел розширення фінансування та вивільнення додаткових фінансових ресурсів.

Згідно з Концепцією, актуальні проблеми автотранспортного комплексу можна вирішити шляхом удосконалення системи державного управління у галузі автомобільного транспорту, підвищення якості та рівня безпеки перевезень пасажирів і вантажів; удосконалення системи регулювання діяльності автомобільних перевізників; створення умов для оновлення автомобільними перевізниками рухомого складу; удосконалення системи технічного регулювання допуску до експлуатування транспортних засобів і надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів через визначення з урахуванням міжнародного законодавства вимог і процедури підтвердження відповідності конструкції та технічного стану транспортного засобу, надання послуг з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, перевезення пасажирів і вантажів тощо.

Транспортна політика повинна бути спрямована на задоволення потреб населення, галузей економіки та підприємств у перевезеннях, на реалізацію транзитного потенціалу, встановлення економічно обґрунтованих тарифів,

додержання екологічних вимог і міжнародних зобов'язань держави у сфері розвитку транспортних комунікацій. Сьогодні необхідним є формування єдиної державної транспортної політики з метою більш якісного обслуговування населення пасажирськими та вантажними перевезеннями, захисту інтересів споживачів, модернізації автотранспортної інфраструктури, створення раціональної структури парку автотранспортних засобів, підвищення екологічної безпеки тощо. Впровадження єдиної державної транспортної політики дасть можливість збільшити обсяг транспортних послуг в умовах розширеного відтворення до необхідного рівня для забезпечення задоволення потреб населення і економіки в цілому.

Державна політика на існуючих засадах значною мірою звужує інвестиційний потенціал та не формує мотиваційних чинників для подальшого розвитку. Нагромаджені впродовж значного періоду проблеми розвитку інвестиційного потенціалу та клімату автотранспортного сектору не сприяють розширенню ринку автотранспортних перевезень в Україні.

Вирішення нагромаджених структурних та інституційних проблем автомобільного комплексу України потребує регулювання з боку держави. З прийняттям «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [111] здійснено важливі кроки на шляху укріплення інституційного середовища забезпечення розвитку транспортних підприємств.

Стратегія визначає концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки, що відповідає умовам підвищення інвестиційного потенціалу автотранспортного комплексу. Така стратегія відіграє важливу інституційну роль у забезпеченні системного підходу до розвитку транспортної галузі України за напрямками:

- розвитку транспортної інфраструктури;
- оновлення рухомого складу;

- поліпшення інвестиційного клімату;
- забезпечення доступності та підвищення якості послуг;
- інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем;
- підвищення ефективності державного управління;
- підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів;
- забезпечення безпеки транспортних процесів [111].

Ключову проблему сучасного стану автотранспортного господарства: оновлення рухомого складу транспорту, передбачається вирішувати за рахунок транспортних засобів, показники експлуатування яких відповідають сучасним європейським вимогам до енергоефективності, безпечності, екологічності транспорту та створення раціональної структури парку рухомого складу з урахуванням спеціалізації транспортних засобів, потужності, вантажопідйомності.

У контексті забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг державою передбачаються такі заходи:

- розроблення та запровадження державних нормативів транспортного обслуговування;
- забезпечення з урахуванням світового досвіду швидкої доставки вантажів, прискорення руху пасажирського транспорту;
- упровадження новітніх інформаційно-комунікаційних технологій на базі глобальної навігаційної системи;
- забезпечення розвитку інтермодальних перевезень;
- удосконалення механізму сертифікації операторів вантажного транспорту;
- створення комплексних інформаційних систем управління, контролю та ідентифікації вантажів, повідомлення про прибуття;
- оснащення транспортних засобів супутниковими навігаційними системами, інтегрованими до єдиної системи координатного управління;

- організаційно-правове забезпечення збільшення автомобільних перевізників та створення мережі комплексних АТП;
- запровадження прозорого механізму тарифного регулювання, розроблення та затвердження методик формування і зміни тарифів;
- запровадження електронного документообігу [111].

Удосконаленню транспортної стратегії відповідатиме розбудова комплексу стимулів, спрямованих на активне оновлення рухомого складу національних АТП. Зокрема у стратегії доцільно передбачити удосконалення амортизаційної політики; спрощення доступу автотранспортних підприємств до фінансових ресурсів; упровадження жорстких обмежень щодо технічного стану автопарку тощо.

Позитивним аспектом державної політики, що сприятиме підвищенню ефективності діяльності вітчизняних АТП, є державні заходи за рахунок:

- створення сприятливих умов для підвищення інвестиційного потенціалу транспорту галузі;
- розвиток державно-приватного партнерства та переорієнтування ролі держави з регулятора на партнера;
- залучення інвестицій на умовах концесії;
- розробка механізму здійснення лізингу для оновлення рухомого складу транспорту [136].

Реалізація заходів у межах відповідних законодавчих та нормативних актів позитивно вплине на інвестиційну привабливість автотранспортних підприємств. Також необхідно розробити систему запровадження інновацій, заходи покриття фінансових ризиків, програму реформування логістики відповідно до міжнародних вимог.

Запропонована концепція державної політики регулювання діяльності транспортних підприємств (рис. 1.5) має за мету забезпечення реструктуризації елементів ціни транспортної послуги та формування ресурсної бази виробничого відтворення.

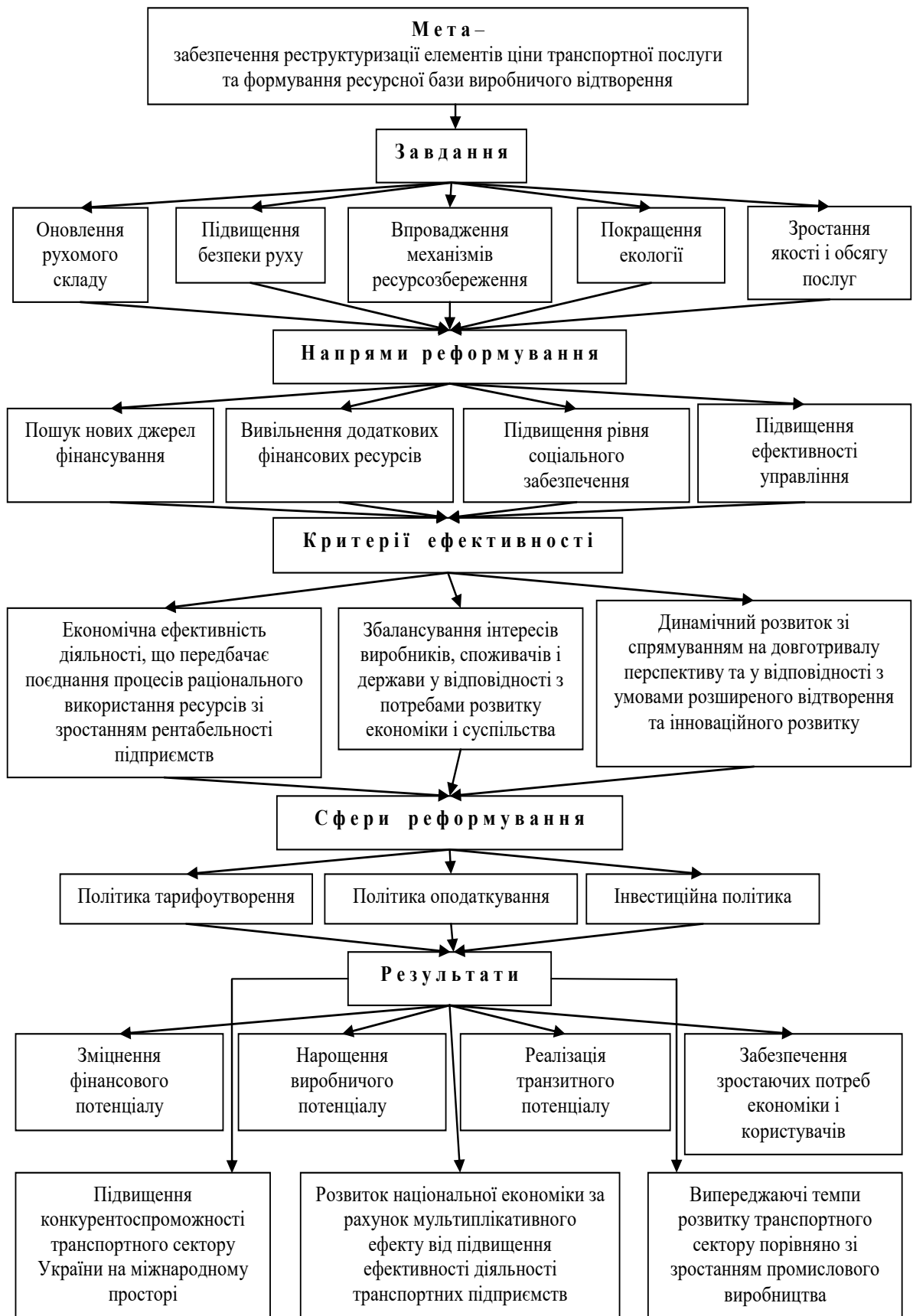


Рисунок 1.5 – Схема концепції регулювання діяльності транспортних підприємств

Джерело: розроблено автором

Для реалізації поставленої мети ставляться завдання, які потребують першочергового вирішення:

- оновлення рухомого складу,
- підвищення безпеки руху,
- покращення екології,
- впровадження механізмів ресурсозбереження,
- збільшення якості та кількості послуг.

Напрямами діяльності, що дозволять виконати поставлені завдання будуть наступні:

- пошук нових джерел фінансування,
- вивільнення додаткових фінансових ресурсів,
- підвищення рівня соціального забезпечення,
- підвищення ефективності управління.

Зростання ефективності управління дозволить задовольнити необхідні потреби для розвитку підприємств транспорту у відповідності з умовами розширеного відтворення та збільшити ефективність та обсяг виробництва.

Методами отримання додаткових фінансових ресурсів за рахунок нових джерел фінансування є:

- створення сприятливих умов для інвестування в транспортний сектор,
- бюджетне фінансування (дотації, пільгові кредити, цільові субсидії, компенсації),
- адресна бюджетна підтримка (податкові пільги, інвестиційні пільги),
- змішане приватно-бюджетне фінансування.

Розвиток національної економіки можливий за рахунок мультиплікативного ефекту від зростання результатів діяльності підприємств транспортного сектору.

Підвищити ефективність діяльності транспортних підприємств можна шляхом реалізації відповідних заходів в таких сферах:

- політиці тарифоутворення,

- інвестиційній політиці,
- податковій політиці.

Результатами практичної реалізації запропонованої концепції державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності будуть:

- нарощення виробничого потенціалу,
- реалізація транзитного потенціалу,
- зміцнення фінансового потенціалу,
- підвищення конкурентоспроможності транспортного сектору України на міжнародному просторі,
- випереджаючі темпи розвитку транспортної галузі порівняно зі зростанням промислового виробництва,
- розвиток національної економіки за рахунок мультиплікативного ефекту від підвищення ефективності діяльності транспортного сектору,
- забезпечення зростаючих потреб економіки і користувачів.

Критеріями ефективності реалізації концепції є економічна ефективність діяльності, що передбачає:

- поєднання процесів раціонального використання ресурсів зі зростанням рентабельності підприємств;
- збалансування інтересів виробників, споживачів і держави у відповідності з їх інтересами та потребами;
- динамічний розвиток на довготривалу перспективу та у відповідності з умовами розширеного відтворення та інноваційного розвитку.

Отримане в результаті реалізації концепції зниження транспортної складової надасть можливість зменшити сукупні витрати суспільства, досягти мультиплікативного ефекту в інших галузях економіки, призведе до зростання ВВП і національного доходу та до виконання вимог розширеного відтворення.

1.3. Фінансовий інжиніринг в системі реалізації державних програм економічного розвитку транспортних підприємств

Основою економічного розвитку є стабільне зростання виробництва у всіх галузях, на кожному конкретному підприємстві, що неможливо без вдосконалення роботи транспортних підприємств, які займають важливе місце у виробничій інфраструктурі України, ефективність їх функціонування є необхідною умовою забезпечення стабільного розвитку країни та здійснення структурних перетворень в економіці. Сьогодні залишається невирішеною проблема досягнення структурних і технологічних зрушень у діяльності транспортних підприємств, яка потребує державної підтримки. Відновлення відтворювального процесу в транспортній галузі, забезпечення її стабільного розвитку, зміни в структурі проміжного і кінцевого споживання вимагають при реалізації державних цільових програм застосування інноваційних інструментів.

Здійснення державної політики багато років відбувалося шляхом застосування методів регулювання, які поділялися на адміністративні (методи прямого впливу) та ринкові (методи непрямого впливу). Пряме регулювання зумовлює вплив держави на економічні процеси за допомогою відповідних регуляторів. Непряме регулювання – це вплив держави на господарську діяльність шляхом внесення певних змін у функціонування ринкового механізму.

При застосуванні прямих методів здійснюється безпосередній вплив на діяльність економічних суб'єктів, при використанні непрямих методів відбувається вплив на інтереси цих суб'єктів. Вплив методів державного регулювання зображено на рис. 1.6.

До прямого регулювання належать: законодавча діяльність, пряме регулювання цін, державний контроль над монопольними ринками, розробка і реалізація цільових програм, індикативне планування, державне замовлення, державна підтримка певних програм.

Інструментами прямого регулювання виступають: антимонопольне законодавство, контроль над цінами та якістю, обмеження імпорту та експорту; квотування; бюджетні асигнування; встановлення нормативних вимог і стандартів якості; система видачі дозволів; ліцензування, стандартизація та сертифікація на автомобільному транспорті.

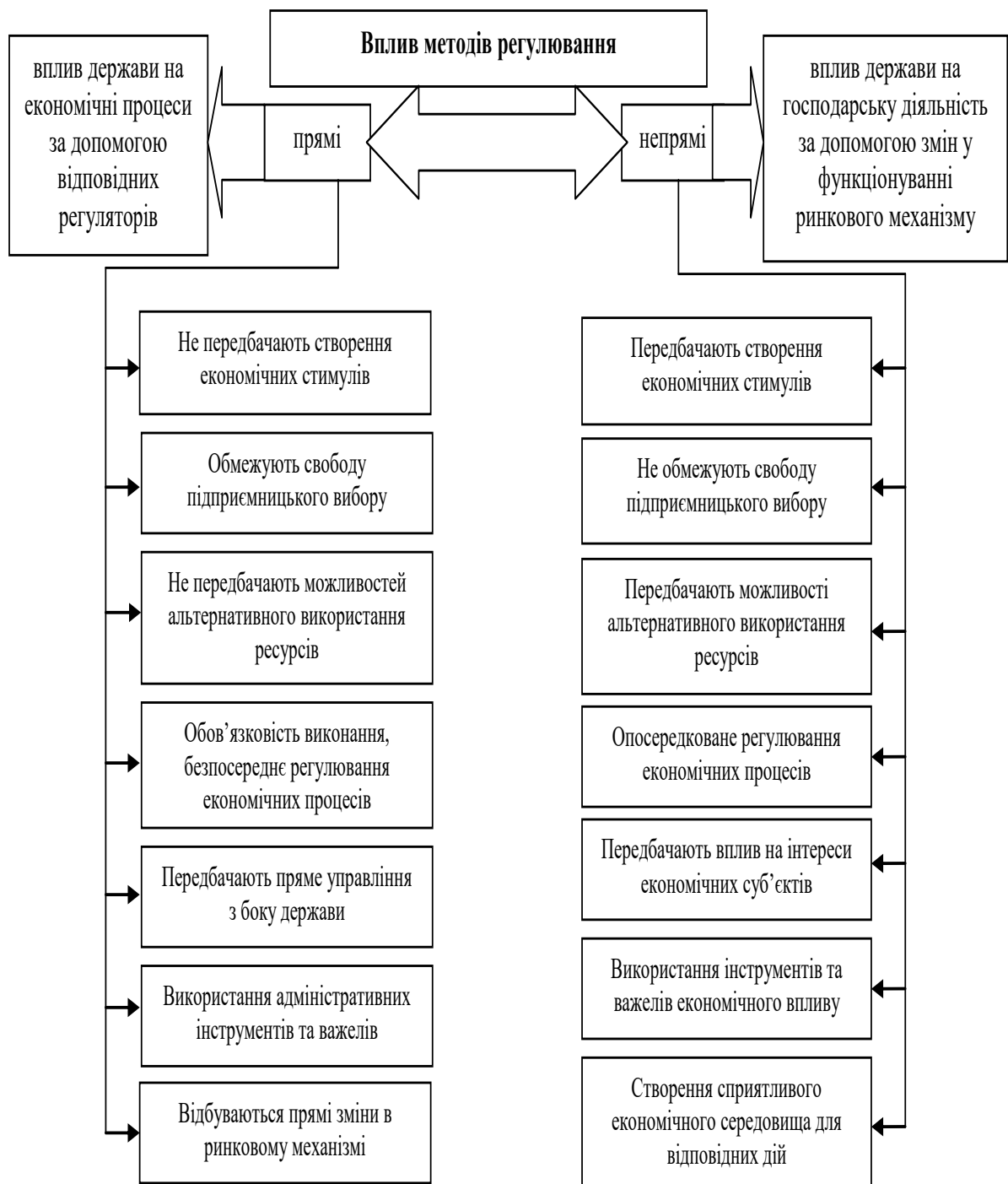


Рисунок 1.6 – Вплив методів регулювання

Джерело: систематизовано автором на основі [54, 144]

До непрямого регулювання належать: тарифна, податкова, фінансово-кредитна, інвестиційна, амортизаційна, науково-технічна та кадрова політика.

Інструментами непрямого регулювання виступають: податкові пільги, податкові стимули, податкова база, пільгові кредити, лізинг транспортних засобів, інвестиційні гарантії, тарифи, штрафні санкції, обсяг кредитування, кредитні пільги, рівень процентних ставок, прискорена амортизація, плата за ресурси, стимулювання переливу капіталу в певні сфери, раціоналізація співвідношення між галузями.

Інвестиційна політика спрямована на пошук додаткових джерел фінансування на основі розширення власних джерел фінансування, підвищення інвестиційної привабливості, використання змішаного приватно-бюджетного інвестування з метою створення ефективної транспортної інфраструктури, оновлення рухомого складу і технічних засобів.

Кадрова політика направлена на розробку заходів щодо підвищення кваліфікації робітників транспортних підприємств, підготовку та перепідготовку кадрів, управління персоналом з метою стимулювання якісного виконання ним своїх функцій і зобов'язань.

Тарифна політика передбачає встановлення економічно обґрунтованих тарифів, їх диференціацію залежно від якості перевезень та з урахуванням пріоритетів державної транспортної політики, поєднання механізмів вільного ціноутворення з державним регулюванням, розв'язання за допомогою тарифів економічних, соціальних та інших проблем суспільства.

Податкова політика спрямована на сприяння становленню умов для активізації економічного зростання, створення стимулів для підвищення ефективності діяльності, у поєднанні з достатнім забезпеченням держави фінансовими ресурсами.

Фінансово-кредитна політика спрямована на створення і використання фінансових ресурсів для забезпечення економічного і соціального розвитку

транспортної системи шляхом використання методів бюджетного фінансування, самофінансування, кредитування тощо.

Амортизаційна політика направлена на активізацію інвестиційної діяльності підприємств шляхом використання прискореної амортизації та амортизаційних пільг з метою регулювання швидкості обороту основного капіталу, процесу його відтворення, впровадження досягнень науково-технічного прогресу, стимулювання нововведень і зростання конкурентоспроможності транспортних підприємств.

Науково-технічна політика спрямована на впровадження нової техніки і прогресивних технологій, реконструкцію та модернізацію, удосконалення організації виробництва та підвищення його ефективності, застосування інноваційних методів та інструментів, забезпечення конкурентоспроможності та стабільного фінансового стану підприємств.

На основі вивчення економічних методів та інструментів регулювання діяльності підприємств доведено, що в нинішніх умовах застосування традиційних методів фінансування діяльності та розвитку є недостатнім. Стрімкий економічний розвиток вимагає використання додаткових інноваційних інструментів, одним з яких є фінансовий інжиніринг.

Його впровадження обумовлене потребою формування достатнього та доступного капіталу, що збільшуватиме інвестиційні можливості та мінімізуватиме фінансові ризики.

Запропонована схема удосконалених методів та інструментів регулювання наведена на рис. 1.7.

Дослідженням в галузі фінансового інжинірингу присвятили свої праці такі зарубіжні та вітчизняні вчені: Н. Баринькіна, І. Бланк, В. Бочаров, З. Воробйова, Л. Галиць, Ю. Капелінський, Джон Ф. Маршалл, Віпул К. Бансал, Дж. Фіннерті, Р. Кох, К. Ковальов, І. Котькалова-Литвин, В. Кравченко, В. Краскевич, О. Кузьмін, А. Кучеренко, А. Мороз, О. Сохацька, Ф. Фельдман, С. Росс, Б. Колб, Д. Тімошин, Ю. Масленченков, О. Абакуменко та інші.

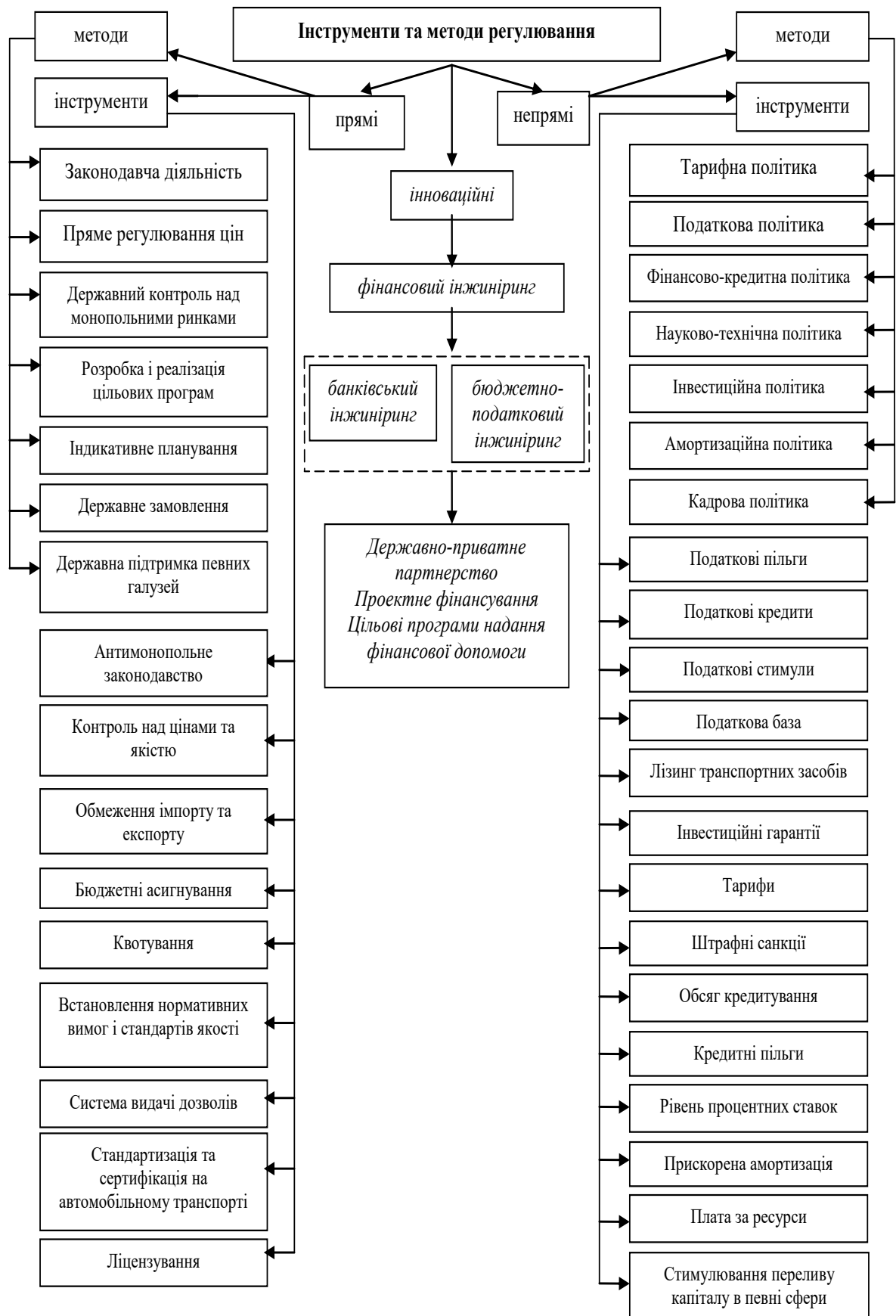


Рисунок 1.7 – Запропонована схема удосконалених методів та інструментів регулювання

Джерело: удосконалено автором на основі [54, 144]

В Україні теоретичні і практичні аспекти використання фінансового інжинірингу не мають значного розвитку і є актуальними. На сьогодні дана проблематика є недостатньо дослідженою у фундаментальній науці.

Основним завданням є обґрунтування використання фінансового інжинірингу в якості інноваційного інструменту реалізації державних цільових програм та розробка схем застосування фінансового інжинірингу для підприємств транспортної галузі на основі приватно-бюджетного фінансування при реалізації програм державної фінансової підтримки за допомогою залучення банку в якості основного інвестора.

Розвиток фінансового інжинірингу зумовлений багатьма причинами:

- стрімким зростанням світового ВВП,
- глобалізацією світових фінансових ринків,
- зростанням ролі інституціональних інвесторів,
- нагромадженням національного капіталу,
- зростанням інвестиційних можливостей,
- збільшенням масштабів фінансових ризиків.

Як наслідок, виникла потреба в управлінні все зростаючими ризиками за допомогою створення інноваційних інструментів та технологій, направлених на вирішення фінансових проблем.

Поняття «фінансовий інжиніринг» на даний час є теоретично недостатньо вивченим та мало забезпеченим методично. Вперше це поняття було розглянуте Джозефом Фіннерті у 1974 році, вивчення даного питання набуло подальшого розвитку у працях Віпула Бансала і Джона Маршалла «Фінансова інженерія: повне керівництво з фінансових нововведень» [105], а також Лоуренса Галиця «Фінансова інженерія: інструменти і способи управління фінансовим ризиком» [25].

Інтерпретація поняття «фінансовий інжиніринг» у науці представлена у таблиці 1.5.

Особливої уваги заслуговують праці таких вчених: Воробйової З.О. [24], Капелінського Ю.І. [82], Баринькіної Н.П. [5], Абакуменка О. В. [1] – в

яких істотно розширюються зміст та сфери використання фінансового інжинірингу.

Таблиця 1.5 – Інтерпретація поняття «фінансовий інжиніринг» у науці

Автор	Визначення
Баринькіна Н.П. [5]	«Вміле вирішення завдань підвищення ефективності фінансової діяльності та зниження фінансових ризиків за рахунок не тільки конструювання нових продуктів, а й ефективного використання різних комбінацій вже існуючих фінансових інструментів для досягнення поставлених цілей на користь учасників фінансових відносин»
Бланк І.О. [10]	«Процес цілеспрямованої розробки нових фінансових інструментів або нових схем здійснення фінансових операцій»
Бочаров В.В. [12]	«Технологія розробки нових фінансових моделей, інструментів і процедур управління фінансовою діяльністю підприємств»
Воробйова З.О. [24]	«Процес створення інноваційних фінансових продуктів для задоволення специфічних інтересів споживачів, що виникли під впливом зовнішніх і внутрішніх чинників, основною метою якого є формування бажаних грошових потоків у поєднанні з найкращим можливим поєднанням ризику, доходності та ліквідності створеного продукту, що забезпечує його конкурентоспроможність»
Росс С. [137]	«Технологія управління фінансовими ризиками на строковому фондовому ринку за допомогою операцій хеджування»
Колб Б. [177]	«Застосування фінансових деривативів (можливо, у комбінації зі стандартними фінансовими інструментами) для створення більш складних продуктів щодо вирішення складних проблем управління ризиками, а також для отримання арбітражних можливостей»
Капелінський Ю.І. [82]	«Створення нових фінансових продуктів та послуг, які використовуються фінансовими інститутами для перерозподілу грошових ресурсів, ризиків, ліквідності, доходів та інформації відповідно до фінансових потреб клієнтів і змінами в макро- і мікроекономічній ситуації»
Дж. Фіннерті, В. Бансал, Дж. Маршалл [105]	«Проектування, розробка і реалізація інноваційних фінансових інструментів і процесів, а також творчий пошук нових підходів до вирішення проблем у галузі фінансів»

Абакуменко О. В. [1]	«Створення (конструювання) нових фінансових продуктів (інновацій), надбання нових фінансових послуг; використовує цінні папери та фінансові інструменти у вигляді контрактів для створення їх гібридних та синтетичних комбінацій; застосовується для управління ризиками, ліквідністю та доходністю; перерозподілу грошових ресурсів та інформації, передбачає вироблення схем оптимізації фінансової в цілому та податкової зокрема, виробничої та маркетингової діяльності з урахуванням законодавчих та ринкових недосконалостей»
Ковальов А. [86]	«З одного боку, процес проектування, розробки та практичної реалізації конкурентоспроможних інноваційних банківських інструментів, продуктів та бізнес-процесів, а з іншого, - віртуозне володіння методом системного підходу до економічних процесів в площині творчого пошуку і вирішення актуальних проблем банківської практики»
Галиць Л. [25]	«Застосування фінансових інструментів для перетворення існуючої фінансової ситуації в іншу, що володіє більш бажаними властивостями»
Кох Р. [93]	«Розумне використання фінансових інструментів для проведення таких операцій, як поглинання, або для збільшення ринкової вартості компаній, що мають стабільні виробничі показники, тобто за допомогою фінансової, а не стратегічної чи виробничої діяльності»
Масленченков Ю.С. [107]	«Фінансове забезпечення клієнта з використанням різних банківських продуктів, у тому числі власних банківських фінансових технологій і фінансових інструментів ринку, яке відповідає потребам як клієнта, так і інтересам банку»
Тімошин Д.А. [145]	«Сукупність методів/технологій, що дозволяють управляти фінансами компанії з метою збільшення її вартості»
Сохацька О.М. [152]	«Конструювання різних фінансових інновацій, в першу чергу, з метою ефективного управління ризиками та додаткового отримання доходу»
Мороз А. М. [110]	«Цілеспрямоване розроблення та реалізація нових фінансових інструментів та/або фінансових технологій, а також творчий пошук нових підходів до вирішення фінансових проблем за допомогою уже відомих фінансових інструментів та технологій»

Джерело: вказане в дужках

Деякі вчені наголошують на новизні фінансових інструментів, які використовуються [10, 12], на творчому підході до їх використання [86, 93, 110], інші – на збільшенні вартості підприємства в результаті використання фінансового інжинірингу [93, 145].

На основі проведеного дослідження встановлено, що немає єдиної думки щодо понятійного апарату фінансового інжинірингу та запропоноване наступне авторське визначення.

Фінансовий інжиніринг – це процес планування, управління, розробки та реалізації інноваційних фінансових схем (фінансових стратегій, технологій, інструментів, процесів, продуктів) на макро- та мікрорівнях, направлених на формування цільових грошових потоків з метою довгострокового інвестування для задоволення інтересів підприємств і держави.

В якості основних принципів реалізації політики фінансового інжинірингу в частині застосування похідних інструментів можна виділити: принцип базового активу, що передбачає, що деривативи ґрунтуються на тих чи інших ринкових активах; принцип взаємозв'язку ціни похідних інструментів з ціною вихідного активу; принцип спекулятивного доходу, який полягає в тому, що похідні інструменти використовуються не для купівлі-продажу вихідного активу або не з метою зміни власника, а з метою отримання доходу від різниці в цінах; принцип економії на інвестиціях передбачає, що похідні інструменти дозволяють отримати прибуток при менших інвестиціях в порівнянні з вихідними ринковими активами; принцип свідомого конструювання відображає той факт, що деривативи є результатом свідомого конструювання на основі високорозвиненої економічної теорії та теорії фінансів.

Основними напрямками цієї політики є:

1. Розробка моделей застосування похідних фінансових інструментів для зниження ризиків, отримання спекулятивного доходу, реалізації арбітражної стратегії;

2. Розробка прийомів і методів вирішення проблем, пов'язаних зі злиттями й поглинаннями підприємств;

3. Побудова індивідуальних моделей управління ризиками короткострокових і довгострокових інвестицій для підприємства;

4. Розробка і реалізація фінансової моделі операційної, інвестиційної та фінансової діяльності підприємства з застосуванням інноваційних інструментів.

В рамках першого напрямку відбувається конструювання похідних інструментів відповідно до цілей, які стоять перед системою управління фінансами. Деривативи за своєю природою базуються не тільки на ринкових активах, інструментах, а й на певних додаткових, специфічних для кожного виду похідних інструментів, відносінах з приводу цих активів і інструментів.

Другий напрямок політики фінансового інжинірингу передбачає розробку прийомів і методів вирішення проблем, пов'язаних зі злиттями й поглинаннями підприємств. Злиття і поглинання у світовій практиці є високоефективними інструментами підвищення ринкової вартості бізнесу, як для публічних, так і для закритих компаній.

Третій напрям політики фінансового інжинірингу включає в себе побудову індивідуальних моделей управління ризиками короткострокових і довгострокових інвестицій для конкретного підприємства. Створення і використання зазначених моделей передбачає здійснення діяльності по:

- виявленню чинників, що викликають різного роду ризики;
- якісній оцінці ризиків короткострокового і довгострокового інвестування для конкретного підприємства;
- кількісній оцінці ризиків статистичними або експертними методами; підбору методів управління ризиками.

Четвертий напрямок політики фінансового інжинірингу орієнтований на створення і використання необхідних інструментів для прийняття і реалізації управлінських рішень, пов'язаних з управлінням фінансами на підприємстві (рис. 1.8).

Основні напрямки прийняття рішень можна розділити на три групи: рішення в області операційної діяльності; в області фінансової діяльності; в області інвестиційної діяльності.



Рисунок 1.8 – Напрямки реалізації політики фінансового інжинірингу при прийнятті управлінських рішень на підприємстві

Джерело: складено автором

В рамках політики фінансового інжинірингу визначається набір і порядок застосування фінансових інструментів, що забезпечують реалізацію прийнятих управлінських рішень. Серед таких інструментів можна виділити процентні ставки, різні види цінних паперів і похідних інструментів, ставки капіталізації і дисконтування тощо.

Практичне використання фінансового інжинірингу можливе у багатьох сферах: економіка, маркетинг, фінанси, корпоративні фінанси, фінанси населення; право, промисловість, банківська справа, будівництво (в ринкових відносинах), бюджетні відносини та оподаткування (в неринкових відносинах) [92]. На основі аналізу зарубіжного досвіду можна дійти висновку щодо ефективності використання саме комбінованих схем фінансового інжинірингу. Виділення для розвитку промислових підприємств бюджетних коштів із залученням додатково кредитних ресурсів комерційних банків в результаті дає приріст податкових надходжень даних підприємств. Так реалізовувався метод поєднання облігації і бюджетної субвенції. Ця схема була використана для компенсації процентної ставки по кредитах банків, суть полягала в тому, що фінансова підтримка надавалася державою підприємствам, податкові надходження яких зростали мінімум в два рази в результаті запровадження інвестиційних проектів. Це свідчить про ефективність інвестування коштів в основний капітал, в результаті підвищується прибутковість і зростають надходження до бюджету.

Фінансовий інжиніринг розширює можливості інвестування з визначеними індивідуально параметрами грошових потоків та надає учасникам ринку більших масштабів для здійснення діяльності та досягнення завдань, пов'язаних з вкладенням та залученням грошових коштів. Особливістю фінансового інжинірингу є створення та реалізація фінансових схем з метою цільового направлення грошових потоків на умові довгострокового інвестування. Обов'язковою умовою забезпечення ефективності фінансового інжинірингу є цільове використання коштів, тому необхідно встановити відповідні умови, правила та систему жорсткого контролю як з боку держави, так і інституціонального інвестора, в якості якого залучається банк. Реалізація такої моделі в Україні сприяла б розширенню обсягів фінансування за рахунок залучення додаткових ресурсів та підвищенню відповідальності інвесторів і отримувачів капіталу, а також зниженню ризиків за умов більш раціонального вкладення коштів.

Висновки до розділу 1

1. Аналіз літературних джерел показав, що економічний розвиток слід розглядати як процес, який забезпечує перехід від одного стану до іншого шляхом використання всіх наявних ресурсів за рахунок кількісних і якісних змін у діяльності підприємства, які призводять до нарощення потенціалу, зростання результатів діяльності, розширення діяльності, досягнення встановлених цілей та реалізації місії підприємства.

2. Такий підхід до розуміння даного поняття передбачає взаємопідпорядкованість функціонування підприємства та ринкового середовища, а стратегії та механізми управління розвитком підприємств мають бути раціональними та адаптованими до тенденцій відповідного ринку та моделей його регулювання на регіональному, національному та глобальному рівнях. Така взаємозалежність критично важлива для ринку автотранспортних перевезень, функціонування якого все більшою мірою модернізується на основі технологічних та організаційних інновацій, а транспортна логістика є однією із ключових сфер, через яку глобалізується світова економіка.

3. На основі дослідження сутності понять «управління» та «механізм» сформульоване авторське визначення механізму управління економічним розвитком підприємства як сукупності принципів, функцій, факторів, очікуваних результатів, сфер реформування, засобів та інструментів реалізації завдань діяльності, що забезпечує гармонізацію інтересів суб'єктів економіки: роботодавців, працівників і держави, за рахунок формування мотиваційного середовища, яке спонукає підвищувати продуктивність праці та результативність діяльності, нарощувати потенціал, активізувати внутрішні можливості досягнення стратегічних завдань розвитку підприємства.

4. Обґрунтовано, що необхідною компонентою забезпечення економічного розвитку підприємств має бути стимулююче державне

регулювання, яке формує відповідне мотиваційне середовище. Тому ключовим фактором дієвості механізму управління економічним розвитком виступає державна політика. Це обумовило необхідність обґрунтування концепції регулювання діяльності транспортних підприємств, метою якої є створення макросередовища, що забезпечить реструктуризацію елементів ціни транспортної послуги та формування ресурсної бази виробничого відтворення.

5. На основі вивчення економічних методів та інструментів регулювання діяльності підприємств доведено, що в нинішніх умовах застосування традиційних методів фінансування діяльності та розвитку є недостатнім. Стрімкий економічний розвиток вимагає використання додаткових інноваційних інструментів, одним з яких є фінансовий інжиніринг. Його впровадження обумовлене потребою формування достатнього та доступного капіталу, що збільшуватиме інвестиційні можливості та мінімізуватиме фінансові ризики.

6. На основі дослідження літературних джерел було сформоване авторське визначення фінансового інжинірингу як процесу планування, управління, розробки та реалізації інноваційних фінансових схем (фінансових стратегій, технологій, інструментів, процесів, продуктів) на макро- та мікрорівнях, направлених на формування цільових грошових потоків з метою довгострокового інвестування для задоволення інтересів підприємств і держави.

Результати першого розділу були висвітлені автором у наступних працях [20, 30, 34, 35, 36, 37, 38, 47].

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПІДХОДИ ДО ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

2.1. Аналіз ринку вантажних перевезень в Україні

Розвиток транспортної галузі України тісно пов'язаний як із загальними економічними трендами та динамікою сфер економіки, які обслуговує транспорт, так і внутрішньогалузевими чинниками та потенціалом. Макроекономічна динаміка України характеризується надмірною нестабільністю, постійними коливаннями реальних темпів росту та тривалими періодами спаду. Це є наслідком як накопичених системних та структурних проблем в економіці, так і непослідовної політики державного регулювання та стимулювання ділової активності та забезпечення конкурентоспроможності національної економіки. Проблеми значної фрагментарності та слабких міжгалузевих зв'язків зумовлюють ще більш різкі спади на галузевому рівні.

Транспорт як ключова обслуговуюча ланка знаходиться у багаторівневій залежності: від стабільності та прогнозованості попиту на транспортні послуги для інших галузей та споживачів; від стану транспортної інфраструктури, формування та удосконалення стану якої лежить переважно у компетенції держави, а не транспортних підприємств; від наявного технічного та організаційного рівня розвитку суб'єктів господарювання транспортних підприємств; від регуляторного та конкурентного середовища, яке формує можливості чи перешкоди реалізації підприємницького потенціалу. Позитивні чи негативні тренди та умови на кожному із таких рівнів здійснює відповідний синергетичний вплив на динаміку економічного росту та розвитку транспортної галузі. Особливо це стало помітно з початком пандемії на глобальному рівні, яка, передусім,

критично трансформує моделі споживання на ринках й, відповідно, змінює транспортну логістику. Враховуючи високий рівень інтегрованості національної економіки в глобальні ринки, зокрема, обсяги зовнішньоторговельного обороту загалом співставні з ВВП, транспортна галузь у 2020р. показала рекордний спад своєї продуктивності.

Так, реальні темпи росту галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності (КВЕД «Н») у 2020 році сягнули рекордних -16,4%, тоді як в цілому економіка знизилась на 4,0%, тобто у більш як 4 рази повільніше (рис 2.1).

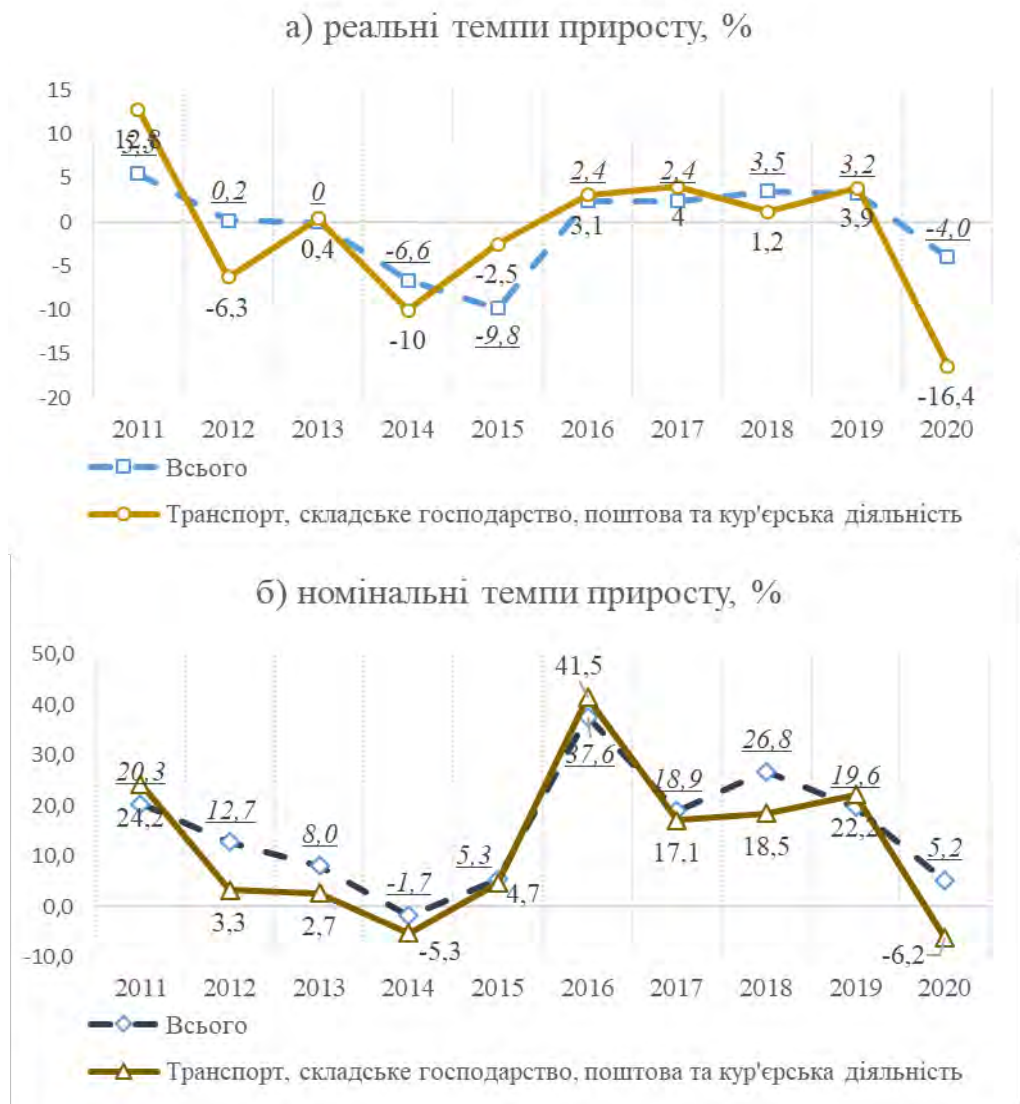


Рисунок 2.1 – Реальні та номінальні темпи приросту валової доданої вартості в цілому по економіці та у транспортній галузі в Україні у 2011-2020 рр., %

Джерело: Офіційний сайт державної служби статистики [115]

Аналіз квартальної динаміки за останні 10 років показав, що транспортна галузь має суттєво нижчий рівень кореляції темпів реального росту із середнім по економіці порівняно із іншими видами економічної діяльності реального сектору.

Динаміка номінальних темпів приросту підтверджує більш різкі коливання динаміки транспортної галузі, які були гіршими за середні по економіці країни у 7 з 10 років упродовж 2011-2020 рр. А, зокрема, у 2020 р. при номінальному зростанні валової доданої вартості (ВДВ) в цілому по економіці на +5,2% відносно 2019 р., у транспортній галузі номінальні обсяги ВДВ зменшились на -6,2%.

Транспорт як ключова інфраструктурна ланка та важливий чинник економічного й соціального розвитку відіграє помітну роль у формуванні валової доданої вартості України. Проте, з 2016р. спостерігається стійкий тренд зменшення частки валової доданої вартості, яка формується у транспорті. Так, якщо у 2016р. вона складала 11,0%, то у 2017р. – 10,1%, у 2018р. – 9,6%, у 2019р. – 9,5%, а у 2020р. – 8,7%, що є рекордно низьким рівнем для галузі. (табл. 2.1).

Досліджувана галузь вантажного автомобільного транспорту (КВЕД «49.41») характеризується більшою стабільністю. Так, частка галузі у валовій додатній вартості в цілому по країні складає 0,9-1,0% у 2016-2020рр., а ВДВ наземного і трубопровідного транспорту, складовою якого він є, становить 20-21%.

При цьому, хоча номінальні обсяги ВДВ галузі вантажного автомобільного транспорту у національній валюті стабільно зростають у 2013-2020рр. (з 8,1 млрд. грн. до 28,1 млрд грн, або ж у 3,5 рази), їх обсяги у доларовому еквіваленті лише у 2020р. відновились до рівня 2013р. і склали 1,03 млрд. дол. США.

Це свідчить про загально слабку реалізацію потенціалу галузі та спроможності її підприємств реалізовувати ефективні стратегії економічного розвитку.

Таблиця 2.1 – Динаміка та структура валової доданої вартості за витратами виробництва в цілому по економіці та у транспортній галузі в Україні в 2013-2020 рр.

Показники	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2013
млрд грн									
Всього	977,1	1234,1	1329,3	1702,7	2099,5	2310,6	2744,3	2883,2	3,0
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, КВЕД "Н"	103,3	108,7	144,8	186,5	211,4	220,7	260,5	251,1	2,4
Наземний і трубопровідний транспорт, КВЕД "49"	25,5	30,1	46,3	81,5	96,1	105,5	127,9	138,9	5,5
Вантажний автомобільний транспорт, КВЕД "49.41"	8,1	9,5	10,1	14,7	20,7	20,8	26,7	28,1	3,5
Питома вага у всього по економіці, %									
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, КВЕД "Н"	10,6	8,8	10,9	11,0	10,1	9,6	9,5	8,7	-1,9
Наземний і трубопровідний транспорт, КВЕД "49"	2,6	2,4	3,5	4,8	4,6	4,6	4,7	4,8	2,2
Вантажний автомобільний транспорт, КВЕД "49.41"	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	0,1
Питома вага вантажного автомобільного транспорту в наземному та трубопровідному транспорті	31,7	31,7	21,9	18,1	21,5	19,7	20,9	20,2	-11,5
млрд дол США									
Вантажний автомобільний транспорт, КВЕД "49.41"	1,01	1,19	1,27	1,24	0,95	0,81	1,00	1,03	1,9

Джерело: Офіційний сайт державної служби статистики [115]

Як вже зазначалось, перевезення вантажів автомобільним транспортом забезпечує формування 1% усієї валової доданої вартості в країні, при цьому у цій сфері зайнято 2% працівників, що свідчить про нижчу продуктивність їх праці порівняно із середнім по країні рівнем.

Автомобільний транспорт займає домінуючі позиції на ринку вантажних перевезень в Україні за обсягами, які в умовах пандемії лише посилюються. В абсолютних обсягах 3/4 вантажів (таблиця А.1 додатку А) доставляється саме автомобільним транспортом (рис. 2.2).

При цьому автотранспортні підприємства (АТП) забезпечують близько 8-10% таких вантажоперевезень, спеціалізуючись більшою мірою на оптових перевезеннях на довші відстані. Так, якщо у 2015р. АТП перевезли 109 млн.

т. вантажів, то у рекордному 2019р. – вже 190 млн. т. вантажів. Навіть помітне просідання вантажних перевезень у 2020р. до 152 млн. т., яке передусім торкнулось автотранспорту, який найбільше забезпечує доставку «від дверей до дверей», та, відповідно, найшвидше реагує на спад попиту широкого кола кінцевих споживачів товарів та послуг, загалом перевищує масштаби 2015-2018рр.

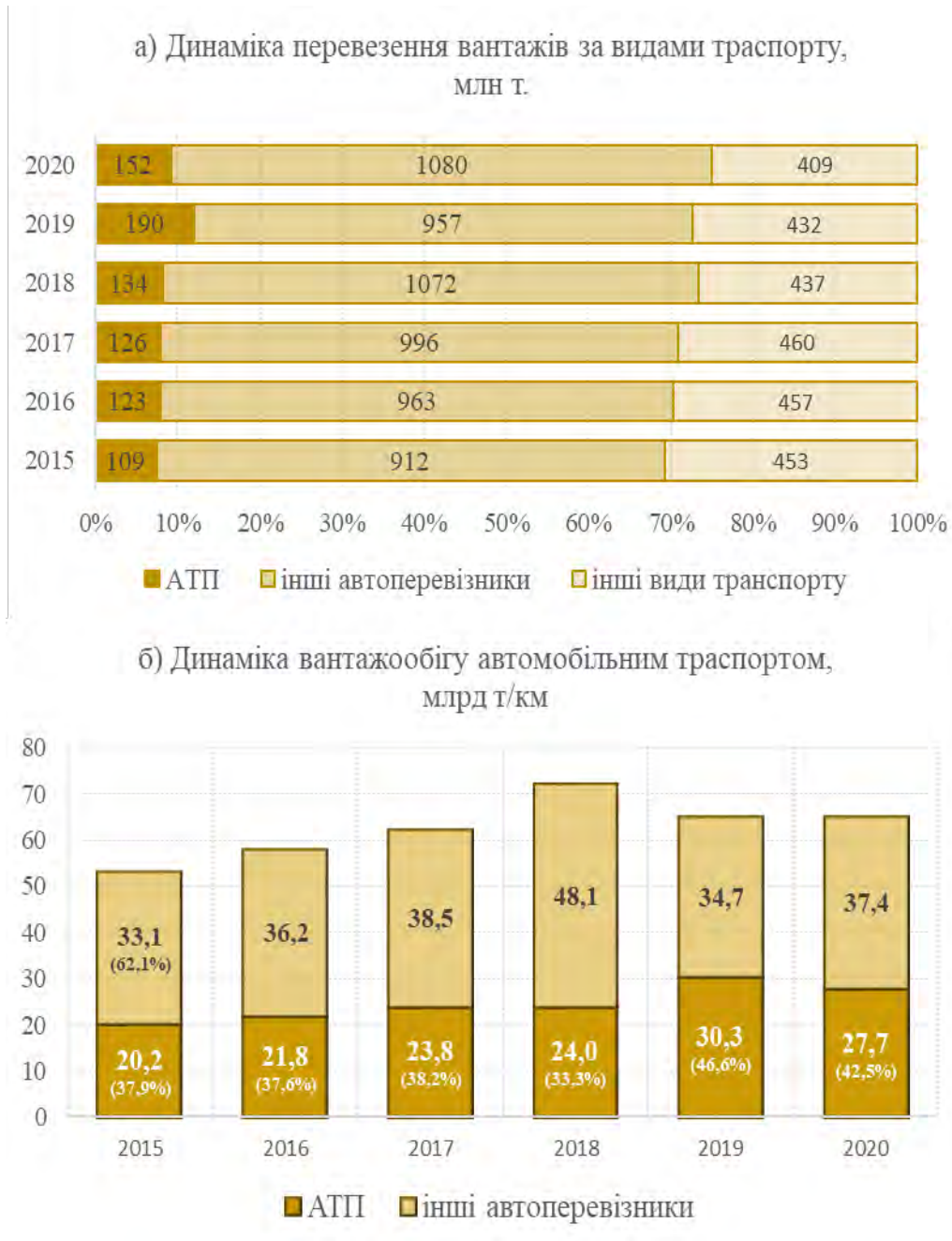


Рисунок 2.2 – Динаміка обсягів вантажних перевезень в Україні в 2015-2020 рр.

Джерело: Офіційний сайт державної служби статистики [115]

Враховуючи специфіку автотранспортних підприємств на перевезеннях на короткі дистанції (середня відстань перевезення 1 тони вантажу автомобільним транспортом на порядок менша, ніж у залізничному, і складає зокрема, у 2020р. 53 км проти 575 км на залізниці), частка автотранспорту у формуванні вантажообігу (оціненого у тонокілометрах) поступається залізничному транспорту. При цьому, безпосередньо автотранспортні підприємства займають сильнішу позицію відносно інших приватних автоперевізників, що здійснюють свою діяльність без створення підприємств як юридичних осіб.

У структурі вантажообігу, який забезпечується автомобільним транспортом, більш як третина припадає саме на АТП, і спостерігається тренд посилення їх впливу. Зокрема, якщо у 2015р. обсяг вантажообігу АТП склав 20,2 млрд.ткм або ж 37,9% вантажообігу автомобільного транспорту загалом, то у 2019 р. його обсяг сягнув 30,3 млрд.ткм або ж 46,6%. Але просідання вантажообігу в 2020 р. передусім торкнулось АТП, що свідчить як про їх більшу чутливість до коливань ринкової кон'юнктури та, можливо, менш привабливі умови та стимули саме для підприємств на загальних умовах оподаткування.

Домінування серед суб'єктів господарювання за КВЕД 49.41 фізичних осіб підприємств, мікро та малих підприємств значною мірою підштовхують АТП до різних оптимізацій, у тому числі переходу на спрощені режими оподаткування та подрібнення бізнесу. Це додаткового може свідчити про значну тінізацію діяльності на ринку автомобільних вантажних перевезень.

Також, більш сильні позиції АТП у формуванні вантажообігу обумовлюються домінуванням сировинних товарів у структурі перевезень за видами вантажів. Так, у 2015-2020 рр. на металеві руди, сільськогосподарську сировину, деревину, кокс, металопродукцію, вторинну сировину припадає близько 70% перевезень вантажів АТП (Табл. Б.1 додатку Б). Така галузевість вантажів відображає нестратегічну структуру

національної економіки, що не стимулює транспортні підприємства швидко модернізуватись та реалізувати конкурентні стратегії розвитку.

Посилює проблему й недосконала та застаріла транспортна інфраструктура, яка загалом зорієнтована на задоволення такої сировинної спрямованості національної економіки. Це посилюється критично низьким рівнем мультимодальних перевезень, які дозволяють більш ефективно синхронізувати та поєднувати перевезення різними видами транспорту. Так, згідно Національної транспортної стратегії до 2030р. мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають не більше 0,5 відсотка транспортного ринку України, що у 20-30 разів менше, ніж у країнах ЄС та інших розвинених країнах [111]. Нарощення таких перевезень сприятиме розвитку також і автотранспортних підприємств, як через формування більш сталого попиту на автотранспортні послуги, так і через необхідність масштабної розбудови відповідної транспортної інфраструктури, передусім автомобільних доріг, розв'язок, під'їзних шляхів та ін.

Важливим трендом є збереження високої регіональної концентрації вантажних перевезень автомобільним транспортом. Так, загалом у 2020р. понад 50% перевезень вантажів припадає на 3 області – Дніпропетровську (31,7%), Полтавську (13,6%) та Донецьку (7,8%). (Табл. Б.2 додатку Б). А безпосередньо АТП найбільше сконцентровані у м. Київ, Дніпропетровській, Донецькій та Львівській областях. (Табл. Б.3 додатку Б). Регіональна структура вантажообігу показує домінування м. Києва, Львівської, Київської та Дніпропетровської областей (Табл. Б.4 додатку Б).

Зазначимо, що реалізація програм розбудови автодоріг в Україні загалом сприятиме більш рівномірній регіональній концентрації надання послуг з перевезення вантажів. Адже таке «зшивання» країни дорогами створюватиме умови та стимули для автоперевізників, спрощуватиме логістику, скорочуватиме витрати часу на доставку вантажів, знижуватиме витрати на пальне та паливно-мастильні матеріали. Загалом це матиме значний синергетичний ефект, який сприятиме підвищенню ефективності,

зниженню витратності та зростанню прибутковості автотранспортних підприємств.

На сьогодні, попри подолання триваючої кризи збитковості автотранспортних підприємств на ринку вантажних перевезень (сукупний чистий збиток у 2010-2016 рр. перевищив 6,3 млрд.грн.), їх рентабельність залишається низькою (+1,6% у 2020р.), що не дозволяє формувати достатньо капіталу для фінансування розвитку (рис. 2.3).

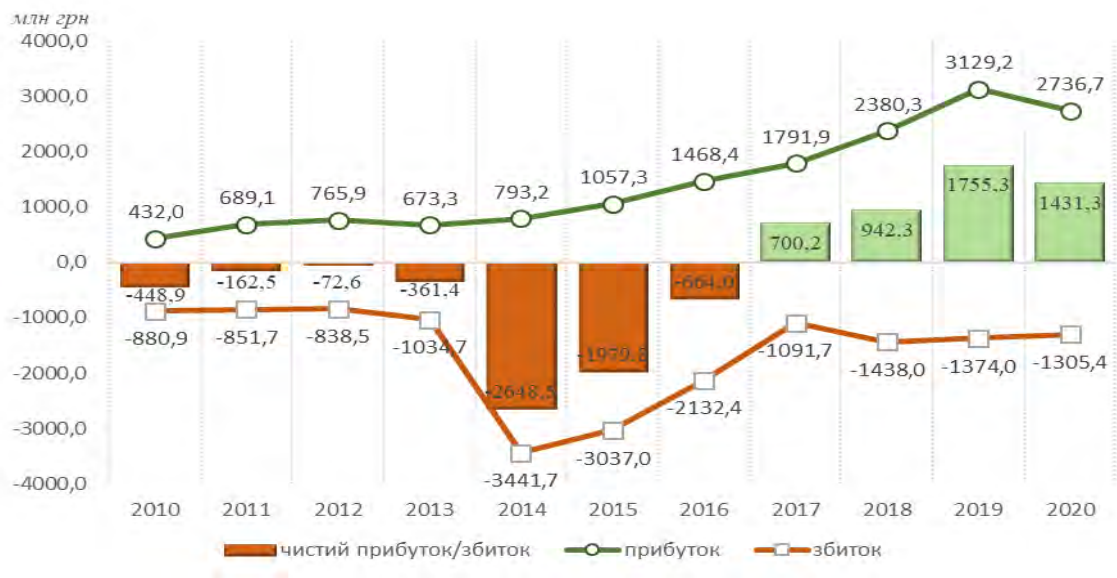


Рисунок 2.3 – Динаміка чистого прибутку підприємств вантажного автомобільного транспорту в Україні в 2010-2020рр., млн. грн.

Джерело: Офіційний сайт державної служби статистики [115]

Як засвідчують дані рисунку 2.3, підгалузь вантажних автомобільних перевезень загалом прибуткова вже 4 роки, а чистий прибуток склав у 2017р. понад 700 млн. грн., у 2018р. – 942,3 млн. грн., у 2019р. – рекордні 1755,3 млн. грн. та навіть у кризовому 2020р. – 1431,3 млн. грн. Такої позитивної динаміки вдається досягати за рахунок стійкого зростаючого тренду формування прибутку прибуткових підприємств. Так, обсяги їх чистого прибутку склали 2380,3 млн. грн. у 2018р, 3129,2 млн. грн. у 2019р., 2736,7 млн. грн. в 2020р. А частка прибуткових підприємств зросла до понад 80% від їх загальної чисельності. Показово, що і чисельність підприємств в досліджуваній підгалузі також має зростаючий тренд.

Відновлення прибутковості діяльності автотранспортних підприємств сприяла нарощенню ними капітальних інвестицій (додаток В). Так, середньорічні обсяги капітальних інвестицій підприємств вантажних автомобільних перевезень склали 5104,8 млн. грн. упродовж 2017-2020 рр., що у 2,1 разу більше, ніж відповідні середньорічні обсяги капітальних інвестицій у попередні 4 роки (2013-2016рр.). А рекордні обсяги капітальних інвестицій у підгалузі були у 2018р., склавши 5778,9 млн. грн. (рис. 2.4).



Рисунок 2.4. – Динаміка капітальних інвестицій підприємств, що займаються вантажними автомобільними перевезеннями в Україні в 2010-2020 рр.

Джерело: власні розрахунки на основі [115]

При цьому зазначимо, що частка капітальних інвестицій досліджуваної підгалузі складає близько 1% від загального обсягу капітальних інвестицій в цілому по економіці країни, що відповідає вкладу підгалузі у валову додану вартість. Тобто, відповідні підприємства не реалізують амбітних інвестиційних стратегій порівняно з іншими галузями економіки. Це також показує складність та нестабільність джерел фінансування інвестицій для забезпечення динамічного розвитку автотранспортних підприємств.

Транспортна галузь не залучає достатньо прямих іноземних інвестицій для стимулювання розвитку та посилення конкурентоспроможності на ринку. За даними НБУ, упродовж 2015-2020 рр. загалом на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність (КВЕД «Н») припадає менше 4% накопичених прямих іноземних інвестицій в Україну. І, враховуючи практично відсутність офіційних великих підприємств у галузі автомобільних вантажних перевезень, досліджуваний сектор є достатньо закритим для іноземного капіталу та власників, і розвивається, переважно, за рахунок внутрішніх ресурсів.

Обмеженням ресурсом залишаються амортизаційні відрахування, частка яких в операційних витратах автотранспортних підприємств складає 6-8% (табл. 2.2).

А слабка динаміка капітальних інвестицій, яка лише у 1,5-2 рази перевищує амортизацію (знос) необоротних активів, не сприяє достатньому оновленню транспорту та інших необоротних активів таких підприємств.

Розбалансування моделі фінансування діяльності автотранспортних підприємств додатково посилюється домінуванням матеріаломісткості собівартості та операційних витрат. Частка матеріальних витрат та послуг займає близько 80% усіх операційних затрат підприємства, що формує залежність від оборотного капіталу та системи розрахунків на підприємствах.

Загалом така структура витрат для досліджуваного виду економічної діяльності відповідає середній структурі тарифу на послуги з перевезення вантажів. Зокрема, за даними окремих досліджень, приблизний розподіл

витрат по тарифу на перевезення складає: витрати на водія – 17%, витрати на паливе – 47%, витрати на транспортний засіб – 17%, накладні витрати – 13%, інші витрати – 6% [144]. Зазначається також, що така структура притаманна як для внутрішніх, так і міжнародних перевезень.

Таблиця 2.2 – Обсяги та структура операційних витрат АТП в Україні
в 2013-2019 рр.

Показники	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Обсяги, млн грн							
всього, у т.ч.:	17993,8	20448,7	27547,7	27885,0	38725,5	50109,8	60279,8
матеріальні витрати та оплата послуг	13585,5	15928,7	22194,6	22536,2	30954,1	40871,3	47748,8
амортизація	1501,8	1817,6	1889,2	2198,6	2942,8	2963,5	3873,7
оплата праці	2063,5	1866,2	2519,3	2376,7	3768,3	4751,9	6440,0
відрахування на соціальні заходи	754,8	691,2	777,7	524,4	851,4	1092,2	1391,7
інші	88,2	144,9	166,9	249,1	208,8	430,9	825,7
Структура, %							
всього, у т.ч.:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
матеріальні витрати та оплата послуг	75,5	77,9	80,6	80,8	79,9	81,6	79,2
амортизація	8,3	8,9	6,9	7,9	7,6	5,9	6,4
оплата праці	11,5	9,1	9,1	8,5	9,7	9,5	10,7
відрахування на соціальні заходи	4,2	3,4	2,8	1,9	2,2	2,2	2,3
інші	0,5	0,7	0,6	0,9	0,5	0,9	1,4

Джерело: Офіційний сайт державної служби статистики [115]

І загалом, частка транспортних витрат у ціні товару в середньому становить 10-15%, а іноді досягає набагато більшого рівня в залежності від розміщення ринків. Згідно оцінок, наведених в аналізі законопроекту про мультимодальні перевезення, близько 40% загальної вартості продукції становлять високі витрати на транспортування [2]. Тому зниження транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприятиме зростанню ефективності діяльності.

Аналіз фінансової звітності окремих автотранспортних підприємств показав, що на рівні окремих підприємств їх операційні витрати значно менше залежать від матеріальних витрат. Це пояснюється тим, що більшість

таких підприємств, окрім безпосереднього надання послуг з перевезення вантажів, займаються й іншою операційною діяльністю, зокрема, здають в оренду наявні необоротні активи (приміщення, транспорт, обладнання та ін). Крім того, на підприємствах значну частку витрат займають адміністративні витрати.

Помітною проблемою, яка обмежує внутрішню вмотивованість на автотранспортних підприємствах, є низька оплата праці, частка якої в операційних витратах у 2014–2019 рр. складала близько 12%. У структурі доданої вартості, що генерують автотранспортні підприємства, оплата праці у понад 2,5 рази менша, ніж валовий прибуток/змішаний дохід. Аналіз показав, що рівень витрат на оплату праці у доларовому еквіваленті лише у 2020р. відновився до рівня 2013р. і склав 2,4 дол. США, при цьому інтенсивність праці на підприємствах знизилась (табл 2.3).

Таблиця 2.3 – Динаміка окремих показників діяльності підприємств, що здійснюють вантажні перевезення в Україні у 2013-2020 рр.

Показники	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2013	
									абс.	%
кількість підприємств, одиниць	5760	5306	5470	4995	5710	6169	6896	7199	1439,0	25,0
кількість найманих працівників, тис. осіб	77,5	70,9	67,3	62,5	65,6	68,1	76,5	85,3	7,7	9,9
відпрацьовано годин, млн. людино-годин	147,7	132,4	126,1	112,6	118,5	123,8	140,5	144,2	-3,5	-2,4
витрати на 1 найманого працівника										
гривень	2758,1	2701,8	3678,4	3589,8	5465,2	6748,5	7986,9	8926,7	6168,6	223,7
доларів США	345,1	227,3	168,4	140,5	205,5	248,1	309,0	331,1	-13,9	-4,0
витрати на 1 людино-годину										
гривень	19,1	19,3	26,1	25,8	39,0	47,2	55,8	63,4	44,3	232,0
доларів США	2,4	1,6	1,2	1,0	1,5	1,7	2,2	2,4	0,0	-1,6
кількість відпрацьованих годин 1 працівником, год./місяць	158,7	155,6	156,1	150,1	150,5	151,6	152,9	140,9	-17,8	-11,2

Джерело: власні розрахунки на основі [115]

Так, при зростанні у 2020р. чисельності найманих працівників майже на 10% відносно 2013р. (85,3 тис осіб проти відповідно 77,5 тис. осіб), кількість відпрацьованих годин сукупно зменшилась на 2,4% (з 147,7 млн. людино-годин у 2013р. до 144,2 млн. людино-годин у 2020р.), а в середньому

один працівник став працювати майже на 18 годин в місяць менше (140,9 годин у 2020р. проти 158,7 годин у 2013р.).

Підприємствам, що займаються вантажними перевезеннями, хронічно не вистачає оборотного капіталу, що підвищує ризики для поточної діяльності та блокує можливості інвестування у стратегії їх розвитку. Так, загалом по таких підприємствах чистий оборотний капітал є від'ємним за останні 10 років, що вимагає запровадження сучасних інструментів фінансування їх діяльності, які будуть доступними та ефективними.

Проблема розрахунків за надані послуги з перевезень вантажів гостро стоїть перед досліджуваними галузевими підприємствами, оборотні активи яких в середньому на 2/3 складаються із дебіторської заборгованості (рис. 2.5).

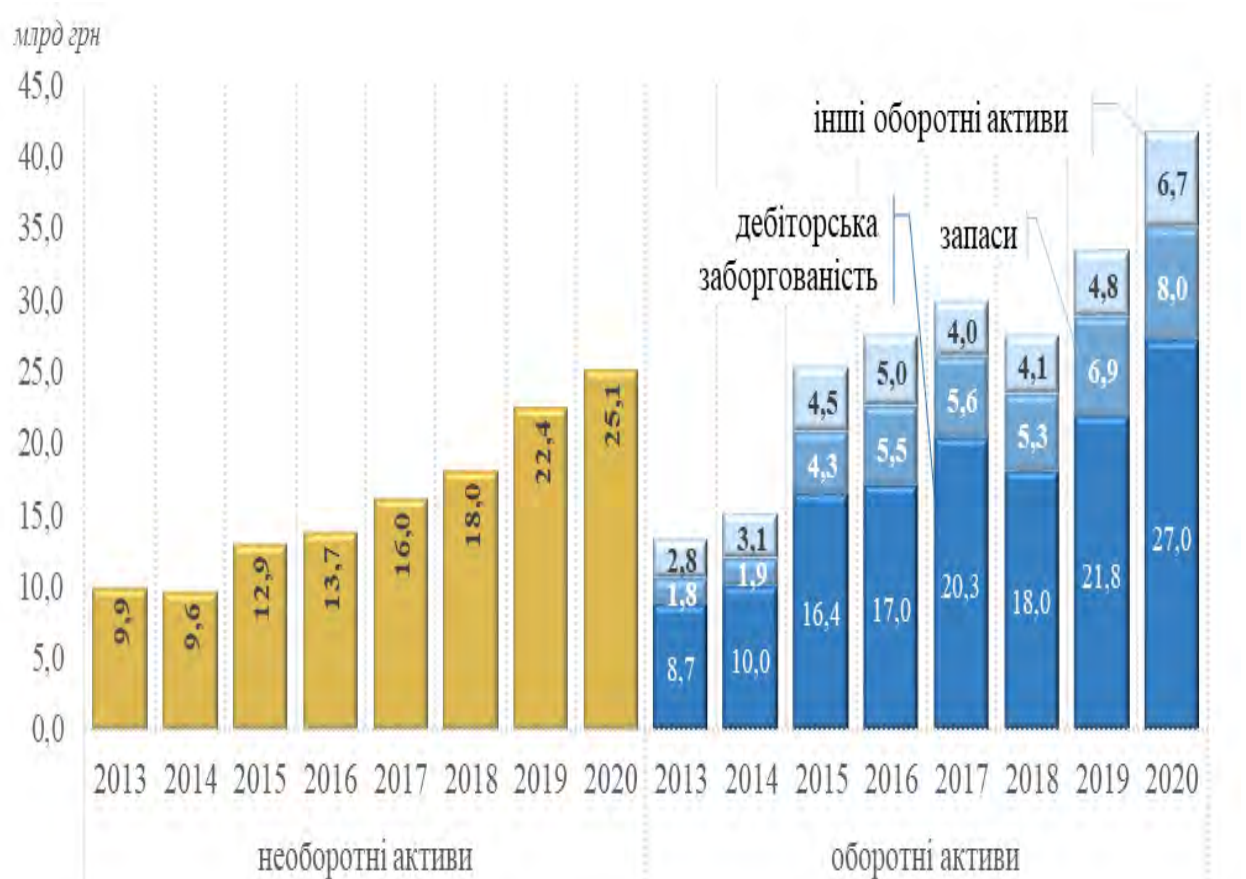


Рисунок 2.5 – Динаміка необоротних та оборотних активів підприємств галузі вантажного автомобільного транспорту України у 2013-2020 рр.

Джерело: Офіційний сайт державної служби статистики [115]

Загалом обсяги дебіторської заборгованості співставні, а в окремі роки й перевищують обсяги усіх необоротних активів на автотранспортних підприємствах. Так, зокрема, у 2014 р. дебіторська заборгованість складала 10,0 млрд. грн., а необоротні активи – 9,6 млрд. грн., в 2018р. їх обсяги були співставними і складали по 18 млрд. грн., в 2019р. необоротні активи дещо перевищували дебіторську заборгованість (22,4 млрд. грн. проти 51,8 млрд. грн.), проте вже у 2020р. заборгованість дебіторів майже на 2 млрд. грн. перевищувала необоротні активи. Це значною мірою пояснюється високим рівнем зношеності необоротних активів на транспортних підприємствах, яка сягає 60-80% і, навіть, більше. І повільне їх оновлення та перехід на сучасні, економніші, екологічніші та продуктивніші транспортні засоби, приміщення та обладнання, суттєво обмежують потенціал економічного розвитку таких підприємств та вимагають активних стимулів як з боку держави, так і власників та керівників автотранспортних підприємств.

В запасах акумульовано ще близько 20%, й, відповідно, високоліквідні активи достатньо обмежені. Така структура витрат потребує додаткового оборотного капіталу на сплату ПДВ та акцизів при здійсненні матеріальних витрат, хоча й знижує реальне навантаження податком на додану вартість. В той же час підвищує залежність автотранспортних підприємств від рівня податкового навантаження прямими податками – на прибуток, на майно, на фонд оплати праці.

Більшість автотранспортних підприємств мають слабку фінансову стійкість, зокрема, їх власний капітал складає близько 30% від усього залученого капіталу (балансу), а позичковий капітал є переважно короткостроковим (рис. 2.6).

Зокрема, у 2013-2018рр. обсяги власного капіталу були меншими, навіть за обсяги довгострокових поточних зобов'язань. Якщо у 2013р. власний капітал складав 3,8 млрд. грн., то довгострокові зобов'язання – 4,2 млрд. грн., у 2014-2017рр. обсяги власного капіталу в 2-4 рази були меншими за довгострокові зобов'язання. Ключовим чинником цього були накопичені

непокриті збитки автотранспортних підприємств, які фактично розмивали статутний та резервний капітали підприємств, підкреслюючи відсутність вільних власних ресурсів для фінансування навіть нормального функціонування, а тим більше стратегій розвитку.

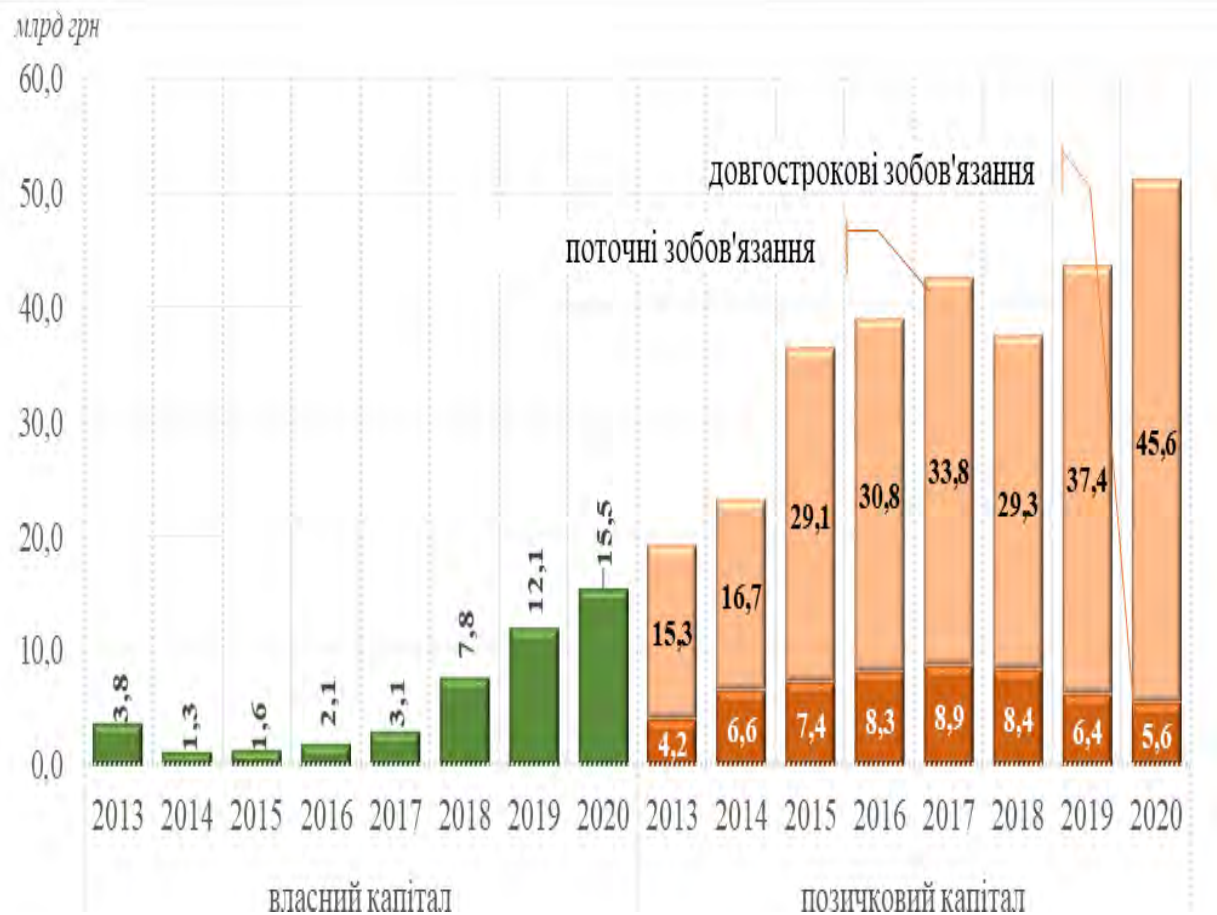


Рисунок 2.6 – Динаміка власного та позичкового капіталу підприємств галузі вантажного автомобільного транспорту України у 2013-2020 рр.

Джерело: Офіційний сайт державної служби статистики [115]

Врахування домінуючого рівня поточних зобов'язань ще більше посилює вимоги до застосування ефективних механізмів управління економічним розвитком підприємств на засадах фінансової стійкості та достатності його фінансування. Так, у 2020р. поточні зобов'язання на підприємствах, що займаються вантажними перевезеннями, у понад 8 разів перевищують довгострокові зобов'язання та забезпечення (рис. 2.7).

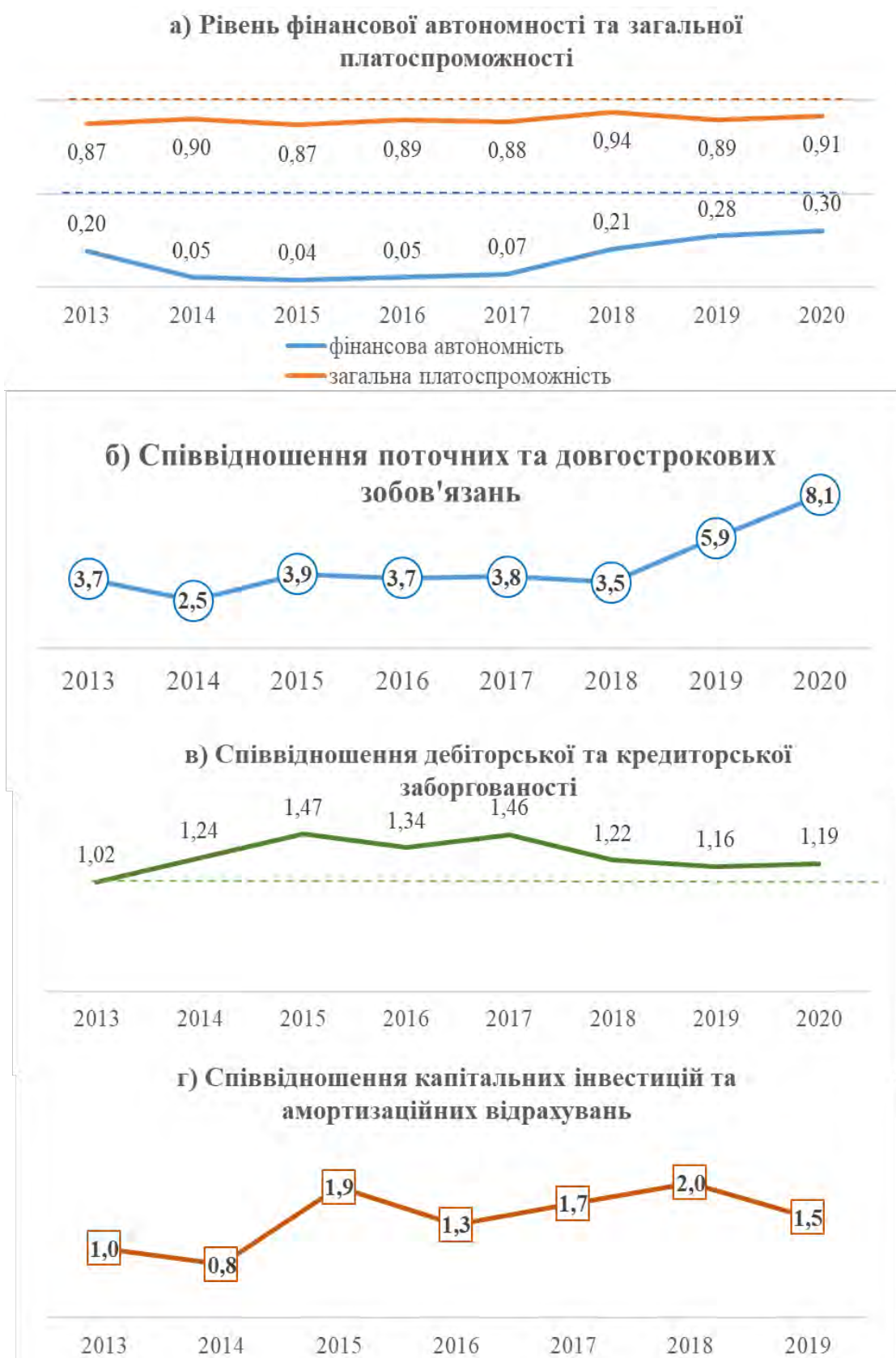


Рисунок 2.7 – Динаміка окремих показників стійкості підприємств, що займаються вантажними перевезеннями в Україні у 2013-2020 рр.

Джерело: власні розрахунки на основі [115]

Це підкреслює необхідність врегулювання питання збитковості та накопичення непокритих збитків з метою послаблення їх тиску на потенціал розвитку підприємств. Це важливе завдання як на макрорівні для державного регулювання та стимулювання, так і на рівні підприємств для удосконалення системи управління економічним розвитком підприємства.

Підсумовуючи, слід зазначити, що поточні тренди розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень засвідчують як позитивні, так і негативні тенденції. Так, підприємства активно відновлюють виконання свого головного призначення – перевезення необхідних обсягів вантажів незалежно від їх видів, відстані, локалізації.

Помітно зростає кількість суб'єктів господарювання, що надають послуги із перевезення, що супроводжується позитивним трендом відновлення та створення нових робочих місць, що посилюватиме не лише економічні, а й соціальні аспекти функціонування та розвитку автотранспортних підприємств. Навіть у доларовому еквіваленті підгалузі вдалось у 2020р. відновити обсяги генерованої нею валової доданої вартості. Чистого прибутку досягає 4 з 5 автотранспортних підприємств, що дозволяє нарощування капітальні інвестиції та підвищувати оплату праці.

При цьому зберігаються структурні проблеми та перешкоди для забезпечення сталого економічного розвитку, серед яких: нераціональна структура операційних витрат, надмірна матеріаломісткість, обережна інвестиційна активність, складна платіжна дисципліна на ризиковий рівень фінансової самостійності автотранспортних підприємств. Це потребує удосконалення механізмів управління економічним розвитком автотранспортних підприємств та створення державою сприятливого середовища та системи стимулів, які надаватимуть можливості формувати достатньо ресурсів для якісного конкурентоспроможного розвитку.

2.2. Оцінка впливу діючої системи оподаткування на результати діяльності транспортних підприємств

Податкове регулювання – це складний механізм впливу, що має враховувати не тільки податкове навантаження на суб'єктів економічних відносин, але і перспективи кожного виду діяльності, збільшення прибутковості, зростання масштабів виробництва. Ефективність податкової системи оцінюється шляхом співставлення результатів її функціонування з результатами діяльності суб'єктів господарювання.

Інтереси суб'єктів податкових відносин природно не збігаються, що викликає виникнення значних протиріч у їх взаємодії. Якщо підприємства мають на меті збільшити свій прибуток, в першу чергу за рахунок зменшення сплачуваних податків, то держава намагається максимізувати доходи бюджету. Але метою і пріоритетом держави має бути розвиток економіки, а наповнення бюджету – лише засобом досягнення цієї мети, тобто без створення сприятливих умов праці для суб'єктів мікро рівня неможливо досягти економічного зростання.

Актуальним є питання допомоги українським підприємствам не лише вижити в сучасних умовах, але і прагнути розвитку. Саме зараз політика держави має зводити до мінімуму свою фіскальну направленість і максимізувати регулюючу і стимулюючу функції. Основною функцією податків є регулювання економіки, а раціональна податкова система надасть можливість наблизити розмір сплачених податків до послуг і умов функціонування, що надає держава платникам.

Зменшення податкового навантаження на підприємства є необхідною умовою їх подальшого розвитку. У своїй праці А. Соколовська наголошує на необхідності включення до термінів податкового навантаження ефекту заміщення, який пов'язаний з компенсуванням суспільними благами, отриманими за рахунок бюджетних витрат, втрат корисності внаслідок оподаткування [141].

Основним методом управління діяльністю підприємств є система оподаткування, яка може стимулювати виробництво або обмежувати його.

Науковці і практики акцентують увагу на тому, що нинішній системі оподаткування притаманні певні недоліки, серед яких нерівномірний розподіл податкового навантаження, непрозорість і нестабільність податкового законодавства, корупція в державних органах, втручання владних структур у діяльність господарюючих суб'єктів тощо.

Введення системи раціоналізації бюджетних рішень в оподаткуванні може змінити існуючі на сьогодні недоліки.

Для досягнення даної мети необхідно забезпечити зміцнення вітчизняного виробництва шляхом зниження питомої ваги податків у витратах підприємств; зростання податковіддачі, тобто ефективності від застосування податків; звести до мінімуму витрати на адміністрування податків; підвищити ефективність державного контролю за підприємницькою діяльністю шляхом застосування економічних механізмів майнової відповідальності з одночасним обмеженням повноважень державних органів щодо адміністративного втручання у господарську діяльність підприємств.

Нині стимулююча функція оподаткування практично не реалізується, адже податкова політика держави, що нібито направлена на зниження податкового навантаження на суб'єктів економіки, в реальності не призводить до відчутних результатів. Застосування податкових стимулів та податкових пільг для автотранспортних підприємств є необхідною умовою створення мотиваційного середовища для їх економічного розвитку.

Структуру податкової системи України наведено на рис. 2.8.

Найбільш вагомими в оподаткуванні підприємств є податок на прибуток, податок на додану вартість (ПДВ), єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування (ЄСВ), вони мають високу питому вагу в структурі податкових платежів підприємства і є визначальними в системі його оподаткування.

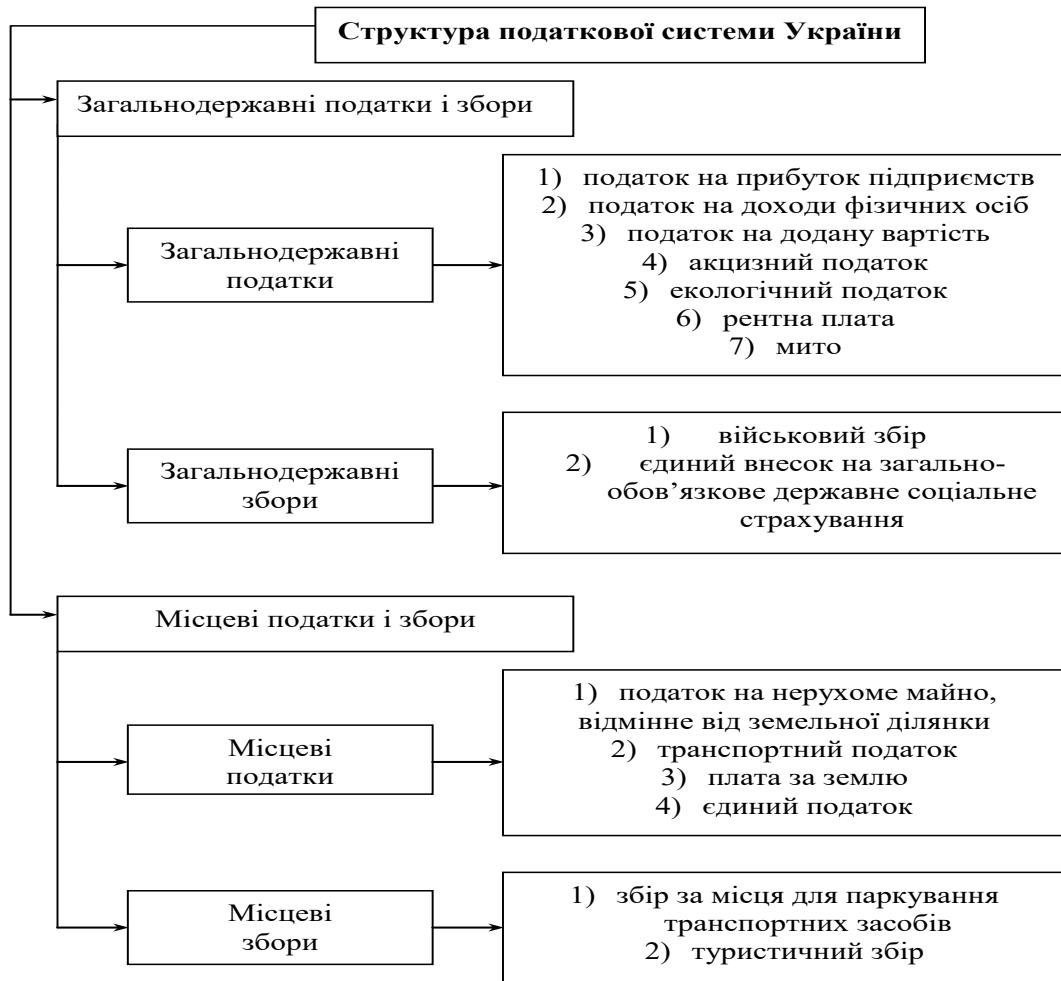


Рисунок 2.8 – Структура податкової системи України
Джерело: систематизовано на основі [129]

Система оцінки ефективності податкової політики підприємства містить такі дві групи показників:

- оцінка податкового навантаження;
- оцінка ефективності податкового планування.

Показники для оцінки податкового навантаження та ефективності податкової політики на підприємстві (рис. 2.9) можна поділити на групи:

– показники, що характеризують питому вагу податкових платежів: частка податкових виплат підприємства в загальній сумі прибутку, витрат, доходів, валової доданої вартості, в структурі ціни;

– показники ефективності оподаткування підприємства: загальний коефіцієнт оподаткування підприємства, коефіцієнт податкомісткості реалізації, коефіцієнт оподаткування доходів, коефіцієнт оподаткування

витрат, коефіцієнт оподаткування прибутку, коефіцієнт ефективності податкової політики, коефіцієнт відносної зміни податкових платежів;

– показники абсолютного та відносного зменшення податкових платежів протягом певного періоду.



Рисунок 2.9 – Показники оцінки податкового навантаження та ефективності оподаткування підприємства

Джерело: систематизовано автором на основі [10,61,62,68,114]

Підходи до визначення показників, за допомогою яких можна оцінити вплив податків на результати діяльності підприємств та ефективність оподаткування, дуже різняться. Деякі автори пропонують обмежитися основними, а інші – використовувати систему різних показників для оцінки доцільності податкового планування. На основі вивчення праць Є. Басалаєвої [6], А. Єлісеєва [61,62,68], А. Загороднього [68], А. Підлужного [62], В. Оліховського [114], А. Соколовської [141], Л. Ткачик [147], В. Ткаченко [148], І. Цуркан [161] та інших було визначено перелік показників, на основі яких здійснено аналіз оподаткування досліджуваних підприємств.

Методика розрахунку показників для оцінки податкового навантаження та ефективності податкового менеджменту на підприємстві:

1. *Частка податкових виплат підприємства в загальній сумі прибутку:*

$$\gamma_{Пр} = \frac{ПП}{Пр} \times 100 \%, \quad (2.1)$$

де ПП – податкові виплати підприємства,

Пр – прибуток підприємства.

2. *Частка податкових виплат підприємства у величині витрат:*

$$\gamma_B = \frac{ПП}{B} \times 100 \%, \quad (2.2)$$

де В – загальна сума витрат.

3. *Частка податкових виплат підприємства у величині доходів:*

$$\gamma_D = \frac{ПП}{D} \times 100 \%, \quad (2.3)$$

де Д – загальна сума доходів.

4. *Частка податкових виплат підприємства у валовій доданій вартості (індекс загального податкового навантаження):*

$$\gamma_{ВДВ} = \frac{ПП}{ВДВ} \times 100 \%, \quad (2.4)$$

де ВДВ – валова додана вартість.

5. *Частка податків у структурі ціни:*

$$\gamma_{Ц} = \frac{(П_D + П_B + П_{Пр})}{Ц} \times 100\%, \quad (2.5)$$

де П_д, П_в, П_{пр} – сума податків, базою оподаткування яких є доходи, витрати, прибуток відповідно,

Ц – ціна.

6. *Загальний коефіцієнт оподаткування:*

$$K_3 = \frac{ЧП}{ПП} \quad (2.6)$$

де ЧП – чистий прибуток підприємства.

7. *Коефіцієнт податкомісткості реалізації:*

$$K_{\text{пм}} = \frac{\text{ПП}}{P} \quad (2.7)$$

де P – обсяг реалізації продукції.

8. Коефіцієнт оподаткування доходів:

$$K_{\text{д}} = \frac{\text{Пц}}{D} \quad (2.8)$$

де Пц – сума податків, що включаються до ціни.

9. Коефіцієнт оподаткування витрат:

$$K_{\text{в}} = \frac{\text{Пс}}{B} \quad (2.9)$$

де Пс – сума податків, що включаються до собівартості.

10. Коефіцієнт оподаткування прибутку:

$$K_{\text{пр}} = \frac{\text{Ппр}}{\text{Пр}} \quad (2.10)$$

де Ппр – сума податків, що сплачуються за рахунок прибутку (можливо застосовувати різні розміри прибутку: до оподаткування, після оподаткування або валовий прибуток).

11. Коефіцієнт ефективності податкової політики:

$$K_{\text{е}} = \frac{E_{\text{п}}}{\text{ПП}_0} \quad (2.11)$$

де $E_{\text{п}}$ — економія податкових платежів,

ПП_0 — сума податкових платежів у базисному періоді.

12. Коефіцієнт відносної зміни податкових платежів:

При зростанні обсягу реалізації:

$$\text{Пвідн} = \text{ПП}_1 * P_0 / P_1 - \text{ПП}_0 \quad (2.12)$$

При зниженні обсягу реалізації:

$$\text{Пвідн} = \text{ПП}_1 * P_1 / P_0 - \text{ПП}_0 \quad (2.13)$$

де $\Pi\Pi_0$ — обсяг податкових платежів у попередньому періоді,

$\Pi\Pi_1$ — обсяг податкових платежів у поточному періоді,

P_0 — обсяг реалізації у попередньому періоді,

P_1 — обсяг реалізації у поточному періоді.

Для аналізу обрано три автотранспортних підприємства, що займаються вантажними перевезеннями, вони мають різне географічне розташування і відрізняються обсягами перевезень та масштабністю своєї діяльності:

- ПАТ «Київська виробнича компанія «Рапід», м. Київ,
- ПАТ «Чернігівське автотранспортне підприємство 17462»,
- ПАТ «АТП 11263», м. Дніпро.

Оцінювання системи оподаткування на підприємствах варто розпочати з аналізу структури податкових платежів (табл. 2.4).

Таблиця 2.4 – Структура податкових платежів досліджуваних підприємств

Підприємство	Роки	Податок на прибуток	ПДВ	ЄСВ	Інші податки і збори
ПАТ «Київська виробнича компанія «Рапід», м. Київ	2018	3,59%	45,88%	22,87%	27,66%
	2019	0,18%	38,10%	27,18%	34,53%
	2020	0,26%	32,67%	30,02%	37,06%
ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462"	2018	0%	33,02%	18,11%	48,87%
	2019	0%	30,12%	20,33%	49,54%
	2020	0%	37,58%	18,13%	44,29%
ПАТ "АТП 11263", м. Дніпро	2018	17,77%	24,64%	57,59%	0%
	2019	10,32%	19,55%	70,13%	0%
	2020	23,41%	6,10%	70,49%	0%

Джерело: розраховано автором на основі звітності підприємств

Структура податкових платежів на підприємствах дуже відрізняється: на «АТП 11263» протягом досліджуваних періодів питома вага ПДВ має тенденцію до зниження, домінує ЄСВ на рівні 70%, а отже, зростає оплата праці, на Чернігівському АТП, навпаки, ЄСВ займає лише 18-20%.

Питома вага податкових платежів у прибутку, доходах, витратах, валовій доданій вартості та структурі ціни наведена у табл. 2.5.

Таблиця 2.5 – Питома вага податкових виплат досліджуваних підприємств

Підприємство	Роки	Частка податкових виплат у валовому прибутку	Частка податкових виплат у витратах	Частка податкових виплат у доходах	Частка податкових виплат у ВДВ	Частка податкових виплат у структурі ціни
ПАТ «Київська виробнича компанія «Рапід», м. Київ	2018	375,36%	18,09%	12,98%	37,32%	55,89%
	2019	-	20,95%	15,47%	36,85%	74,25%
	2020	465,15%	24,82%	16,88%	39,29%	71,42%
ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462"	2018	67,09%	59,38%	11,29%	61,34%	3,92%
	2019	97,92%	74,59%	43,56%	66,36%	5,62%
	2020	61,18%	77,19%	41,82%	67,95%	5,78%
ПАТ "АТП 11263", м. Дніпро	2018	365,67%	6,54%	4,98%	20,57%	6,12%
	2019	107,26%	6,47%	4,74%	17,69%	6,27%
	2020	99,48%	6,85%	5,03%	19,39%	6,82%

Джерело: розраховано автором на основі звітності підприємств

Частка податків у валовій доданій вартості є значною на ПАТ «Київська виробнича компанія «Рапід» та на ПАТ «Чернігівське автотранспортне підприємство 17462», тобто на створену на цих підприємствах нову вартість припадає в середньому 38% та 65% податкових платежів відповідно. Невисокі значення питокої ваги податків у доходах, витратах, валовій доданій вартості та структурі ціни спостерігаються лише на ПАТ «АТП 11263», найвищі – на Чернігівському АТП, що свідчить про нестабільність діяльності, значну залежність від впливу зовнішніх факторів, відсутність передумов для розвитку і потребує вжиття відповідних заходів.

Додатковим показником аналізу податків є коефіцієнт еластичності, який використовується для характеристики зміни податків під впливом певних факторів. Еластичність податку характеризує відносну зміну його обсягу щодо процентної зміни бази оподаткування. Тобто коефіцієнт еластичності показує, на скільки відсотків збільшаться або зменшаться податкові надходження (група податків або окремих податок) при зміні визначеної бази на 1 %. Якщо коефіцієнт еластичності більше одиниці, податкові надходження збільшуються швидшими темпами в порівнянні з

ростом значень визначеної бази. Якщо коефіцієнт еластичності менше одиниці, податкові надходження збільшуються меншими темпами в порівнянні з ростом значень визначеної бази.

Визначається коефіцієнт еластичності податків наступним чином:

$$E = \frac{X_n}{Y_n} \quad (2.14)$$

X_n – приріст податкових надходжень (окремого податку, групи або всіх),

Y_n – приріст визначальної бази.

При розрахунку показників еластичності визначальною базою прийнято валову додану вартість, яка виробляється на підприємстві, і визначається як сума факторних доходів: податку на додану вартість, витрат на оплату праці, відрахувань на соціальні заходи, амортизації та прибутку. Тому еластичність податків запропоновано визначати у порівняння з її зміною (табл. 2.6).

Таблиця 2.6 – Порівняння еластичності податків

Підприємство	Роки	Еластичність податку на прибуток	Еластичність ПДВ	Еластичність ЄСВ	Еластичність податкових виплат підприємства
ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», м. Київ	2018-2019	1,46	3,39	1,79	0,18
	2019-2020	0,01	0,47	0,38	0,29
ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462"	2018-2019	-	0,18	0,29	1,00
	2019-2020	-	10,27	2,00	3,55
ПАТ "АТП 11263", м. Дніпро	2018-2019	0,24	0,19	0,20	0,22
	2019-2020	0,51	0,48	0,12	0,15

Джерело: розраховано автором на основі звітності підприємств

Ситуація, коли показник еластичності перевищує одиницю свідчить про те, що податкові платежі зростають набагато швидшими темпами, ніж створювана підприємством додана вартість, та простежується на ПАТ

«Київська виробнича компанія «Рapid» по ПДВ, ЄСВ та податку на прибуток протягом 2018-19 рр. і на ПАТ «Чернігівське автотранспортне підприємство 17462» по ПДВ, ЄСВ та податкових виплатах протягом 2019-20 рр.

Аналіз показників ефективності оподаткування та необхідності податкового планування проводиться за показниками, наведеними в табл. 2.7, а оцінити їх значення можна за допомогою таблиці 2.8.

Таблиця 2.7 – Показники ефективності оподаткування підприємства

№ з/п	Найменування показника	Формула для розрахунку	Умовні позначення	Економічний зміст показника
1	Загальний коефіцієнт оподаткування підприємства	$K_3 = \frac{ЧП}{ПП}$	ПП — обсяг податкових платежів; ЧП — чистий прибуток підприємства	Характеризує співвідношення чистого прибутку та податкових платежів
2	Коефіцієнт податко-місткості реалізації	$K_{ПМ} = \frac{ПП}{Р}$	ПП — обсяг податкових платежів; Р — обсяг реалізації	Відображає, скільки податків доводиться на 1 гривню виручки
3	Коефіцієнт оподаткування доходів	$K_D = \frac{Пц}{Д}$	Пц — податки, які включаються в ціну; Д — дохід	Відображає частку непрямих податків в 1 гривні доходу
4	Коефіцієнт оподаткування витрат	$K_B = \frac{Пс}{В}$	Пс — податки, що включаються в собівартість; В — загальна сума витрат підприємства	Характеризує частку прямих податків в 1 гривні витрат підприємства (собівартості)
5	Коефіцієнт оподаткування прибутку	$K_{Пр} = \frac{Ппр}{Пр}$	Ппр — податки, що виплачуються за рахунок прибутку; Пр — прибуток підприємства	Відображає рівень оподаткування 1 гривні прибутку (до або після оподаткування)
6	Коефіцієнт ефективності податкової політики	$K_E = \frac{Еп}{ПП_0}$	Еп — економія податкових платежів; ПП ₀ — сума податкових платежів у базисному періоді	Відображає відносне скорочення податкових платежів
7	Коефіцієнт відносної зміни податкових платежів	При зростанні обсягу реалізації: $K_{відн} = \frac{ПП_1 * P_0 / P_1 - ПП_0}{ПП_0}$ При зниженні обсягу реалізації: $K_{відн} = \frac{ПП_1 * P_1 / P_0 - ПП_0}{ПП_0}$	ПП ₀ , ПП ₁ — обсяг податкових платежів у базисному та поточному періоді; Р ₀ , Р ₁ — обсяг реалізації у відповідних періодах	Для аналізу важливо враховувати, яке значення отримано — позитивне чи негативне

Джерело: систематизовано на основі [10, 61, 62, 63, 114]

Таблиця 2.8 – Оцінка розрахункових значень показників ефективності
оподаткування підприємства

№ з/п	Найменування показника	Інтервали набутих значень	Аналіз розрахункових значень
1	Загальний коефіцієнт оподаткування підприємства	Не пропонується оптимального значення	У динаміці бажано досягти тенденції до зниження показника
2	Коефіцієнт податкомісткості реалізації	1) менше ніж 20 %	1) податковий менеджмент підприємства можна визнати ефективним і достатнім
		2) від 20 до 45 %	2) необхідно активізувати заходи податкового планування, залучити спеціально підготовлений персонал зовнішніх податкових консультантів
		3) від 45 до 70 %	3) передкризова ситуація
		4) більше ніж 70 %	4) подальше функціонування підприємства недоцільне
3	Коефіцієнт оподаткування доходів	До 30 %	У динаміці бажано досягнути тенденції до зниження показника
4	Коефіцієнт оподаткування витрат	Не пропонується оптимального значення	У динаміці бажано досягнути тенденції до зниження показника
5	Коефіцієнт оподаткування прибутку	Не пропонується оптимального значення	У динаміці бажано досягнути тенденції до зниження показника
6	Коефіцієнт ефективності податкової політики	Оптимальних значень не визначається, позитивний результат — тенденція до зростання коефіцієнта	Показник розраховується тільки в тому випадку, якщо спостерігається скорочення податкових платежів
7	Коефіцієнт відносної зміни податкових платежів	Від’ємне значення показника	Чим вище від’ємне значення показника, тим вища ефективність заходів податкового менеджменту, оскільки тим більше вивільнення податкових платежів

Джерело: систематизовано на основі [10,61,62,68,114]

Оцінку показників ефективності оподаткування на досліджуваних підприємствах наведено в табл. 2.9, 2.10, 2.11.

На ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid» загальний коефіцієнт оподаткування підприємства значно зменшився з 2019 р., що є позитивною динамікою. Коефіцієнт податкоємності реалізації показує незначне

збільшення обсягу податків, але він знаходиться в межах до 20%, що вказує на те, що податковий менеджмент підприємства можна визнати ефективним і достатнім.

Таблиця 2.9 – Показники ефективності оподаткування ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», м. Київ

Показники	2018	2019	2020
Загальний коефіцієнт оподаткування	11,89%	0,50%	0,43%
Коефіцієнт податкомісткості реалізації	12,46%	15,28%	16,83%
Коефіцієнт оподаткування доходів	5,95%	5,89%	5,51%
Коефіцієнт оподаткування витрат	4,14%	5,69%	7,45%
Коефіцієнт оподаткування прибутку до оподаткування	23,21%	26,71%	37,13%
Коефіцієнт ефективності податкової політики	1,67%	0,42%	-
Коефіцієнт відносної зміни податкових платежів	692,51	-4517,87	-934,77

Джерело: розраховано автором на основі звітності підприємства

Коефіцієнт оподаткування доходів знаходиться в межах норми до 30%, на 1 гривню доходів припадає лише 5,5-6 копійок податків.

Для коефіцієнту оподаткування витрат не існує нормативного значення, однак підприємство має звернути увагу на динаміку до зростання, що свідчить про незначне збільшення суми податків на 1 грн. витрат.

Коефіцієнт оподаткування прибутку значно зріс у 2020 р., це зумовлене зменшенням прибутку підприємства. Якщо у 2018 р. на 1 грн. прибутку припадало 23 копійки податків, то у 2020 р. – 37 копійок, тому така ситуація вимагає запровадження заходів податкового менеджменту на підприємстві.

Коефіцієнт ефективності податкової політики розраховується лише за умови скорочення податкових платежів, у 2020 р. відбулося їх зростання, тому даний коефіцієнт не розраховувався. За 2018-19 рр. він зменшувався.

Коефіцієнт відносної зміни податкових платежів мав нормативне від'ємне значення у 2019-20 рр., але у 2018 р. набував позитивного, що було негативним наслідком зростання податкових виплат підприємства при зниженні обсягів реалізації.

Таблиця 2.10 – Показники ефективності оподаткування ПАТ «Чернігівське автотранспортне підприємство 17462»

Показники	2018	2019	2020
Загальний коефіцієнт оподаткування	5,94%	-	0,52%
Коефіцієнт податкомісткості реалізації	30,85%	56,40%	69,06%
Коефіцієнт оподаткування доходів	3,73%	13,12%	15,72%
Коефіцієнт оподаткування витрат	10,76%	15,17%	13,99%
Коефіцієнт оподаткування прибутку до оподаткування	-	-	-
Коефіцієнт ефективності податкової політики	6,53%	-	-
Коефіцієнт відносної зміни податкових платежів	-234,11	-163,56	-177,01

Джерело: розраховано автором на основі звітності підприємства

На ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462" загальний коефіцієнт оподаткування має позитивну тенденцію до зниження, за 2019 р. не розраховувався через відсутність чистого прибутку.

Коефіцієнт податкомісткості реалізації показує значне збільшення обсягу податків відносно обсягу реалізації, з 2019 р. він перебуває в діапазоні від 45% до 70%, що вказує на передкризовий стан та вимагає активізації заходів податкового планування та підвищення ефективності податкового менеджменту на підприємстві.

Коефіцієнт оподаткування доходів знаходиться в межах норми до 30%, що є позитивним результатом, але протягом 2018-20 рр. збільшується.

Коефіцієнт оподаткування витрат змінюється незначно і свідчить про невисокий рівень податкових платежів на 1 грн. витрат.

Коефіцієнт оподаткування прибутку не розраховувався через несплату підприємством податку на прибуток через його відсутність.

Коефіцієнт ефективності податкової політики за 2019-20 рр. не розраховувався, тому що податкові платежі зростали, а не зменшувалися, тобто податкова політика підприємства – не ефективна.

Коефіцієнт відносної зміни податкових платежів мав нормативне від'ємне значення, що свідчить про значне вивільнення коштів від оподаткування.

Таблиця 2.11 – Показники ефективності оподаткування ПАТ «АТП 11263»,
м. Дніпро

Показники	2018	2019	2020
Загальний коефіцієнт оподаткування	4,85%	24,06%	10,95%
Коефіцієнт податкомісткості реалізації	6,56%	6,56%	6,94%
Коефіцієнт оподаткування доходів	1,23%	0,93%	0,31%
Коефіцієнт оподаткування витрат	3,77%	4,53%	4,83%
Коефіцієнт оподаткування прибутку до оподаткування	82,94%	24,88%	82,64%
Коефіцієнт ефективності податкової політики	-	7,81%	-
Коефіцієнт відносної зміни податкових платежів	157,34	-237,95	38,77

Джерело: розраховано автором на основі звітності підприємства

На ПАТ «АТП 11263» загальний коефіцієнт оподаткування підприємства зменшився протягом 2019-20 рр., але протягом 2018-19 рр. спостерігалось його значне зростання, тому підприємству варто продовжувати вживати заходи щодо податкового планування.

Коефіцієнт податкоємності реалізації не виходить за межі 20%, тобто на одну гривню виручки припадає приблизно 6-7 копійок податків, що вказує на те, що податковий менеджмент підприємства можна визнати ефективним і достатнім.

Коефіцієнт оподаткування доходів показує позитивну динаміку до зниження, має набагато менші розміри від нормативних 30%, це вказує на ефективність заходів податкового планування.

Коефіцієнт оподаткування витрат теж незначно зростає протягом досліджуваного періоду та має досить низьке значення, що свідчить про незначну частку податків у витратах підприємства на рівні 4-5 копійок в одній гривні витрат.

Коефіцієнт оподаткування прибутку має дуже високе значення, хоча є його позитивна динаміка у 2019 р., але у 2020 р. знову відбулося його значне зростання майже до 83 копійок на 1 гривню прибутку, це потребує застосування певних методів податкового регулювання та контролю на підприємстві.

Коефіцієнт ефективності податкової політики відображає відносне скорочення податкових платежів і розрахований лише за 2018-2019 рр., коли це скорочення відбулося.

Коефіцієнт відносної зміни податкових платежів мав нормативне від'ємне значення лише у 2019 р., у 2018 р. та 2020 р. значення показника було позитивним, що свідчить про неможливість вивільнення коштів.

Економічну ефективність застосування усіх складових податкового менеджменту на підприємстві доцільно характеризувати зміною рівня рентабельності. Вплив змін в оподаткуванні на ефективність діяльності підприємства розраховується за рахунок оцінки впливу податків на результативний показник (табл. 2.12). Результати представлені за умови звільнення підприємств від сплати податку на прибуток, тобто заміною його подібним податку на виведений капітал, що передбачає інвестування вивільнених коштів для забезпечення подальшого розвитку підприємства.

Не представлено результати по ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462", тому що підприємство протягом досліджуваного періоду не сплачувало податку на прибуток та практично не отримувало прибутку до оподаткування, для нього запропоновані заходи не можна застосувати, натомість, податкові пільги з інших податків допомогли б йому підвищити результативність діяльності.

Таблиця 2.12 – Збільшення рентабельності за рахунок зниження податкового навантаження

Підприємство	Рівень рентабельності до зниження податкового навантаження	Рівень рентабельності після зниження податкового навантаження
ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», м. Київ	1,54%	2,01%
ПАТ "АТП 11263", м. Дніпро	0,55%	1,73%

Джерело: розраховано автором на основі звітності підприємств

Зниження податкомісткості в результаті запропонованих заходів наведено в табл. 2.13.

Таблиця 2.13 – Зменшення податкомісткості в результаті зниження податкового навантаження

Підприємство	Рівень податкомісткості до зниження податкового навантаження	Рівень податкомісткості після зниження податкового навантаження
ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», м. Київ	12,41%	12,01%
ПАТ "АТП 11263", м. Дніпро	6,56%	5,39%

Джерело: розраховано автором на основі звітності підприємств

Для забезпечення відповідних умов для економічного розвитку автотранспортних підприємств та створення мотиваційного середовища необхідна державна підтримка суб'єктів оподаткування та використання таких інструментів, як податкові пільги. Звільнення від оподаткування частини доходу, призначеної для ресурсного забезпечення найнеобхідніших потреб автотранспортного підприємства, можна здійснити за рахунок встановлення для такого підприємства неоподаткового мінімуму, за умови спрямовування ним зазначених коштів на розширення власного інноваційно-інвестиційного потенціалу та розвитку.

Використання податкової пільги з оподаткування прибутку має бути доступним за умови скорочення витрат і зростання питомої ваги оплати праці у собівартості, що дозволяє контролювати небажані дії роботодавців для максимізації вигоди, сприяючи легалізації доходів. Разом із підвищенням стимулюючого впливу системи оподаткування транспортних підприємств необхідне і застосування жорсткого контролю за нарахуванням і сплатою податкових платежів та введення штрафних санкцій.

2.3. Методичний підхід до оцінки економічного розвитку автотранспортних підприємств

Комплексність та багатоаспектність економічного розвитку визначають наявність широкого кола наукових трактувань та розумінь такого розвитку, для розкриття яких розробляються та застосовують різноманітні алгоритми та методи його оцінки.

Вітчизняні та іноземні дослідники застосовують різні методичні підходи до оцінки фінансового стану підприємств, їх готовності до реалізації різних стратегій економічного розвитку.

Так, Мариненко Н., систематизуючи методичні підходи до розвитку підприємства виділяє наступні їх види: інноваційний, економічний, стратегічний, маркетинговий та конкурентний [103]. Автор приходить до висновку, що кожен зазначений підхід чи їх комбінація має власні переваги для застосування, але при цьому відображає лише окремий специфічний ефект, пов'язаний з розвитком підприємства. При цьому варто погодитись з автором, що ефективність їх застосування залежатиме передусім від готовності на безальтернативній основі реалізувати стратегії розвитку та адаптуватись до нових умов функціонування під впливом внутрішніх та зовнішніх змін.

Розглядаючи функціонування та розвиток підприємства через призму конкурентоспроможності, відповідно, розробляються методичні підходи до оцінки рівня такої конкурентоспроможності. Так, вітчизняні дослідники зазначають, що конкурентоспроможність підприємства залежить від багатьох факторів – техніко-технологічних, організаційно-управлінських, фінансово-економічних, соціально-психологічних, природно-географічних та транспортних, екологічних, галузевих та ринкових – а тому конкурентоспроможність не може бути виміряна єдиним статистичним показником [90, С.38-39]. Відповідно, обґрунтованим є підхід авторів щодо необхідності застосування різних методів оцінки, які систематизовані за

двома критеріями: ступенем об'єктивності/суб'єктивності та видом оцінки (кількісні та якісні). Вони виділяють таким чином 4 групи методів оцінки конкурентоспроможності: об'єктивно-кількісні (розрахункові та розрахунково-графічні), об'єктивно-якісні (моделі структурного і стратегічного аналізу), суб'єктивно якісні (матричні методи) та суб'єктивно кількісні (методи експертних оцінок).

Різні методи мають свої переваги та недоліки, й відповідно, їх застосування повинно відповідати цілям та можливостях їх ефективного використання. Так, для одних методів оцінки необхідно більш широку інформаційну базу та складні алгоритми розрахунку визначених результуючих показників, а звідси й більше витрат на їх застосування, належне технічне та програмне забезпечення, більш кваліфікованих експертів та ін. Інші менш складні, але, й з нижчою ймовірністю точності та обґрунтованості їх результатів.

Часто розвиток підприємства розглядають у контексті оцінки його потенціалу. Реалізація такого підходу ґрунтується на застосуванні різних методів оцінки такого потенціалу, який в свою чергу, також розглядається за окремими його видами, зокрема, інноваційний, інвестиційний, технологічний, конкурентний, маркетинговий, трудовий та ін. чи інтегровано.

Смельянов О. виділяє такі принципи оцінки (оцінювання) потенціалу економічного розвитку підприємства як: визначення ключових властивостей підприємства; розгляд потенціалу економічного розвитку підприємства як множини його властивостей; виділення критеріальної функціональної властивості; виділення керованих базових властивостей як підприємства, так і його складників; виділення некерованих базових властивостей підприємства та його складників; урахування чинників зовнішнього середовища; упорядкованість процесу пошуку резервів економічного розвитку підприємства [63]. Попри досить широке трактування цих принципів, вони показують системність та комплексність потенціалу підприємства та

відповідно методичних підходів та інструменти його оцінки. Автор також наголошує на необхідності застосування трьох рівнів показників оцінки потенціалу: часткових – які характеризуватимуть можливості покращення базових властивостей підприємства (зокрема, споживчі властивості продуктів чи послуг); загальних – які характеризуватимуть ключові властивості (зокрема, фінансові результати, обсяги збуту та ін); узагальнюючих – які характеризуватимуть критеріальні властивості підприємства (наприклад, його ринкова вартість).

Проведене автором групування методів оцінки потенціалу економічного розвитку підприємств включає: застосування окремих індикаторів чи їх сукупність; кількісне та якісне оцінювання; абсолютні та порівняльні оцінки; різні рівні ієрархії показників оцінки та ін. Така різноманітність, з одного боку, розкриває широкі можливості пошуку дієвих інструментів та індикаторів оцінки поточного стану чи потенціалу підприємства на відповідному етапі його розвитку. З іншого боку, надмірна перевантаженість може розмивати точність та обґрунтованість результатів їх застосування при прийнятті управлінських рішень стосовно стратегічних та тактичних завдань розвитку підприємства.

В контексті оцінки потенціалу підприємств традиційними методами оцінки є визначання ефективності та доцільності інвестицій, інвестиційних проектів для окремих підприємств. Зокрема, йдеться про оцінку періоду окупності інвестицій, рівня чистої приведеної вартості, прибутковості інвестицій, систематизації ризиків для відповідної галузі чи ринку товарів/послуг. Безперечно, оцінка ефективності інвестицій критично важлива для розвитку підприємства, але її доцільно застосовувати для конкретних інвестицій, відповідних цільових товарів, послуг та ринків. Таким методам має передувати інтегральна оцінка стану та готовності підприємства до розвитку.

Але, на нашу думку, інвестиції мають виступати базовим критерієм та індикатором проведення таких оцінок.

Низка досліджень спрямована на розробку методичних інструментів оцінки стану та потенціалу розвитку, які враховують галузеві особливості та аспекти функціонування суб'єктів господарювання. Зокрема, такий підхід розкривається в роботах Дорофєєва О.В. стосовно розвитку аграрних підприємств [55], Маркової С. щодо розвитку та життєзабезпечення підприємств харчової промисловості [104] та ін.

Загалом слід зазначити, що розробка методичних підходів до оцінки різних аспектів діяльності та розвитку підприємств здійснюється відповідно до теоретичного базису досліджуваних питань. І, відповідно, застосування наявних та нових критеріїв, індикаторів, характеристик має бути адаптованим до управлінських завдань, наявної інформаційної бази для використання таких методичних підходів та інструментів.

Наступним важливим висновком є те, що більшість дослідників обґрунтовують необхідність комбінування різних методів оцінок, пошук результатів, які можуть доповнювати один одного та забезпечувати прийнятний рівень обґрунтованості висновків та рекомендацій щодо оцінки поточного та потенційного стану розвитку підприємства відповідно до стратегій та цілей його розвитку.

Виходячи з трактування економічного розвитку як переходу на новий якісний стан та нові можливості функціонування підприємства, базисом для його реалізації є достатній рівень інвестицій та доступність джерел їх фінансування. А необхідним результатом успішності таких інвестицій та розвитку має бути більш збалансована структура операційних витрат, яка підтверджуватиме системність, довгостроковість та міцність змін, тобто економічного розвитку. Такий методичний підхід до двокомпонентної оцінки стану та готовності до розвитку підприємства обумовлює логіку проведення моніторингу стійкості автотранспортних підприємств на основі узгодженості ключових економічних показників із рівнем інвестування та досягнення цільових параметрів структурної збалансованості його витрат. Його застосування дозволить раціоналізувати механізм управління економічних

розвитком та більш чітко ідентифікувати відповідність поточних та прогнозованих показників діяльності підприємства цілям його розвитку.

Для врахування першого компоненту стану та готовності до розвитку в роботі запропоновано застосовувати інтегральний індикатор інвестиційної достатності, дотримання мінімального нормативного рівня якого підтверджуватиме накопичення на підприємстві достатнього та стійкого рівня інвестиційної спроможності.

Компонентами такого інтегрального індикатора визначено співвідношення капітальних інвестицій з такими параметрами як: амортизаційні відрахування, довгостроковий позичковий капітал, прибуток до оподаткування, необоротні активи та власний капітал. А його розрахунок наведено на наступній формулі 2.15:

$$IS_t = \sum_{i=1}^n \frac{CI_t}{SD_t} * p_{it} + \sum_{j=1}^m \frac{SD_{jt}}{CI_t} * p_{jt} \quad (2.15)$$

де:

IS_t – інтегральний індикатор інвестиційної достатності в t-періоді;

CI_t – капітальні інвестиції в t-періоді;

SD_{it} – показники i-го виду ресурсів розвитку в t-періоді;

P_{it} – вагомість i-го виду ресурсу для інтегрального індикатора інвестиційної достатності для розвитку в t-періоді;

$i=1,2,...,n$;

SD_{jt} – показники j-го виду ресурсів розвитку в t-періоді;

P_{jt} – вагомість j-го виду ресурсу для інтегрального індикатора інвестиційної достатності для розвитку в t-періоді;

$j=1,2,...,m$.

Нормативний мінімальний рівень інтегрального індикатора інвестиційної достатності залежатиме від заданих параметрів його компонентів, що дозволяє проводити багатоваріантні розрахунки. Одним з

варіантів нормативного рівня інтегрального індикатора інвестиційної достатності розвитку підприємства наведено у таблиці 2.14.

Таблиця 2.14 – Нормативний рівень інтегрального індикатора інвестиційної достатності

№	Розрахунок показників	Цільовий рівень	Мінімальний	Вагомість	Вклад в інтегральний показник
1	2	3	4	5	6 (гр.4*гр.5)
1	$\frac{\text{капітальні інвестиції}}{\text{амортизаційні відрахування}}$	>2,5	2,5	0,2	0,5
2	$\frac{\text{капітальні інвестиції}}{\text{довгостроковий позичковий капітал}}$	>3	3	0,2	0,6
3	$\frac{\text{капітальні інвестиції}}{\text{прибуток до оподаткування}}$	>1	1	0,2	0,2
4	$\frac{\text{необоротні активи}}{\text{капітальні інвестиції}}$	>4	3	0,2	0,8
5	$\frac{\text{власний капітал}}{\text{капітальні інвестиції}}$	>2	3	0,2	0,4
	Інтегральний індикатор інвестиційної достатності			1	2,5

Джерело: складено автором

Перший компонент інтегрального індикатора інвестиційної достатності дозволяє оцінити амортизаційну достатність через співвідношення щорічних обсягів капітальних інвестицій підприємства та обсягів амортизаційних відрахувань. Цільовим мінімальним рівнем для цього співвідношення визначено 2,5, виходячи з логіки формування його складових. Так, амортизаційні відрахування показують лише фактичний рівень зносу наявних засобів виробництва (основних засобів), сформованих у попередні роки. Відповідно, капітальні інвестиції на рівні амортизаційних відрахувань не забезпечуватимуть навіть простого відтворення основних засобів. Тим більше в умовах їх достатньо швидкого знецінення як морально-технологічного, так і фізичного.

Тому капітальні інвестиції мають не менш як у 2,5 рази перевищувати річні обсяги амортизаційних відрахувань. Є певні ризики щодо підприємств, які мають практично зношені основні засоби та, відповідно, мінімальні амортизаційні відрахування. Це може призводити до широкого діапазону значення цієї складової. Така особливість загалом притаманна індикатором, які відображають співвідношення між різниці фінансово-економічними показниками діяльності підприємств. Тому доцільним є застосування граничних рівнів співвідношення, зокрема, якщо вони перевищують у 3-4 рази мінімальний цільовий норматив, то застосовується такий трикратний мінімум, а не фактичний результат.

Друга складова інтегральної оцінки дозволяє оцінити достатність довгострокового позичкового капіталу через співвідношення річних обсягів капітальних інвестицій та накопичених довгострокових зобов'язань підприємства. Аналогічно до попереднього співвідношення, капітальні інвестиції мають у декілька разів перевищувати такі зобов'язання, що свідчитиме про активну інвестиційну стратегію, спрямовану на економічний розвиток підприємства.

Наступна складова інтегральної оцінки спрямована на визначення достатності прибутковості як основного внутрішнього ресурсу фінансування розвитку підприємства. Ця складова цілком органічно відповідає завданню оцінки інтегрального індикатора інвестиційної достатності. Проте, її практичне застосування ускладнене можливими збитками підприємства чи мінімальними значення прибутку. Це досить типова ситуація для багатьох автотранспортних підприємств, що фактично призводитиме до надмірних значень такого співвідношення та викривлення отриманих результатів. Тому його застосування потребує наявності адекватних даних по прибутку підприємств та належного їх калібрування.

Наступна складова інтегральної оцінки спрямована на визначення виробничої достатності через співвідношення вартості необоротних активів та капітальних інвестицій. Тут застосовується обернене співвідношення,

оскільки це дозволяє застосовувати співставні вагомі коефіцієнти та цільові нормативи. Запропонований цільовий норматив може складати 2-4 кратне перевищення активів над капітальними інвестиціями і залежатиме від потреби в основних засобах для виробництва товарів чи надання послуг. Так, для автотранспортних підприємств, особливо середніх та великих, наявність сучасного транспортного парку та його оновлення є критично важливою умовою утримання конкурентоспроможності, позицій на ринку та реалізації стратегій розвитку.

В роботі пропонується також враховувати і достатність власного капіталу через співвідношення обсягів власного капіталу та капітальних інвестицій.

Аналогічно до попереднього співвідношення, дотримання параметрів фінансової автономії потребує належного рівня власного капіталу. Відповідно прийнятним є декількаразове перевищення власного капіталу над капітальними інвестиціями.

Загалом, застосування різних нормативних меж дозволяє проводити багатоваріантні розрахунки та оцінювати результати відповідно до цілей та стратегій економічного розвитку підприємств.

Для розрахунку інтегрального індикатора інвестиційної достатності використано однакову питому вагу окремих його складових (співвідношень), тобто кожен з них складає 25% (0,25). При цьому для досліджень можна застосовувати різні питомі ваги, як і розширювати складові інтегрального індикатора.

Враховуючи проблематику застосування прибутку до оподаткування, в роботі для розрахунку інтегрального індикатора інвестиційної достатності використано чотири його складових (без прибутку). Відповідно, мінімальне нормативне значення інтегрального індикатора інвестиційної достатності складає 3. Й чим вище значення цього показника, тим підприємство має кращий потенціал реалізації стратегії свого економічного розвитку, а значить, застосовується більш ефективний механізм управління його

економічним розвитком. Запропонований інтегральний індикатор може застосовуватися як на рівні окремих автотранспортних підприємств, там і використовуватись для агрегованої оцінки в цілому по галузі.

При цьому, видається доцільним мінімальний цільовий рівень доповнити також і достатнім рівнем, зокрема, який вдвічі перевищуватиме мінімальний. Концептуально це показано на рис. 2.10.



Рисунок 2.10 – Діапазони рівня інтегрального індикатора інвестиційної достатності

Джерело: розроблено автором

Це дозволить отримати три діапазони для інтегрального індикатора: менше мінімального рівня (менше 2,5 чи іншого (3)) – фактичне значення у цьому діапазоні свідчитиме про відсутність або суттєву обмеженість ресурсів

для розвитку на підприємстві; між мінімальним та достатнім рівнем (між 2,5 та 5 (чи 3,0 та 6,0)) – фактичне значення у цьому діапазоні демонструватиме наявність ресурсів для нормального відтворення та розвитку підприємства; вище достатнього рівня ($>5,0$ (6,0)) – фактичне значення у цьому діапазоні демонструватиме високий потенціал сталого економічного розвитку підприємства.

Врахування другої компоненти передбачає визначення рівня матеріальної витратності, розрахунок якого пропонується здійснювати за наступною формулою 2.16:

$$CL_t = \frac{MC_t + OC_t}{I_t} * 100\% \quad (2.16)$$

де:

CL_t – рівень матеріальної витратності в t-періоді;

MC_t – обсяги матеріальних витрат та витрат на оплату послуг, використаних у виробництві в t-періоді;

OC_t – обсяги інших операційних витрат в t-періоді;

I_t – загальна сума доходів від усіх видів діяльності на підприємстві в t-періоді.

Так, рівень матеріальної витратності є співвідношенням матеріальних та інших операційних витрат та загальної суми доходів підприємства. Як і стосовно першого компонента, можливе застосування лише мінімального (критичного) цільового нормативу або застосування декількох діапазонів. Концептуально це показано на рис. 2.11.

Так, фактичні значення рівня матеріальної витратності менше 50% показуватимуть наявність високого потенціалу формування власних ресурсів розвитку на підприємстві. Значення на рівні 50-75%% показуватимуть допустимий рівень матеріальної витратності, а вище 75% – означатимуть критичний рівень та надмірну витратність, що обмежує формування достатніх ресурсів розвитку на підприємстві.

Інформаційною базою для розрахунку рівня матеріальної витратності є дані звіту про фінансові результати діяльності підприємств.

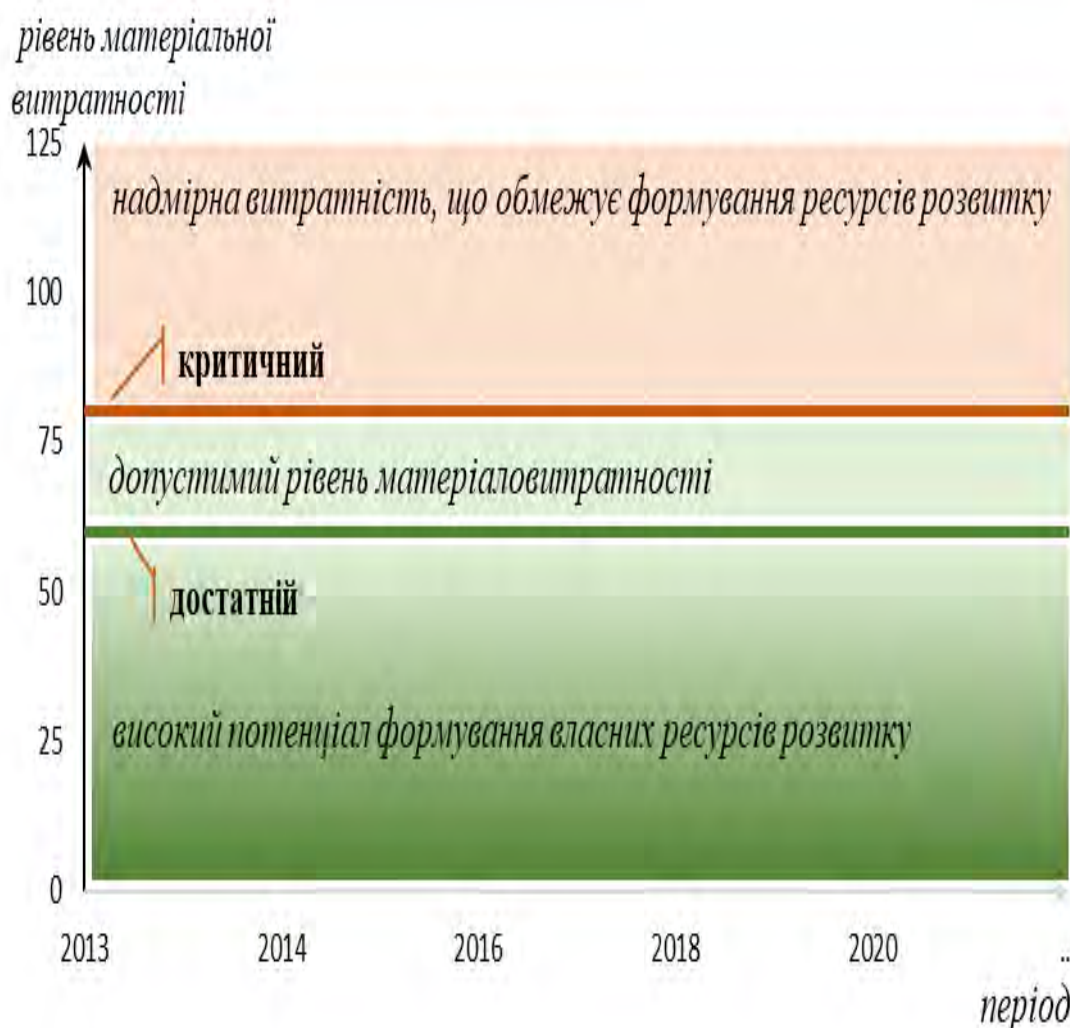


Рисунок 2.11 – Діапазони рівня матеріальної витратності

Джерело: розроблено автором

Загалом, джерела вихідних даних для застосування запропонованого методичного підходу оцінки стану та готовності підприємств до розвитку наведені у табл. 2.15.

Певною проблемою для проведення оцінки стану та готовності підприємств до економічного розвитку для зовнішніх експертів та дослідників є досить завуальовані у фінансовій звітності підприємств дані щодо інвестицій загалом, і зокрема, капітальних інвестицій. З одного боку,

такі дані є достатньо конфіденційними й потребують належного захисту комерційних інтересів.

Таблиця 2.15 – Вихідні дані для оцінки стану та готовності підприємств до економічного розвитку

№	Показник	Форма звітності	Код рядка
1.	Інтегральний індикатор інвестиційної достатності		
1.1	Капітальні інвестиції	Примітки до звітності	
1.2.	Амортизаційні відрахування	Звіт про фінансові результати (форма 2)	2515
1.3	Прибуток до оподаткування		2290/2295
1.4.	Необоротні активи	Баланс підприємства	1095
1.5.	Власний капітал		1495
1.6.	Довгостроковий позичковий капітал		1595
2.	Рівень матеріальної витратності		
2.1.	Матеріальні витрати та витрати на оплату послуг	Звіт про фінансові результати (форма 2)	2500
2.2.	Інші операційні витрати		2520
2.3.	Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)		2000
2.4.	Інші доходи від операційної діяльності		2105, 2110, 2111, 2112, 2120, 2121, 2130, 2180
2.5.	Доходи від фінансової діяльності		2200, 2220
2.6.	Інші доходи		2240

Джерело: складено автором

Додатковою перевагою розробленого методичного підходу оцінки стану та готовності підприємства до економічного розвитку є можливість застосування різних складових для кожного компоненту, диференціювати їх вагомість в інтегральні оцінці, можливість коригування цільових діапазонів.

Висновки до розділу 2

1. Проаналізовано ринок вантажних перевезень в Україні та визначено основні проблеми функціонування АТП. Оцінено реальні та номінальні темпи приросту валової доданої вартості, динаміку та структуру валової доданої вартості за витратами виробництва по економіці в цілому та по транспортній галузі зокрема. Оцінено динаміку обсягів вантажних перевезень в Україні. Проаналізовано динаміку чистого прибутку та динаміку капітальних інвестицій підприємств вантажного автомобільного транспорту в Україні в 2010-2020 рр. Проаналізовано зміни обсягів та структури операційних витрат АТП, динаміку необоротних та оборотних активів, власного та позичкового капіталу, а також окремих показників стійкості підприємств, що займаються вантажними перевезеннями в Україні за період 2013-2020 рр.

2. Встановлено, що обмеженим ресурсом залишаються амортизаційні відрахування, досить незначною є динаміка капітальних інвестицій. Діяльність автотранспортних підприємств характеризується домінуванням матеріаломісткості собівартості та операційних витрат, недостатністю оборотного капіталу, частка матеріальних витрат займає близько 80% усіх операційних затрат підприємства, що формує залежність від оборотного капіталу та системи розрахунків на підприємствах. Проблема розрахунків за надані послуги з перевезень вантажів гостро стоїть перед досліджуваними галузевими підприємствами, оборотні активи яких в середньому на 2/3 складаються із дебіторської заборгованості. Помітною проблемою, яка обмежує внутрішню вмотивованість на автотранспортних підприємствах, є низька оплата праці.

3. Оцінено показники податкового навантаження та ефективності системи оподаткування на досліджуваних підприємствах. Доведено позитивний вплив зменшення податкового навантаження на результативний показник (рентабельність), за рахунок чого досягається не лише збільшення

податковіддачі, але й вивільнення додаткових ресурсів для модернізації та підвищення ефективності діяльності. Проаналізовано показники еластичності податкових платежів підприємств до валової доданої вартості, в результаті визначено наявність проблеми, коли податкові платежі зростають швидшими темпами, ніж створювана підприємством додана вартість, що ніяк не може слугувати передумовою розвитку.

4. Проведено моніторинг стійкості автотранспортних підприємств на основі узгодженості ключових економічних показників із рівнем інвестування та досягнення цільових параметрів структурної збалансованості його витрат. Встановлено, що більшість автотранспортних підприємств мають слабку фінансову стійкість, зокрема, їх власний капітал складає близько 30% від залученого капіталу (балансу), а позичковий капітал є переважно короткостроковим. Так, у 2020 р. поточні зобов'язання на підприємствах, що займаються вантажними перевезеннями, у понад 8 разів перевищують довгострокові зобов'язання та забезпечення.

5. Запропоновано методичний підхід до оцінки стану та готовності автотранспортних підприємств до розвитку на основі двокомпонентного підходу, що полягає, з одного боку, у визначенні достатнього рівня інвестицій для розвитку, а з іншого, збалансованого рівня витратності діяльності підприємства. Для врахування першої компоненти запропоновано застосовувати інтегральний індикатор інвестиційної достатності, дотримання мінімального нормативного рівня якого підтверджуватиме накопичення на підприємстві достатнього та стійкого рівня інвестицій. Складовими інтегрального індикатора інвестиційної достатності визначено співвідношення капітальних інвестицій з такими параметрами як: амортизаційні відрахування, довгостроковий позичковий капітал, необоротні активи та власний капітал. Нормативний мінімальний рівень інтегрального індикатора інвестиційної достатності підприємства залежатиме від заданих параметрів його компонентів, що дозволяє проводити багатоваріантні розрахунки. Запропонований інтегральний індикатор може застосовуватися

як на рівні окремих автотранспортних підприємств, там і використовуватись для агрегованої оцінки в цілому по галузі. Врахування другої компоненти передбачає визначення рівня матеріальної витратності як співвідношення матеріальних та інших операційних витрат до загальної суми доходів від усіх видів діяльності на підприємстві. Додатковою перевагою розробленого методичного підходу оцінки стану та готовності підприємства до економічного розвитку є можливість застосування різних складових для кожного компоненту, диференціювати їх вагомість в інтегральні оцінці, можливість коригування цільових діапазонів.

Результати другого розділу були висвітлені автором у наступних працях [28, 31, 32, 33, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 106, 149, 158, 159].

РОЗДІЛ 3

МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ АТП В УКРАЇНІ ТА ІНСТРУМЕНТИ ЙОГО ФІНАНСУВАННЯ

3.1. Апробація методичного підходу до оцінки економічного розвитку автотранспортних підприємств

Глобальна криза та складний період адаптації до сучасних умов та вимог до сфери транспорту прискорюватимуть процеси переходу на новий рівень конкуренції та розвитку ринку вантажних перевезень. Прискорюється цифрова трансформація, змінюються очікування і вподобання споживачів, запроваджуються нові бізнес-моделі. На перспективу конкурентне середовище визначатиметься тотальною технологічною модернізацією, фактично перезапуском інфраструктури загалом, і транспортної передусім, підпорядкованістю цілям декарбонізації економіки.

Міжнародні експерти зазначають, що розбудова сталої транспортної інфраструктури ґрунтуватиметься на чотирьох вимірах стійкості: екологічній (стійкість до кліматичних змін), соціальній (інклюзивність), інституційній (технологічна розвиненість) та економічній (продуктивність та гнучкість) [170]. За їх оцінками до 2040 р. потреба в інвестиціях в транспортну інфраструктуру складатиме до 2 трильйонів доларів США. Це розглядається як «золота ера» транспортної інфраструктури.

Розвитку транспорту приділятиметься особлива увага, враховуючи, що загалом цей сектор є одним із головних забруднювачів планети, і обсяги викидів, навіть в умовах пандемії, мають тенденції до зростання.

Серед головних трендів, які визначатимуть розвиток транспорту, в країнах ЄС на 2021-2024 рр. виділяють наступні [180]:

1) пріоритетність переходу на альтернативні види палива на усіх видах транспорту;

- 2) забезпечення конкуренції в авіаційній галузі;
- 3) модально-нейтральний підхід, що сприяє стійкому розвитку транспорту, передусім залізничного;
- 4) зелене фінансування для підвищення стійкості транспортної галузі ЄС.

Зазначимо, що в Україні на сьогодні також більше уваги приділяється стимулюванню розвитку залізничного транспорту. Зокрема, у діючому плані заходів по реалізації Транспортної стратегії на 2021 р. передбачено забезпечення розвитку мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів для забезпечення взаємодії між різними видами транспорту. А, зокрема, п.21 плану передбачає забезпечення часткової переорієнтації автомобільних вантажних перевезень на залізничний та внутрішній водний транспорт [136]. Загалом тренд розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень визначає й пріоритет для автотранспортних підприємств інвестувати у проекти, які дозволятимуть швидко адаптуватись та інтегруватись в такі технології вантажних перевезень.

Об'єктивним пріоритетом для інвестування в розвиток є проекти підготовки до переходу на альтернативні, тобто відновлювальні, види палива через оновлення транспортного парку, долучення до розбудови зарядних станцій, вивчення та забезпечення відповідності новим екологічним та іншим стандартам діяльності на ринку.

Європейські ініціативи щодо стратегій розвитку транспорту підкріплюються масштабними фінансовими ресурсами та різноманітними фінансовими інструментами для відновлення транспортного сектору. Бюджет відповідних фондів для цих цілей оцінюється у понад 1,8 трильйона євро. Це додатково підкреслює отримані висновки даного дослідження, що успішність розвитку транспортного сектору критично залежить від послідовної державної стимулюючої політики, підкріпленої формуванням потужних фінансових фондів та інструментів.

Також на середньострокову перспективу очікується відновлення попиту як на пасажирські, так і вантажні перевезення. Україні, як державі з високим рівнем відкритості до зовнішніх ринків та значним транзитним потенціалом, важливо використовувати можливості розширення ринків та нарощення потенціалу вантажних перевезень як на внутрішньому, так і зовнішніх ринках.

Вплив пандемії помітно посилив вимоги до забезпечення стійкості ланцюгів поставок товарів, і на цьому ринку активізувались процеси оптимізації логістики, злиття та поглинання транспортних компаній.

Зростаючим трендом є розвиток електронної комерції, що стимулює отримання контролю транспортних та логістичних компаній на усіх ланках ланцюга поставок – виробник, склад, центри продажу.

Нарощення інвестицій в сучасні технології логістичних ланцюгів поставок розглядається як інструмент підвищення якості транспортних послуг, зниження експлуатаційних витрат, послаблення впливу на навколишнє середовище, зменшення відходів.

Пріоритетним напрямом розвитку транспортної галузі є її цифровізація. Відповідно інвестиції у впровадження цифрових технологій у бізнес-процеси транспортних підприємств набуватимуть все більшої актуальності та значимості для забезпечення економічного розвитку та утримання конкурентних позицій на ринку. При цьому існує широке коло цифрових технологій та інструментів, і їх застосування, тобто інвестування, у такі технології залежить від типу та спеціалізації транспортних підприємств. Загалом можна виділити дві основні моделі їх діяльності:

- 1) підприємства, що надають послуги з перевезення чи навантаження різних товарів;

- 2) підприємства, що керують автопарком та надають послуги, зокрема, щодо їх оренди.

Для першого типу підприємств пріоритетними напрямками інвестицій у цифрові технології є цифрові інструменти, які дозволяють в режимі

реального часу отримувати дані про доставку товарів, можливі перешкоди та затримки та ін. Такі технології потрібні для швидкого своєчасного реагування на можливі проблеми чи зміну потреб споживачів послуг для уникнення затримок, позапланових витрат.

Для підприємств другого типу пріоритетними є інвестиції у цифрові рішення щодо контролю за станом їх автотранспорту, цільовим призначенням їх використання, місцезнаходження та ін. Такі інвестиції необхідні як для контролю, так і спроможності відповідати сучасним стандартам безпеки та екологічності використання автомобільного транспорту.

Загалом, це потребує переосмислення бізнес-моделей сучасних автотранспортних підприємств України та пошуку таких організаційно-правових форм їх діяльності, що забезпечуватимуть їх постійний розвиток та конкурентоспроможність.

Реалізація інвестиційних пріоритетів має забезпечувати такі ключові цілі як: - зменшення витрат на ведення бізнесу; - підвищення ефективності вантажних перевезень відповідно до екологічних та інших безпекових норм; посилення інтеграції автотранспортних підприємств у мультимодальні перевезення та тісне узгодження локальних, регіональних та зовнішніх ринків вантажних перевезень; - нарощення потенціалу економічного розвитку на перспективу.

Апробація запропонованої двокомпонентної оцінки стану та готовності підприємств до розвитку показала їх низьку ресурсну спроможність. Так, динаміка інтегрального індикатора інвестиційної достатності засвідчила, що в цілому для підприємств, що займаються автомобільними вантажними перевезеннями, його рівень значно нижчий, ніж цільове нормативне значення (рис. 3.1).

Зокрема, у 2013р. він складав 2,1 пункти при мінімальному рівні у 3 пункти. А упродовж 2015-2018 рр. його значення в середньому коливалось на рівні 1,2-1,4, тобто він перебував в діапазоні відсутності або ж обмеженості ресурсів економічного розвитку.



Рисунок 3.1 – Фактичний та нормативний рівень інтегрального індикатора інвестиційної достатності для підприємств, що займаються вантажними перевезеннями в Україні в 2013-2019 рр.

Джерело: розроблено автором на основі даних [115]

Це свідчить про домінування серед підприємств стратегій виживання, а не розвитку та слабку державну політику, що не стимулює до інвестиційної активності в легальному прозорому середовищі.

Аналіз за окремими складовими інтегрального індексу показав, що лише в частині виробничої достатності у більшості років досягалось співвідношення необоротних активів та капітальних інвестицій, що перевищувало цільовий мінімум, а в 2017-2018рр. його рівень був близьким до цільового (табл. 3.1).

Додатково в частині достатності власного капіталу у 2013р. та 2019р. досягалось більш як двократне перевищення власного капіталу підприємств вантажних автомобільних перевезень над капітальними інвестиціями, що засвідчує більший внутрішній потенціал покриття ризиків, пов'язаних із реалізацією інвестиційних проектів.

Найбільш проблемним є формування достатнього довгострокового позичкового капіталу на досліджуваних галузевих підприємствах. Критично

низький рівень цієї складової інтегрального індикатора, який становив лише 0,21 пункти у 2014 р., а максимального значення досягав у 2019р. (0,88 пункти відповідно).

Таблиця 3.1 – Оцінка відповідності нормативному рівню окремих складових інтегрального індикатора інвестиційної достатності в цілому для підприємств вантажних автомобільних перевезень в Україні в 2013-2019 рр.

Показники	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Цільовий рівень
Вихідні дані, млрд грн								
Капітальні інвестиції	1507,5	1402,3	3565,0	2959,7	4859,4	5778,9	5627,3	
Амортизаційні відрахування	1501,8	1817,6	1889,2	2198,6	2942,8	2963,5	3873,7	
Довгостроковий позичковий капітал	4155,4	6620,9	7428,9	8254,8	8921,2	8405,8	6390,1	
Необоротні активи	9910,4	9568,3	12908,1	13680,1	16019,1	17999,8	22395,7	
Власний капітал	3807,7	1264,9	1573,9	2114,0	3128,3	7789,2	12065,8	
Складові інтегрального індикатора інвестиційної достатності								
Амортизаційна достатність	1,00	0,77	1,89	1,35	1,65	1,95	1,45	>2,5
Достатність довгострокового позичкового капіталу	0,36	0,21	0,48	0,36	0,54	0,69	0,88	>4
Виробнича достатність	6,57	6,82	3,62	4,62	3,30	3,11	3,98	>3,5
Достатність власного капіталу	2,53	0,90	0,44	0,71	0,64	1,35	2,14	>2

Джерело: розроблено автором на основі даних [115]

Це підтверджує поширену практику вітчизняних підприємств загалом покладатись на внутрішні ресурси фінансування інвестицій. Зокрема, у 2020 р. за рахунок кредитів банків та інших позик профінансовано лише 9,4% капітальних інвестицій у галузі наземного та трубопровідного транспорту. А в цілому по економіці це джерело фінансування капітальних інвестицій складало ще менше – 6,6%.

Стосовно підприємств вантажного автомобільного транспорту банківське фінансування капітальних інвестицій може бути ще нижчим за середній рівень по економіці. Опрацювання фінансової звітності підприємств, що здійснюють діяльність за КВЕД 49.41 показав, що для багатьох з них взагалі відсутні довгострокові зобов'язання в їх пасивах балансу.

Розрахунок другого компоненту оцінки стану та готовності підприємств до розвитку за агрегованими даними для підприємств вантажних автомобільних перевезень в Україні показав наступне. Загальний рівень матеріальної витратності зазначеного виду економічної діяльності є достатньо помірним і упродовж 2013-2020 рр. не перевищував 40%: найменший його рівень був у 2016р. і становив лише 30,4%, а максимальний – у 2015р. – 38,1% відповідно. При цьому має місце повільний, але зростаючий тренд матеріальної витратності у 2014-2020 рр. (рис. 3.2).

Важливо зауважити, що для транспортних підприємств, що здійснюють діяльність за КВЕД «Н» близько 90% їх загальних доходів припадає на виручку від реалізації товарів та послуг.

Розрахунок матеріальної витратності для різних видів економічної діяльності показав, зокрема, що найвищий рівень спостерігається у будівництві (у 2020 р. він досяг 72%), сільському господарстві (58,9% відповідно) та промисловості (51,5% відповідно).

Це підтверджує наявність потенціалу забезпечення ефективності та прибутковості надання послуг вантажних перевезень автомобільним транспортом. В той же час, застосування розробленого підходу до звітності окремих автотранспортних підприємств показало відмінні від загальногалузевих розрахунків результати.

Розрахунки проведено за даними трьох автотранспортних підприємств з різних регіонів України та різним потенціалом. Так, найбільш потужним є ПАТ «Київська виробнича компанія «Рапід», м. Київ, виручка від реалізації якого склала у 2020р. понад 140 млн. грн., ПАТ "АТП 11263", м. Дніпро у

2020р. реалізувало транспортних послуг на понад 22 млн. грн., а ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462" – відповідно на 3,2 млн. грн.



Рисунок 3.2 – Динаміка обсягів та рівня матеріальної витратності для підприємств вантажних автомобільних перевезень в Україні у 2013-2020 рр., млрд грн та %

Джерело: [115]

Розрахунок інтегрального індикатора інвестиційної достатності показав, зокрема, що у 2020 р. два з досліджуваних підприємств перевищили цільовий нормативний рівень: для ПАТ "АТП 11263" він склав 3,2 пункти, а для ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462" – 4,5 пункти. Для третього підприємства фактичний рівень достатньо близький до цільового і склав 2,5 пункти. (табл. 3.2).

Таблиця 3.2 – Рівень індикаторів оцінки стану та готовності до розвитку для окремих підприємств у 2018-2020 рр.

Показники/підприємства	2018	2019	2020
Інтегральний індикатор інвестиційної достатності	Нормативний рівень >3		
ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», м. Київ	2,7	1,9	2,5
ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462"	1,6	0,0	4,5
ПАТ "АТП 11263", м. Дніпро	2,9	1,9	3,2
Рівень матеріальної витратності діяльності підприємства	Нормативний рівень <60		
ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», м. Київ	67,0	64,2	60,6
ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462"	50,9	58,4	54,2
ПАТ "АТП 11263", м. Дніпро	76,2	73,3	73,5

Джерело: складено автором

Крім того, більш потужні підприємства з м.Київ та м.Дніпро загалом мають вищий та стабільніший рівень інтегрального показника інвестиційної достатності, що підтверджує доцільність нарощення потенціалу та укрупнення бізнесу для розширення інвестиційних можливостей та реалізації амбітних стратегій економічного розвитку.

Загалом, наявний тренд оптимізації бізнесу через його подрібнення, переходу на спрощені режими оподаткування, який притаманний українському сегменту ринку вантажних автомобільних перевезень дещо суперечить глобальному тренду, що обмежуватиме перспективи економічного розвитку в новому конкурентному середовищі. Так, зростання кількості підприємств за КВЕД 49.41 відбувалось переважно за рахунок ФОП та малих підприємств. А розподіл суб'єктів господарювання за їх розміром показує в Україні за КВЕД 49.41 лише одне підприємство. А багато логістичних компаній, які надають комплексні рішення щодо логістики та перевезення вантажів працюють за спрощеними організаційно-правовими формами господарювання.

Аналіз інтегрального індикатора інвестиційної достатності за окремими

складовими у розрізі досліджуваних підприємств засвідчує значні відмінності у їх моделях бізнесу, стану та спроможності реалізовувати свої стратегії розвитку.

Так, ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid» у 2018-2020рр. має високий рівень амортизаційної достатності, який досягався передусім за рахунок активної інвестиційної діяльності. Підприємство, утримуючи традиційно для галузі низьку частку амортизаційних відрахувань у структурі операційних витрат, спрямовує на капітальні інвестиції ресурси, що у декілька разів перевищують річні обсяги зносу основних засобів (рис. 3.3).

Також на підприємстві більш активно використовуються довгострокові позичкові ресурси, хоча їх обсяги дещо нижчі, ніж капітальні інвестиції.

Найбільший вплив на формування інтегрального індикатора інвестиційної достатності для ПАТ «АТП 11263» має виробнича достатність та достатність власного капіталу. Зокрема, перевищення цільового нормативу для достатності власного капіталу досягнуто за усі три роки досліджуваного періоду.

Ймовірно, підприємство серйозно ставить до питання утримання належного рівня фінансової автономності та мінімізації ризиків, пов'язаних із зобов'язаннями перед кредиторами. А рівень виробничої достатності у 2018 р. та 2020 р. вдвічі перевищує мінімальний цільовий норматив. В той же час на підприємстві лише у 2020р. були залучені незначні обсяги довгострокового позичкового капіталу. Масштаби інвестування на підприємстві недостатні для покриття наявного зносу основних засобів, що впливає на зниження інтегрального індикатора інвестиційної достатності забезпечення економічного розвитку даного підприємства. При цьому зазначимо, що аналіз фінансової звітності транспортних підприємств показав, що більшість з них не надають відкритих даних про свої капітальні інвестиції, що ускладнює аналіз їх діяльності зовнішніми експертами. Тому про їх інвестиційну активність можуть свідчити дані по оновленню основних засобів, грошових потоках від інвестиційної та фінансової діяльності та ін.

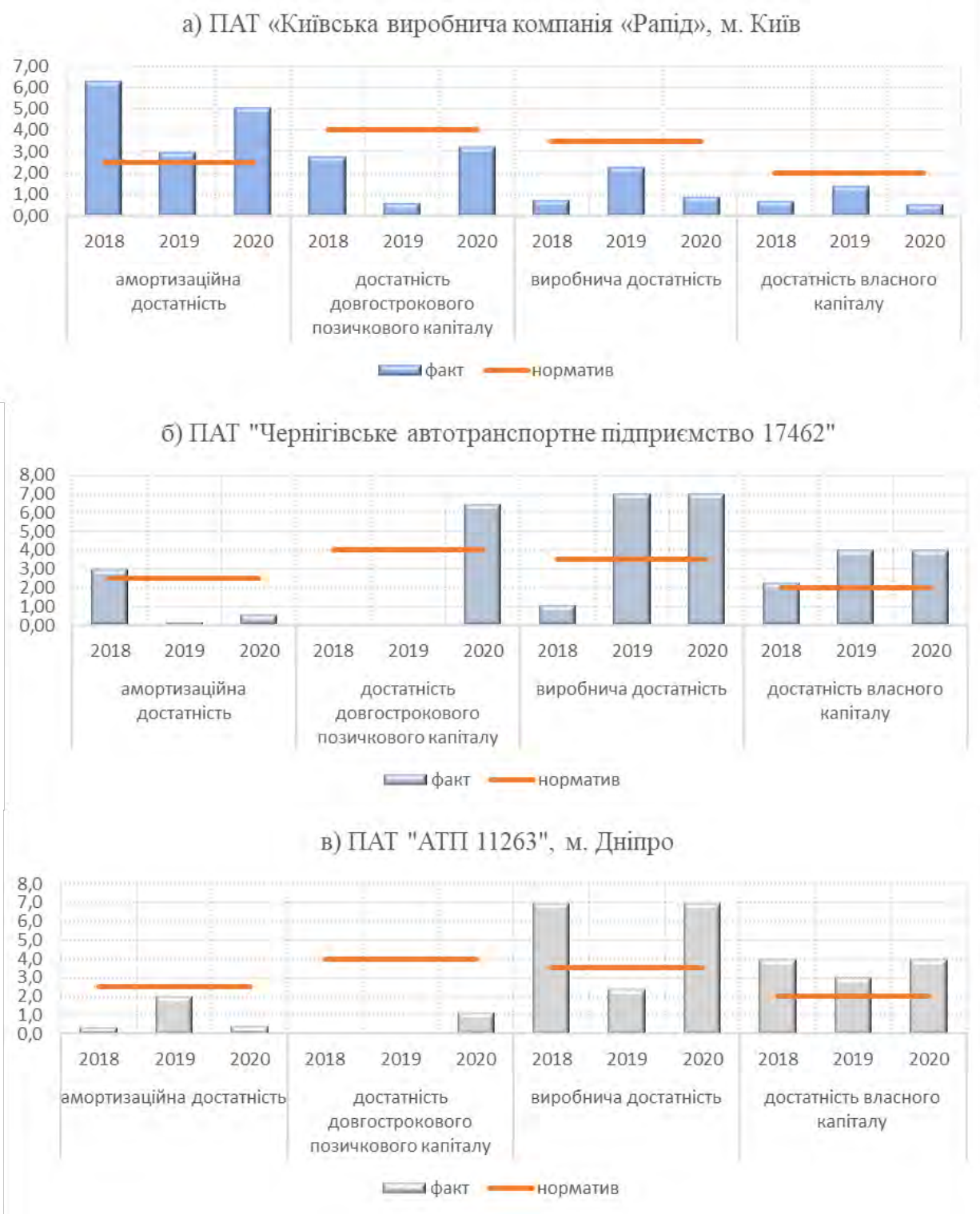


Рисунок 3.3 – Оцінка відповідності нормативному рівню окремих складових інтегрального індикатора інвестиційної достатності для окремих АТП у 2018-2020 рр.

Джерело: власні розрахунки на основі звітності підприємств

Для ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462"

результати оцінок інтегрального індикатора інвестиційної достатності за складовими значною мірою співставні із досліджуваним підприємством з м.Дніпро. Загалом слід зазначити, що важливим аспектом застосування розробленого методичного підходу є достатня інформаційна база, передусім, стосовно обсягів капітальних інвестицій чи іншого агрегованого показника обсягів інвестицій на підприємстві.

Проведена оцінка відповідності цільовому нормативу рівня матеріальної витратності для досліджуваних підприємств показала, що проблема надмірної витратності досить актуальна. Так, рівень матеріальної витратності для підприємств майже вдвічі вищий, ніж розрахований для галузі вантажних автомобільних перевезень в цілому. Зокрема, для ПАТ "АТП 11263" від складає майже 75%, тобто витрати на паливе, запчастини та інші матеріальні витрати складають майже $\frac{3}{4}$ від загальних обсягів доходів, що заробляє підприємство. Не дотримується мінімальний цільовий норматив рівня матеріальної витратності й для ПАТ «Київська виробнича компанія «Рапід». І лише ПАТ "Чернігівське автотранспортне підприємство 17462" має рівень матеріальної витратності, нижчий за 60%, проте також суттєво перевищує середньогалузевий рівень (близько 38%).

Розрахунок розроблених інтегрального індикатора інвестиційної достатності та рівня матеріальної витратності для окремих АТП підтверджує отримані висновки про їх слабку інвестиційну готовність реалізовувати амбітні стратегії економічного розвитку на ринку вантажних перевезень.

Це посилює ризики подальшого технологічного відставання підприємств в галузі, збереження нееквівалентного обміну та тиску транспортного сектору на всі інші суміжні сектори економіки та ринки, обмеження ресурсної бази для формування бюджетів різних рівнів.

Запропоновано враховувати розроблений підхід в реалізації державної політики шляхом запровадження податкових преференцій підприємствам, які активно інвестують, нарощують легальні обороти, доходи та витрати на оплату праці.

3.2. Механізм управління розвитком автотранспортних підприємств та засоби його практичної реалізації

В сучасних умовах господарювання, а особливо під час фінансової кризи, викликаній пандемією, перед транспортними підприємствами стоїть першочергове завдання забезпечення їх сталого та ефективного розвитку. Проте негативно впливають на діяльність підприємств не лише фактори зовнішнього середовища, але й відсутність ефективного механізму управління розвитком транспортних підприємств.

До числа основних проблем, які потребують вирішення, належать: застаріла матеріально-технічна база, зношеність рухомого складу, спад обсягів перевезень, недостатньо розвинена транспортна інфраструктура, незадовільний фінансовий стан галузі, низька якість перевезень, зростання цін на матеріальні ресурси, низькі темпи впровадження ресурсозберігаючих технологій, незначна кількість нових джерел фінансування, недостатня кількість інвестицій у модернізацію та технічний розвиток транспорту.

Створення відповідних умов для стабільного розвитку обумовлює потребу у розробленні механізму управління. В ході дослідження визначено структуро утворювальні компоненти механізму управління економічним розвитком автотранспортного підприємства за рахунок визначення регулювальних інструментів, що враховують особливості сформованої натеper системи економічних відносин з характерним для них поширенням тіньових операцій, наявності значних розбіжностей між виробничими потребами та можливостями їх забезпечення і обумовленим цим накопиченням дебіторської заборгованості, відсутності можливості для переважної більшості транспортних підприємств здійснювати оновлення застарілого парку рухомого складу, запроваджувати інноваційні технології організації виробництва.

Необхідну зміну траєкторії економічного розвитку має забезпечити реструктуризація вартісних елементів ціни за рахунок впровадження умов

оподаткування залежно від збільшення співвідношення оплати праці та амортизаційних відрахувань і скорочення матеріальних витрат відносно усіх генерованих доходів підприємством.

Запропонований механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства з інструментами формування мотиваційного середовища через тарифну, податкову та інвестиційну політику (рис. 3.4). В межах кожної з них визначено заходи та інструменти, що мають створити нову мотивацію здійснення необхідних структурних зрушень на основі ресурсозбереження, підвищення ефективності роботи транспортних підприємств, скорочення фінансових ризиків, що дозволять розширити інвестиційні можливості, в тому числі за рахунок використання фінансового інжинірингу та державно-приватного партнерства.

Механізм управління економічним розвитком підприємств являє собою сукупність принципів, функцій, факторів, очікуваних результатів, сфер реформування, засобів та інструментів реалізації завдань господарської діяльності, що забезпечує гармонізацію інтересів суб'єктів економіки: роботодавців, працівників і держави, формуючи мотиваційне середовище, яке спонукає нарощувати внутрішній потенціал, підвищувати продуктивність праці та результативність діяльності.

Метою механізму управління є досягнення економічного розвитку за рахунок узгодження інструментів управління на рівні підприємства із тенденціями ринку та інструментами формування мотиваційного середовища.

Функціями механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств є:

- регулююча,
- стимулююча,
- контрольна.



Рисунок 3.4 – Схема механізму управління економічним розвитком автотранспортного підприємства
Джерело: розроблено автором

Регулююча функція передбачає вплив державного регулювання на діяльність підприємств, що полягає у забезпеченні правових, організаційних, наукових та інших заходів, спрямованих на досягнення сталого розвитку та направлених на виконання завдання усунення неконструктивних перешкод, що блокують можливості реалізації стратегій розвитку в легальних та прозорих конкурентних умовах.

Стимулююча функція полягає у формуванні сталого мотиваційного середовища для реалізації відповідних заходів на мікро рівні, у забезпеченні збалансування інтересів підприємств і держави, створенні сприятливих та рівних умов для інвестиційної діяльності, дієвих механізмів захисту прав інвесторів, застосування пільгового кредитування, удосконалення державної підтримки, бюджетного та податкового стимулювання, ресурсного та технічного кредитування тощо.

Контрольна функція передбачає постійний моніторинг і оцінювання виконання цільових програм, нормативно-правових та регуляторних актів для подальшого коригування дій та заходів щодо стимулювання розвитку та підвищення ефективності діяльності підприємств.

Запропоновані принципи механізму вдосконалені на основі аналізу різних підходів і включають наступні:

- збалансованості,
- синергії,
- стабільності,
- ефективності,
- моніторингу,
- системності,
- комплексності,
- еквівалентності.

Принцип збалансованості передбачає досягнення балансу інтересів транспортних підприємств, працівників і держави, зведення до мінімуму

суперечностей, які виникають в процесі податкових відносин, домінування інтересів суб'єктів господарювання.

Принцип синергії передбачає певну оптимальність диверсифікації, джерелом якої є взаємна підтримка стратегічних зон діяльності, він є наочним критерієм правильності об'єднання та компонування елементів фінансових ресурсів, і система, що реалізує його, може вважатися такою, що розвивається на основі досягнення її інноваційності через наявність нових якостей, відсутніх у простій сукупності елементів. Ефект синергії можливий за рахунок залучення факторів, характерних для: набору елементів; часу функціонування та стадій життєвого циклу; просторового розташування та структури; функцій управління, тобто реалізація різноманітних чинників, які забезпечують в результаті економічний розвиток.

Принцип стабільності означає, що структура нормативно-правової бази, в тому числі з питань оподаткування, умов діяльності не повинні підлягати частим змінам, особливо недостатньо обґрунтованим. Принцип стабільності передбачає досконалість і обґрунтованість діючої системи.

Принцип ефективності полягає в тому, що за допомогою формування певних умов та реалізації відповідних заходів здійснюється формування конкурентного середовища, активізація інноваційної та інвестиційної діяльності, впровадження прогресивних технологій, розвитку експортно-імпоротної діяльності та інших факторів, що сприяють структурним удосконаленням в економіці.

Принцип моніторингу передбачає створення системи спостереження, збирання, оброблення, передавання, зберігання та аналізу показників розвитку для оцінювання ефективності діючої політики управління.

Принцип системності реалізується з врахуванням зовнішніх і внутрішніх зв'язків, упорядкованої сукупності взаємопов'язаних і взаємодіючих складових, напрямів та елементів, кожен з яких відіграє певну роль у досягненні загальних завдань та досягнення поставленої мети. Він направлений на розробку необхідного комплексу підсистем, що

забезпечують діяльність транспортних підприємств: інформаційної, організаційно-економічної, фінансової, виробничо-технологічної, нормативно-правової, кадрової тощо.

Принцип комплексності передбачає комплексне дослідження ринку транспортних послуг з готовністю коригування тарифної, податкової та інвестиційної політики та ринкової стратегії залежно від дій конкурентів і інших умов, що визначаються макросередовищем перевізника.

Принцип еквівалентності передбачає встановлення механізму формування еквівалентних умов обміну на ринку результатами праці між транспортними підприємствами і іншими суб'єктами, а також компенсацію втрат в зв'язку з порушенням паритету цін.

Важливою складовою механізму є фактори впливу, адже вони можуть створювати як певні можливості для підприємства, так і загрози та ризики. Фактори впливу поділяються на зовнішні та внутрішні (рис. 3.5). Вплив зовнішнього середовища обумовлений оточенням підприємства на макро та мікро рівнях (держави, постачальників, споживачів, ринкового середовища тощо). Вплив внутрішнього середовища визначається чинниками діяльності підприємства та процесами управління.

Зовнішні фактори можна поділити на загальноекономічні, науково-технічні, нормативно-правові, стратегічні, соціальні, екологічні та фактори державного регулювання.

До зовнішніх факторів належать:

- ефективність та ступінь державного регулювання,
- можливість надання державної фінансової підтримки,
- наявність стратегій розвитку та цільових комплексних програм,
- стабільність законодавства,
- запровадження інноваційних технологій,
- надійність постачальників матеріальних ресурсів,
- рівень оплати праці,
- наявність стимулів на ринку праці,

- соціальна забезпеченість,
- рівень економічного розвитку країни,
- темпи інфляції,
- стабільність грошово-кредитної політики,
- рівень цін на паливно-мастильні матеріали,
- відсутність диспаритету цін,
- рівень стимулювання технологічного оновлення транспортних засобів,
- стан екології,
- ефективна система контролю тощо.

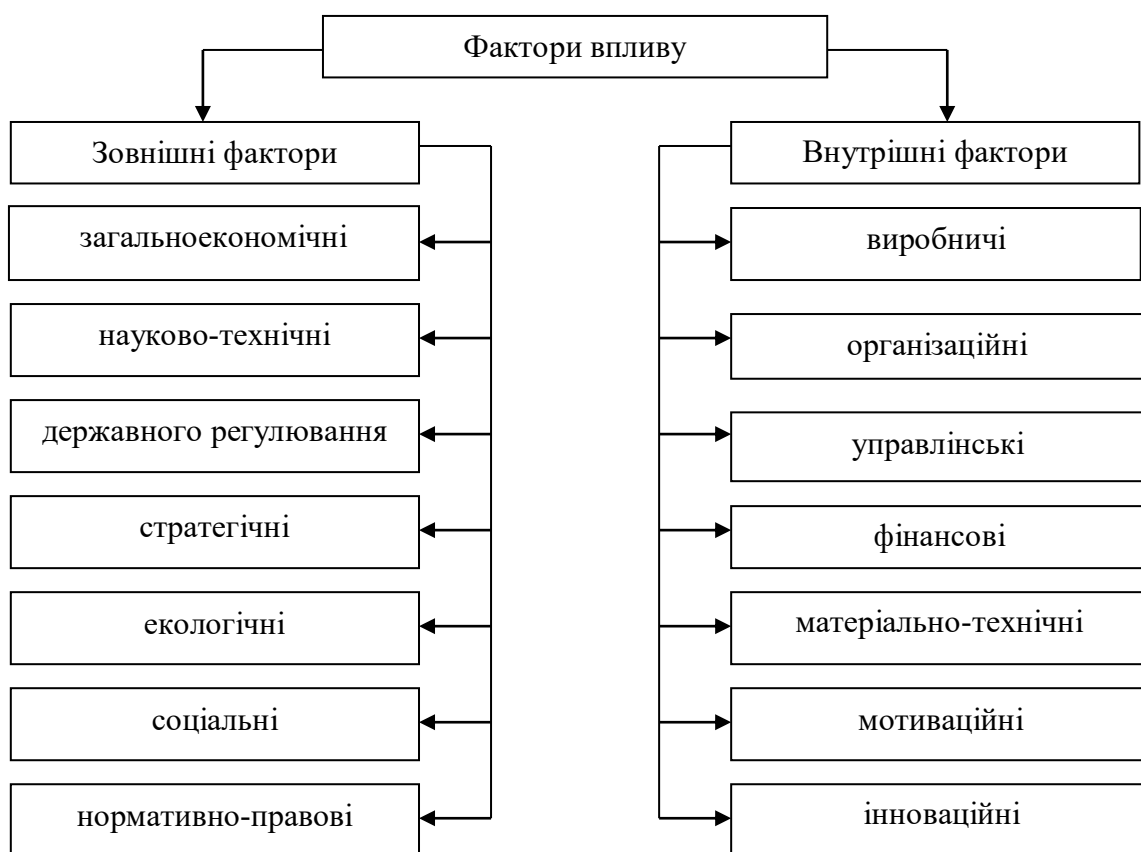


Рисунок 3.5 – Фактори впливу на управління розвитком підприємства
 Джерело: розроблено автором

Внутрішні фактори можна поділити на виробничі, організаційні, управлінські, фінансові, матеріально-технічні, мотиваційні, інноваційні.

До внутрішніх факторів належать:

- матеріальна та технічна база підприємства,
- забезпечення оновленими транспортними засобами,
- рівень зносу транспортних засобів,
- якість транспортних послуг,
- рівень кваліфікації водіїв,
- якість оперативного управління,
- система мотивації оплати праці,
- обсяг кредиторської та дебіторської заборгованості,
- рівень прибутковості та рентабельності,
- ефективність управління витратами,
- співвідношення власного та позиченого капіталу,
- запровадження іновацій в управлінні та фінансуванні тощо.

Основними сферами діяльності транспортних підприємств, що потребують реформування, визначено наступні:

- політика тарифоутворення,
- політика інвестування,
- політика оподаткування.

Основною проблемою залишається високе податкове навантаження на рівні суб'єктів господарювання, що спонукає їх до пошуку різних методів мінімізації податків та уникнення прямої їх сплати. Чинна система оподаткування перешкоджає розвитку процесів нагромадження та інвестування, направляє ресурси на непродуктивне споживання, робить неможливим довгостроковий розвиток економічних суб'єктів та економіки в цілому. Тому першочерговим завданням реформування системи оподаткування має стати стабілізація фінансів на рівні платників податків та формування передумов загального економічного розвитку.

Однією з важливих складових оптимізації системи оподаткування є забезпечення її позитивного впливу на формування повноцінних суб'єктів економіки та забезпечення механізму реалізації управлінських рішень, що

призведуть до економічного розвитку та створення ефективного конкурентного середовища.

В ході дослідження проаналізовано вплив зменшення окремих податків на результативний показник діяльності транспортних підприємств (рентабельність), отримані результати свідчать про позитивний ефект, тобто за рахунок цього досягається не лише зниження податкового навантаження та збільшення податковіддачі, але й вивільнення додаткових ресурсів для модернізації та підвищення ефективності діяльності підприємства.

Податкові стимули, зокрема, застосування пільгових ставок податку на прибуток, можуть запроваджуватись для підприємств, що мають вищі за нормативні значення розроблених індикаторів. Для посилення вмотивованості доцільно розширювати податкові преференції для підприємств, які дотримуватимуться таких умов тривалий період. Зокрема, у разі їх виконання упродовж трьох та більше років, такі підприємства можуть бути звільнені від сплати податку на прибуток у разі його інвестування в розвиток.

Сьогодні у податковій сфері необхідно застосувати всі існуючі можливості збільшення ефективності податкової політики, щоб забезпечити розширення податкової бази і зменшити суперечності між державою і платниками. Реалізація механізму оптимізації оподаткування має забезпечити зміцнення вітчизняного виробництва; зменшення питомої ваги податків у витратах підприємств; збільшення ефективності від застосування податків; вивільнення фінансових ресурсів, необхідних для розширення виробництва і оновлення основних засобів; збільшення рентабельності; підвищення продуктивності праці; забезпечення зростання інвестицій в основний капітал; збільшення прибутку, а в решті решт призведе до зростання доходної частини бюджету. Забезпечення достатнього наповнення бюджету має відбуватися разом із стимулюванням і розвитком підприємницьких структур, тобто держава повинна використовувати податкову політику як активний регулятор структурних зрушень для

пожвавлення процесів економічного зростання. Оптимізація системи оподаткування, в першу чергу, передбачає збалансування інтересів суб'єктів податкових відносин.

Не менш важливою проблемою є відсутність додаткових джерел фінансування, низька інвестиційна привабливість, неможливість отримання доступних кредитів та відсутність державних програм підтримки транспортних підприємств. Рівень інвестицій в транспортну галузь в Україні занадто низький порівняно з іншими країнами, за минулий рік вони скоротилися на 40%. За даними досліджень, які проводила банківська група Німеччини DVB, в світі загальні інвестиції за всіма видами транспорту оцінюються в районі 300 млрд. дол. на рік та додатково на ремонт та будівництво автомобільних доріг близько 113 млрд.дол. [98]. В нашій країні після прийняття у 2018 році Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [111], було встановлено орієнтир лише на виділення 17-22 млн. євро інвестицій в транспортну галузь на весь цей період. Тому саме пошук додаткових джерел фінансування і інноваційних форм співпраці з інвесторами дасть можливість забезпечити подальший розвиток транспортної галузі. Це має супроводжуватися формуванням сприятливого інвестиційного клімату в офіційній економіці, забезпеченням захисту капіталів та створенням механізмів захисту від знецінення вкладених коштів.

Ще однією проблемою є політика тарифоутворення. Тарифи виступають основою при плануванні фінансової діяльності транспортних підприємств. Витратні методи побудови тарифів, що діють на сьогодні, не задовольняють розвиток транспортних послуг, що призводить до скорочення обсягів перевезень, високого рівня зносу транспортних засобів та падіння якості надання послуг. Формування тарифів відбувається без врахування інтересів споживачів цих послуг, без врахування достатності обсягу фінансових ресурсів, необхідних для нормального функціонування транспортних підприємств, при розрахунку тарифу не включаються в достатньому обсязі витрати, необхідні для здійснення якісних перевезень та

сучасного оновлення транспортних засобів, не враховується інвестиційна складова тарифу [3]. В структурі собівартості підприємств транспорту значно більшу питому вагу, порівняно з іншими галузями, займають інші операційні витрати, що свідчить про завищення сукупної суми витрат. Крім цього, без запровадження державного регулювання цін на паливно-мастильні матеріали не можливо встановити еквівалентний обмін, тому що ціни на ресурси зростають більш швидкими темпами, ніж ціни на транспортні послуги, внаслідок чого рентабельність таких галузей залишається на досить високому рівні, виникають надприбутки. Не вирішеною є проблема зниження транспортності ВВП, транспортні витрати враховуються в загальних витратах двічі: коли доставляється сировина і матеріали, в результаті чого транспортна складова включається у витрати виробництва і впливає на збільшення собівартості, та коли перевозиться готова продукція, в результаті чого за рахунок транспортних витрат збільшується ціна товарів, тому питання зниження транспортної складової є першочерговим.

Заходи, які необхідно запровадити в обраних сферах, щоб досягти дієвості економічного механізму регулювання діяльності транспортних підприємств, наведено на рис. 3.6.

Результатом впровадження на практиці засобів реалізації механізму управління економічним розвитком автотransпортних підприємств стане зростання ефективності управління, що, в свою чергу, дозволить задовольнити необхідні потреби для розвитку підприємств у відповідності з умовами розширеного відтворення та збільшити ефективність, якість та обсяги надання транспортних послуг, підвищити рентабельність перевезень, спрямувати вивільнені та додатково залучені кошти на вирішення найбільш актуальних проблем транспортних підприємств та їх модернізацію.

Всі ці заходи неможливо реалізувати без економічно обґрунтованого нормативно-правового забезпечення, тому першочерговим завданням сьогодення є розробка такого забезпечення та удосконалення системи державного управління діяльністю транспортних підприємств.



Рисунок 3.6 – Засоби реалізації механізму управління розвитком
Джерело: розроблено автором

Критерієм ефективності має бути забезпечення сталих темпів розвитку за рахунок створення мотиваційного середовища.

Очікуваними результатами дії механізму управління економічним розвитком мають стати:

- узгодження зовнішніх параметрів розвитку ринку транспортних послуг та внутрішніх індикаторів ефективності діяльності підприємства,
- ефективна реструктуризація елементів ціни транспортної послуги,
- формування ресурсної бази виробничого відтворення на автотранспортних підприємствах та в транспортному секторі.

Зниження транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприятиме зростанню ефективності діяльності. Для зниження транспортних витрат в економіці необхідно зменшити матеріаломісткість виробництва шляхом застосування новітніх технологій, енергозберігаючих транспортних засобів, зробити раціональними транспортно-економічні зв'язки та розміщення виробництва. Разом зі зниженням транспортних витрат необхідно мінімізувати сумарні витрати виробництва і транспортування продукції до споживачів, що позначиться на зростанні ефективності розвитку національного виробництва.

Підвищення продуктивності та ефективності підприємств транспортного сектору приведе до скорочення питомих транспортних витрат, сприяючи розвитку економічних відносин в державі. Система економічних взаємозв'язків і результатів, які виникають в економіці за рахунок впливу підвищення ефективності діяльності транспортного сектору, зображена на рис. 3.7.

Основу такого впливу мають становити три основні складові: зниження податкового навантаження, зміна структури витрат, регулювання цін на паливно-мастильні матеріали.

По-перше, основною передумовою зниження транспортних тарифів виступає зменшення податкового навантаження, яке має досить високий рівень та не створює стимулів для ефективної діяльності.

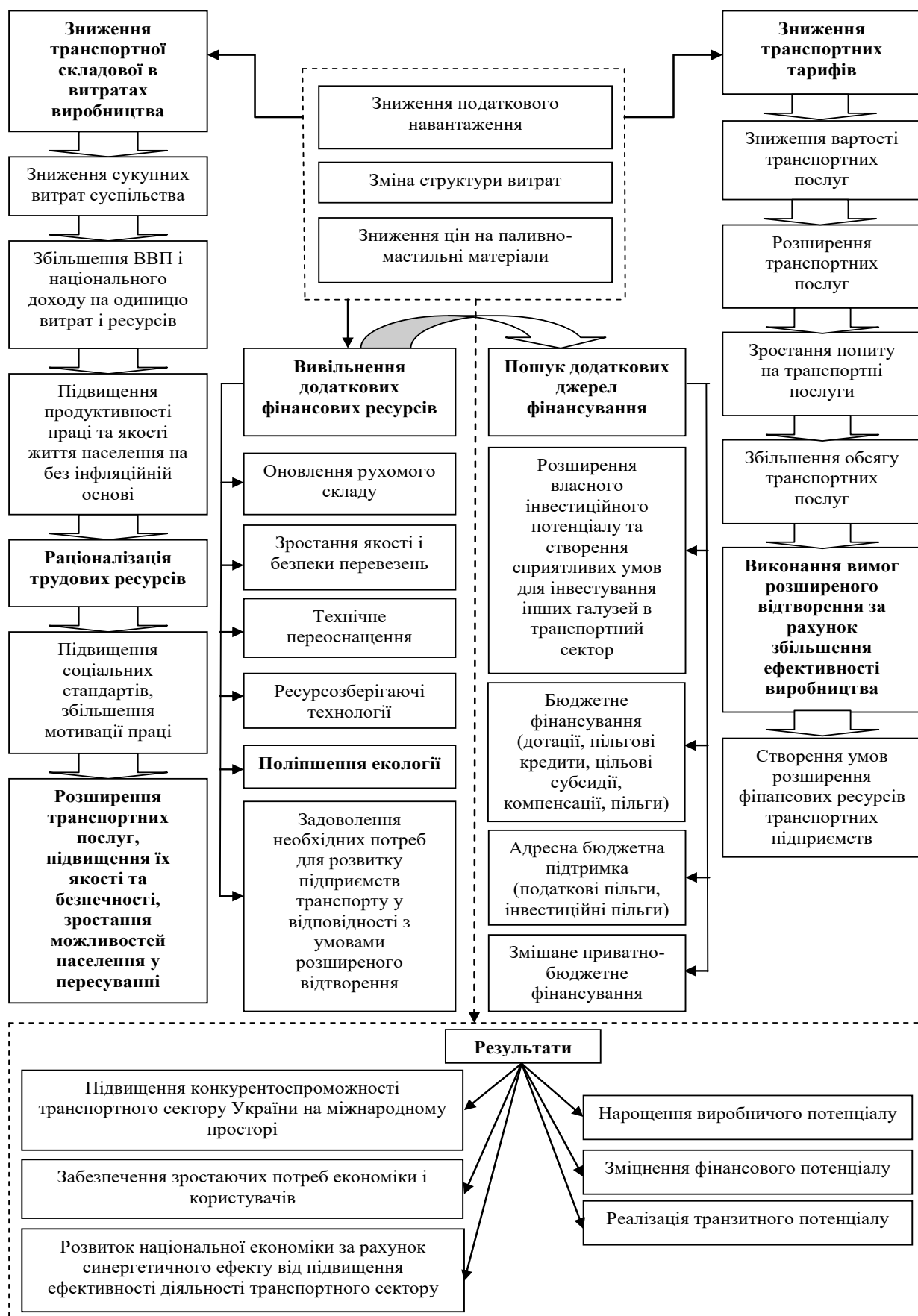


Рисунок 3.7 – Вплив підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств на формування економічних зв'язків

Джерело: розроблено автором

Зниження податкового навантаження на транспорті дасть змогу стимулювати підвищення ефективності діяльності транспортної галузі, що зробить можливим вплив на зниження витрат економіки та підвищення ефективності діяльності, адже транспортна складова присутня у витратах всіх галузей економіки, вона включається до собівартості кожного товару і збільшує відповідно його ціну.

Зниження податкового навантаження на транспорті можливе шляхом застосування податкових пільг та державної підтримки, що позначиться на зниженні тарифів, вивільненні додаткових фінансових ресурсів та зниженні транспортної складової в витратах інших галузей економіки.

В ході дослідження доведено позитивний вплив зменшення податкового навантаження на результативний показник (рентабельність), за рахунок чого досягається не лише збільшення податковіддачі, але й вивільнення додаткових ресурсів для модернізації та підвищення ефективності діяльності.

По-друге, потребує більшої збалансованості структура операційних витрат в напрямі зниження матеріальних витрат та підвищення вагомості оплати праці та амортизації. Сучасна структура операційних витрат створює більше можливостей для тіньових операцій, маніпулювання із непрямими податками та мінімізації податкових зобов'язань через непрозору оплату праці. Тому необхідно запровадити їх нормування, а на суму, що перевищує межу, накласти штрафні санкції.

До інших операційних витрат включаються: сума безнадійної дебіторської заборгованості та відрахування до резерву сумнівних боргів, втрати від операційної курсової різниці, втрати від знецінення запасів, нестачі й втрати від псування цінностей, визнані штрафи, пеня, неустойка, собівартість реалізованої іноземної валюти та витрати, пов'язані з її продажем, витрати на дослідження та розробки, собівартість реалізованих виробничих запасів, витрати на утримання об'єктів соціально-культурного призначення та інші витрати операційної діяльності [129].

По-третє, паливно-мастильні матеріали виступають основними ресурсами транспортних підприємств. Застарілість необоротних активів, передусім рухомого складу, зумовлює більшу залежність від цінової політики на паливно-мастильні матеріали. Це потребує більш ефективного регулювання цін на паливно-мастильні матеріали з боку держави, яке має узгоджуватися із ціновими трендами на такі ресурси та на транспортні послуги. Адже, тривале випередження цін на паливо та запчастини при стабільних тарифах на перевезення призводить до нееквівалентного обміну та обмежує можливості автотранспортних підприємств отримувати прибутки та формувати ресурси для економічного розвитку.

Зниження податкового навантаження на транспорті, зміна структури витрат шляхом нормування інших операційних витрат та зниження собівартості транспортних послуг за рахунок регулювання цін на паливно-мастильні матеріали дасть можливість знизити транспортну складову у витратах виробництва, вивільнити додаткові фінансові ресурси та знизити транспортні тарифи. Зниження транспортних тарифів призведе до зниження вартості транспортних послуг, можливості розширення транспортних послуг при тих же витратах, зростання попиту на транспортні послуги і збільшення їх обсягу, створення умов розширення фінансових ресурсів транспортних підприємств, виконання вимог розширеного відтворення.

Вивільнення фінансових ресурсів надасть можливості розширення виробництва, зростання інвестицій, збільшення прибутковості, а в підсумку призведе до зростання доходної частини бюджету. В результаті вивільнення додаткових коштів створяться передумови для оновлення рухомого складу, технічне переоснащення, впровадження ресурсозберігаючих технологій, задоволення необхідних потреб для розвитку підприємств транспорту у відповідності з умовами розширеного відтворення. Результатом впровадження цих заходів буде поліпшення екології.

Вивільнення додаткових фінансових ресурсів можливе за рахунок залучення додаткових джерел фінансування, до складу яких відносяться:

розширення власного інвестиційного потенціалу, змішане приватно-бюджетне фінансування бюджетне фінансування (дотації, пільгові кредити, цільові субсидії, компенсації, пільги), адресна бюджетна підтримка (податкові пільги, інвестиційні пільги).

Однією з форм фінансування галузі є участь держави в лізингу, за якої витрати на придбання рухомого складу обґрунтовано розподіляються між перевізником та бюджетом; також можливим є додавання в розрахунок ціни транспортної послуги інвестиційної складової, яка передбачатиме створення фонду фінансування капітальних інвестицій [140].

Зниження транспортної складової у витратах виробництва призведе до зменшення сукупних витрат, збільшення обсягу ВВП та національного доходу на одиницю витрат і ресурсів; це сприятиме виникненню умов до підвищення продуктивності праці та якості життя, підвищення соціальних стандартів та збільшення мотивації праці; результатом таких заходів будуть розширення транспортних послуг, підвищення їх безпечності та якості.

Скорочення транспортної складової можливе, в першу чергу, за рахунок зниження транспортних тарифів, що в результаті матиме наслідком зниження цін на товари і послуги інших галузей економіки.

В результаті дослідження було розраховано міжгалузеві мультиплікативні ефекти за рахунок зниження транспортних тарифів на 1% (рис. 3.8).

Розрахунок проводився на основі цінової моделі міжгалузевого балансу, яка базується на системі балансових рівностей, що відображають формування вартості послуг, наданих галуззю, з урахуванням виробничого мультиплікатора В.В. Леонтєва. Розрахунок виробничого мультиплікатора проводився за допомогою матриці повних матеріальних витрат продукції i -тої галузі на виробництво одиниці продукції j -тої галузі $(E-A)^{-1}$, яка розраховувалася на основі одиничної матриці E та матриці коефіцієнтів прямих витрат A . Мультиплікатор В.В. Леонтєва розраховувався на основі оберненої матриці для кожної галузі як сума значень по стовбцю.

Методика та розрахунки наведено у Додатку Г.

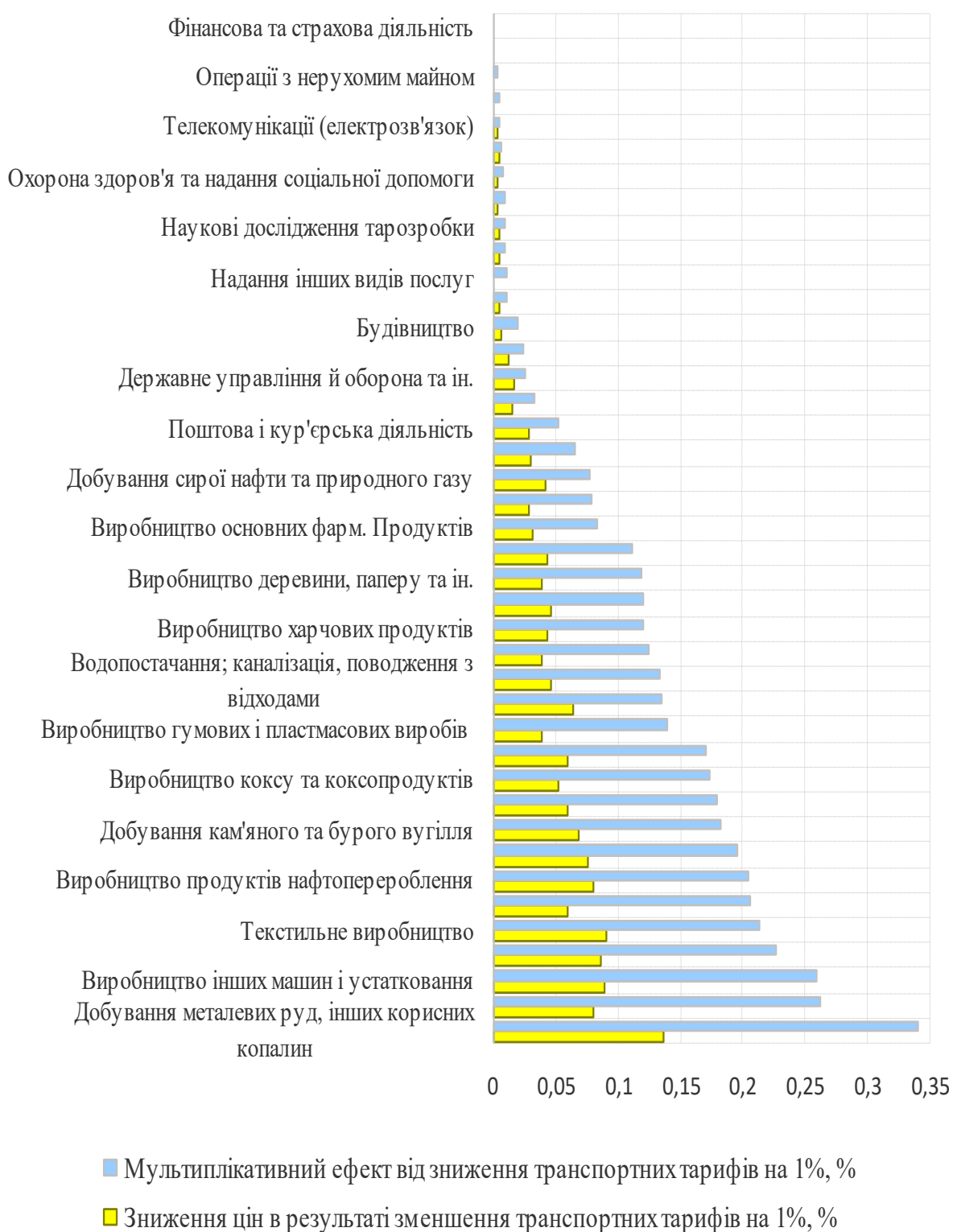


Рисунок 3.8 – Оцінка впливу зменшення транспортних тарифів на 1% на зниження цін в інших галузях економіки

Джерело: розраховано автором на основі аналізу таблиці «Витрати-випуск» [115]

Наявність причинно-наслідкових зв'язків в економіці обумовлює існування ефекту мультиплікації, що полягає у впливі зміни одних параметрів економічної системи на інші економічні показники. Реакція на зниження тарифів на транспортні послуги спостерігалася в усіх галузях економіки. Це доводить, що державна політика в сфері регулювання транспортної діяльності має бути направлена на забезпечення розвитку національної економіки за рахунок зниження транспортної складової у витратах суміжних галузей.

Одним з факторів зниження рівня концентрації та монополізації в окремих галузях виступає структурна перебудова економіки, яка дасть можливість ліквідувати нерівномірність розвитку важливих галузей, однією з яких виступає транспортна сфера.

На макрорівні підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств сприятиме:

- посиленню конкурентоспроможності на міжнародному просторі,
- випереджаючій динаміці розвитку ринку транспортних послуг порівняно зі зростанням промислового виробництва,
- нарощенню виробничого потенціалу,
- реалізації транзитного потенціалу,
- зміцненню фінансового потенціалу,
- розвитку національної економіки за рахунок мультиплікативного ефекту від зростання ефективності діяльності транспортних підприємств.

Інструментами реалізації механізму управління економічним розвитком транспортних підприємств мають стати фінансовий інжиніринг – з метою забезпечення фінансування інвестиційних проектів та управління ризиками, та державно-приватне партнерство – з метою розробки цільових програм державної фінансової допомоги і підтримки транспортних підприємств.

3.3. Заходи впровадження інноваційних інструментів реалізації програм державно-приватного партнерства

У Національній транспортній стратегії до 2030 року [111] визначено основні пріоритети, одним з яких є забезпечення сталого фінансування транспорту за рахунок запровадження принципу «платить користувач» та введення механізму цільового фінансування. Необхідно підтримати залучення приватного капіталу за умови наявності економічних переваг. Надання державного фінансування має здійснюватися на засадах прозорого механізму пріоритизації, економічної ефективності та прозорості державних закупівель, встановлення відкритої комунікації та розкриття інформації щодо планування використання бюджетних коштів та фактичних видатків [111].

Розглядаючи структуру капітальних інвестицій за джерелами фінансування, можна зробити висновок, що одним з основних джерел є власні кошти підприємств та організацій. Джерелом фінансування транспортної інфраструктури виступають також залучені кошти: іноземні інвестиції, кошти державного бюджету, коштів від операцій на вторинному фондовому ринку, кошти вітчизняних інвесторів.

В Україні використовуються наступні форми державно-приватного партнерства: інвестиційні угоди, концесійні угоди, угоди на управління. У Європейських країнах поширеною формою ДПП є концесія, яка передбачає залучення приватного партнера до надання певних послуг або управління державною власністю. Розповсюдженими формами державно-приватного партнерства у зарубіжних країнах є: надання державних і місцевих гарантій; податкові канікули; гарантії відшкодування збитків та забезпечення державою ризиків, що виникають в результаті впливу макроекономічних факторів; пряма бюджетна підтримка, компенсація відсотків за кредитами; часткове фінансування проекту тощо.

Державно-приватне партнерство розглядається у світовій практиці у двох напрямках:

- як система відносин держави й бізнесу, що широко використовується як інструмент економічного й соціального розвитку на міжнародних, національних, регіональних, місцевих рівнях;
- як конкретні проекти, реалізовані спільно державними органами й приватними компаніями на базі об'єктів державної й муніципальної власності [15].

До ознак державно-приватного партнерства належать: забезпечення кращих показників ефективності діяльності, ніж при здійсненні діяльності державним партнером без залучення приватного; довготривалість відносин; передача приватному партнеру частини ризиків [15].

Аналіз досвіду проектів державно-приватного партнерства, реалізованих за допомогою концесійної форми в країнах з різним рівнем соціально-економічного розвитку показав, що такі партнерства успішно застосовуються в транспортній (автодороги, залізниці, аеропорти, порти, трубопровідний транспорт) і соціальній інфраструктурі (охорона здоров'я, освіта, розваги, туризм), ЖКГ (водопостачання, електропостачання, очищення води, газопостачання та ін.) [116].

Світовий досвід показує, що кожний партнер робить свій внесок в спільний проект:

- держава забезпечує повноваження власника, надає можливість отримання податкових та інших пільг і гарантій, матеріальних та фінансових ресурсів, виконує контрольно-регулюючу функцію, дотримує суспільні інтереси;
- приватний партнер забезпечує фінансові ресурси, ефективне керування, гнучкість та впровадження ефективних методів роботи, нових технологій, форм організації виробництва.

Одним з видів державно-приватного партнерства є фінансовий інжиніринг, що виступає одним з інноваційних інструментів, який дозволяє здійснити управління розвитком транспортних підприємств та підвищити

ефективність їхньої діяльності, стимулювати інвестиційні процеси, вирішити проблеми та досягти відповідних результатів.

Фінансовий інжиніринг передбачає, що способом обслуговування боргових зобов'язань в межах його фінансування будуть тільки доходи, які створюються цим проектом, на відміну від інших форм залучення фінансування в інвестиційні проекти, у яких джерелом погашення кредиту зазвичай виступає поточна діяльність позичальника. Ключовою метою фінансового інжинірингу є перерозподіл ризику серед суб'єктів інвестиційного процесу. Так безпосереднім об'єктом фінансування стає сам проект. За таких умов інвестор поділяє проектні ризики з іншими зацікавленими особами проекту. У випадку неуспішної реалізації проекту права на його завершення та реалізації переходять до інвестора.

Фінансовий інжиніринг є інструментом перерозподілу відповідальності, ризиків, прибутків та забезпечує структурні зрушення, пов'язані зі зростанням мотивації та стимулювання. В результаті реалізації фінансового інжинірингу можна отримати значні переваги для суб'єктів господарювання, фінансових посередників та держави в цілому.

Розглядаючи в цьому аспекті транспортні підприємства, можна зазначити ряд позитивних результатів, яких вони можуть досягти:

- зростання обігових коштів для забезпечення безперервності діяльності,
- підвищення фінансової стійкості в нестабільних умовах функціонування,
- забезпечення ліквідності діяльності,
- збалансування грошових потоків, які матимуть цільове призначення.

Фінансовий інжиніринг — це процес, який включає в себе певні складові елементи, які в сукупності і дозволяють здійснити відповідні заходи щодо інноваційних змін (рис. 3.9).



Рисунок 3.9 – Складові елементи реалізації фінансового інжинірингу
Джерело: складено автором

В основі фінансового інжинірингу знаходиться формулювання головної мети, задля якої здійснюється запровадження інновацій. Основними цілями є управління ризиками, цільове використання фінансових ресурсів, забезпечення прибутковості та визначення мотиваційних чинників подальшого розвитку.

Фінансовий інжиніринг направлений на розробку інноваційних фінансових інструментів, технологій; продуктів; послуг; організаційних структур, фінансових схем, направлених на виконання поставлених задач та формування необхідних грошових потоків.

Суб'єктами виступають держава, банки в ролі фінансових посередників та транспортні підприємства.

Об'єктом є цільовий грошовий потік.

Основні функції – перерозподіл грошових ресурсів, ризиків, доходів, ліквідності та інформації, створення цільових грошових потоків.

Інструментами мають бути інноваційні технології; інноваційні продукти; інноваційні послуги.

До методів фінансового інжинірингу відносяться: управління, планування, оцінювання, прогнозування, моніторинг та контроль, для реалізації яких використовуються сучасні методи аналізу: VAR-аналіз; GAP-аналіз; структурний метод; коефіцієнтний аналіз; факторний аналіз.

Разом з наданням можливостей доступу до нових продуктів і додаткових ресурсів має застосовуватися система постійного моніторингу та контролю за цільовим використанням коштів з метою реалізації інноваційних та інвестиційних ресурсів для досягнення нового рівня економічного розвитку.

Основними принципами фінансового інжинірингу є:

- принцип системності, що полягає у реалізації взаємопов'язаних завдань (зменшення ризиків, зростання доходності, забезпечення економічного розвитку тощо);
- принцип послідовності, який передбачає поетапну реалізацію фінансового інжинірингу, що дозволить вчасно реагувати на зміни внутрішнього та зовнішнього середовища, приймаючи обґрунтовані рішення щодо проведення кожного етапу;
- принцип інноваційності, що спрямований на запровадження нових продуктів, технологій, послуг та формування цільових грошових потоків, направлених на їх фінансування;
- принцип ефективності, що передбачає отримання фінансового ефекту від реалізації інноваційних інструментів, який надасть можливість отримати додатковий дохід, виділити сучасні джерела фінансування та мати позитивні наслідки [74].

Для успішної реалізації фінансового інжинірингу необхідно не лише сформулювати теоретичні засади з визначенням основної мети, суб'єктів, об'єктів, засобів забезпечення, інструментів реалізації, а й розробити етапи його проведення з описом конкретних та послідовних дій (рис. 3.10).



Рисунок 3.10 – Етапи реалізації фінансового інжинірингу
Джерело: складено автором на основі [74]

На етапі формування мети визначаються основні задачі, для вирішення яких необхідно застосувати фінансовий інжиніринг. Вони безпосередньо залежать від місії підприємства та намічених перспектив подальшого розвитку. Потім відбувається оцінювання потенційних інвесторів та якісних і кількісних змін в результаті запровадження інжинірингу, здійснюється прогнозування зміни потреб підприємств та інвесторів, аналізуються можливості впровадження інновацій. Далі відбувається розробка заходів

реалізації фінансового інжинірингу, створюється програмне забезпечення, розробка технічного забезпечення, здійснюється кадрова підготовка, відбувається реалізація створеної програми запровадження інновацій. На завершальному етапі аналізуються отримані результати від реалізації запровадженої програми, визначаються відхилення від запланованих, виявляються причини та фактори впливу. Також здійснюється постійний контроль і моніторинг виконання розробленої програми дій.

В ході дослідження розроблено схему застосування фінансового інжинірингу, яка поєднує бюджетно-податковий та банківський фінансовий інжиніринг. Запропонована схема наведена на рис. 3.11. Основними учасниками в цій схемі виступають держава в якості партнера, банк в якості інвестора та транспортне підприємство.

Розроблено програму надання державної фінансової підтримки, коли держава бере на себе зобов'язання сплати відсотку за користування кредитом, що являє собою різницю між базовою і компенсаційною ставкою.

З одного боку, застосовується банківський інжиніринг, банк здійснює свою діяльність на основі «благородного принципу ісламської банківської системи». Він полягає в тому, що кредитна основа фінансування господарської діяльності переводиться на інвестиційну. Банк виступає у ролі інвестора, а не кредитора, він передає кошти підприємству для здійснення господарської діяльності, сам не беручи в ній участі, а по закінченні терміну інвестування одержує назад вкладені кошти та відповідну частку прибутку, яку підприємство отримує за рахунок підвищення ефективності власної діяльності в результаті інвестицій.

Винагорода банку не є гарантованою з початку (на відміну від принципу кредитування), вона виникає як похідна від прибутку господарюючого суб'єкта, в діяльність якого інвестуються кошти. Банк може розраховувати на дохід тільки в тому випадку, коли гроші, вкладені в економіку, створили реальну додану вартість. Таким чином, з обігу виводиться позичковий відсоток, який є основою функціонування всіх інших

банківських систем. Ісламський банк управляє грошовими фондами вкладників і бере участь у створенні прибутку підприємства. Угода між сторонами відбувається на основі доволі жорстких правил, які перешкоджають прояву ефекту грошово-кредитного мультиплікатора, коли банківська система створює гроші на основі необмеженого кредиту.

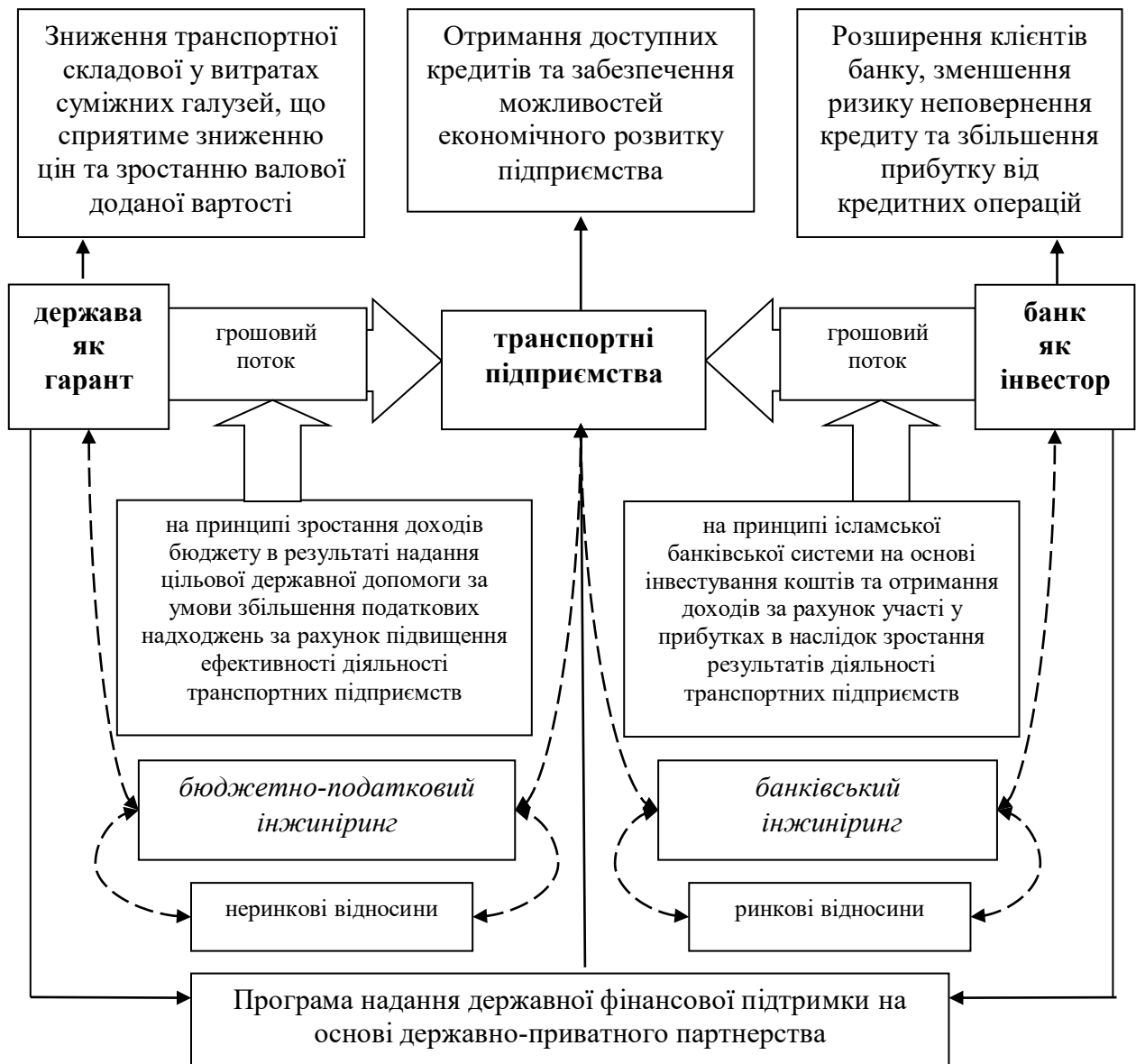


Рисунок 3.11 – Запропонована схема застосування фінансового інжинірингу для транспортних підприємств

Джерело: розроблено автором

На відміну від західної в ісламській банківській системі виключена ситуація, коли в банках існує менше 2 доларів реальних грошей на кожні 100

доларів на депозитних рахунках, як, наприклад, в США. З одного боку, це обмежує можливості використання інструментів активної монетарної політики для макроекономічного регулювання, але, з іншого боку, в такій системі істотно менша ймовірність банкрутства банків. Спеціальне дослідження, проведене експертами МВФ в 1987 році, прийшло до висновку, що ісламська банківська система являє собою досить життєздатний проект, що сприяє вирішенню базової проблеми економіки – ефективному розподілу ресурсів. При цьому, ісламська банківська система, у порівнянні із західною, в набагато меншій мірі піддається ризикам, пов'язаним з проблемою ліквідності і платоспроможності.

З іншого боку виступає держава в якості учасника реалізації бюджетно-податкового інжинірингу за рахунок участі у сфері державно-приватного партнерства, надання прямого бюджетного фінансування, цільової державної фінансової допомоги, податкових пільг, державних субсидій за умови цільового вкладення коштів, що призведе до підвищення ефективності їх діяльності та розвитку, створення нових робочих місць та збільшення доходів бюджету за рахунок зростання податкових надходжень в майбутньому.

Програма надання державної фінансової підтримки

1. Мета програми

Спрощення доступу транспортних підприємств (далі – ТП) до отримання доступних кредитів на запровадження інвестиційних проектів для власного економічного зростання, оновлення транспортних засобів, підвищення якості надання послуг, збільшення обсягів перевезень, реалізації програм інноваційного розвитку, створення нових робочих місць та підвищення заробітної плати.

2. Цілі кредитування

Для досягнення мети кредити надаються на інвестиційні цілі, пов'язані із провадженням діяльності ТП:

- оновлення та модернізацію основних засобів ТП, придбання транспортних засобів, що будуть використовуватись в основній

діяльності підприємства;

- придбання об'єктів прав інтелектуальної власності, які безпосередньо пов'язані з реалізацією інвестиційних проектів;
- фінансування оборотного капіталу ТП за умови, що оборотний капітал використовується для забезпечення інвестиційного проекту, який фінансується за рахунок кредитних коштів.

Обов'язковою умовою отримання кредитів є чітке використання коштів за цільовим призначенням, що підлягає контролю з боку банку і держави. В разі нецільового використання коштів, дію програми державної підтримки буде зупинено та накладено штрафні санкції.

3. Механізм реалізації

Спрощення доступу ТП до банківського кредитування забезпечуватиметься за рахунок застосування наступних інструментів фінансової державної підтримки:

- часткової компенсації процентних ставок за кредитами, що надаються ТП для досягнення мети економічного розвитку та впровадження інвестиційних проектів;
- надання державою гарантій банкам за кредитами, наданими ТП, щодо компенсації процентних ставок;

З метою забезпечення доступності кредитів фінансування інвестиційних проектів ТП в рамках даної програми буде поєднане з гарантією держави щодо компенсації процентних ставок та відбуватиметься за рахунок власних та залучених коштів, що можуть надаватися у кредит.

Банк самостійно та ґрунтовано аналізує стан ТП, оцінює показники ефективності їх діяльності, майбутні ризики та можливості, встановлює відповідні критерії відбору та граничний рівень ризику.

4. Умови надання кредиту

Забезпечення збереження фонду оплати праці працівників ТП на рівні не менше 50%.

Забезпечення збереження середньої чисельності працівників ТП на

рівні не менше 50%.

5. Максимальна сума кредиту

Максимальна сума кредиту, наданого банком, за яким ТП може отримати Державну підтримку на умовах даної Програми, становить 50 000 000,00 (п'ятдесят мільйонів) гривень.

6. Максимальний строк кредитування

Максимальний строк кредитування, протягом якого на умовах даної програми може надаватись ТП Державна підтримка, становить:

- 60 місяців - на реалізацію інвестиційного проекту, а також на цілі, пов'язані із забезпеченням економічного розвитку підприємства;
- 36 місяців - на фінансування оборотного капіталу ТП.

7. Розмір власного внеску

Уповноважений банк забезпечує кредитування інвестиційних проектів ТП за умови участі ТП в реалізації інвестиційного проекту власними коштами в розмірі не менше 10% від вартості проекту.

8. Базова процентна ставка за кредитом

Базова процентна ставка за кредитом ТП, за яким здійснюється Державна фінансова підтримка, не може перевищувати розмір, визначений за формулою: Індекс UIRD (3міс.) + 7%.

9. Розмір Компенсаційної процентної ставки

Розмір Компенсаційної процентної ставки за кредитом ТП в рамках Програми встановлюється залежно від виконання наступних умов: банк проводить аналіз зміни середньооблікової кількості штатних працівників ТП кожного календарного кварталу протягом усього строку кредитування, і у разі його зменшення або збільшення – здійснює відповідне коригування Компенсаційної процентної ставки.

У разі виконання ТП вимоги щодо приросту нових робочих місць (протягом календарного кварталу) Компенсаційна процентна ставка знижується до мінімального рівня річних відсотків. У разі зменшення середньооблікової кількості штатних працівників за останній місяць

попереднього календарного кварталу Компенсаційна процентна ставка на наступний календарний квартал збільшується на 1 процентний пункт за кожного звільненого штатного працівника.

Надання Державної підтримки на користь ТП здійснюється в межах коштів, передбачених у державному бюджеті України на реалізацію даної програми.

10. Розмір покриття Гарантією

50% від основної суми заборгованості за кредитом ТП.

11. Ліміт державної допомоги

Сума отриманої ТП Державної допомоги у вигляді компенсації процентних ставок визначається як різниця між сумою розрахованих банком процентів за кредитом ТП на підставі середньої ринкової процентної ставки та сумою нарахованих процентів за кредитом ТП з урахуванням Компенсаційної процентної ставки.

Сума отриманої ТП Державної підтримки за Програмою, у вигляді Гарантії Фонду, визначається:

- до настання гарантійного випадку: як розмір кредитного ризику за відповідним кредитом,
- після настання гарантійного випадку: як сума фактично сплачених державою коштів банку, зменшена на суму перерахованих грошових коштів, отриманих банком у задоволення власних вимог.

Банки мають забезпечувати обґрунтовану ідентифікацію ТП для участі у даній Програмі, моніторинг ефективності реалізації інвестиційного проекту в рамках даної програми, моніторинг використання ТП кредитних коштів за їх цільовим призначенням.

Отже, застосування фінансового інжинірингу та реалізація програми державної фінансової підтримки для транспортних підприємств доречною і актуальною з огляду на необхідність вирішення існуючих проблем, пошуку нових джерел фінансування для створення мотивації для подальшого економічного розвитку.

Висновки до розділу 3

1. Проведено апробацію запропонованої двокомпонентної оцінки стану та готовності підприємств до розвитку, яка показала їх низьку ресурсну спроможність. Динаміка інтегрального індикатора інвестиційної достатності засвідчила, що в цілому для підприємств, які займаються автомобільними вантажними перевезеннями, його рівень значно нижчий, ніж нормативне значення. Це свідчить про домінування серед підприємств стратегій виживання, а не розвитку, та слабку державну політику, що не стимулює до інвестиційної активної в легальному прозорому середовищі.

2. Запропоновано враховувати розроблений підхід в реалізації державної політики шляхом запровадження податкових преференцій підприємствам, які активно інвестують, нарощують легальні обороти, доходи та витрати на оплату праці. Податкові пільги можуть запроваджуватись для підприємств, що мають вищі за нормативні значення розроблених індикаторів. Для посилення вмотивованості доцільно розширювати такі пільги для підприємств, які дотримуватимуться таких умов тривалий період. Зокрема, у разі їх виконання упродовж трьох та більше років, такі підприємства можуть бути звільнені від сплати податку на прибуток у разі його інвестування в розвиток.

3. Запропонований механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства з інструментами макросередовища через тарифну, податкову та інвестиційну політику та розроблено засоби його практичної реалізації.

4. Сформовано систему економічних взаємозв'язків і результатів, які виникають в економіці за рахунок впливу підвищення ефективності діяльності транспортного сектору. Основу такого впливу мають становити три основні складові: зниження податкового навантаження, зміна структури витрат, регулювання цін на паливно-мастильні матеріали.

5. Інтегровано фінансовий інжиніринг в механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який поєднує банківські, бюджетно-податкові та гібридні інструменти фінансування діяльності автотранспортних підприємств, спрямовані на формування цільових грошових потоків та досягнення цілей економічного розвитку.

6. Запропоновано модернізацію схеми банківського кредитування, що передбачає систему співфінансування проектів техніко-технологічного оновлення рухомого складу на безвідсотковій основі з можливістю участі банку у прибутках підприємства та використання бюджетно-податкового інжинірингу, що передбачає державну фінансову підтримку та пільгове оподаткування за умови збільшення кількості робочих місць, підвищення рівня оплати праці та зростання прибутку.

7. Запропонований порядок реалізації інструментів фінансового інжинірингу між банком, державою та автотранспортним підприємством дозволить отримати вигоду всім учасникам: державі у вигляді зниження транспортної складової у витратах виробництва, що сприятиме зниженню цін та зростанню валової доданої вартості; транспортному підприємству у вигляді доступних кредитів та забезпечення можливостей економічного розвитку підприємства; банкам у вигляді розширення клієнтської бази, зменшення ризику неповернення кредиту та збільшення прибутку від кредитних операцій.

Результати третього розділу були висвітлені автором у наступних працях [21, 29, 30, 34, 35, 36, 39, 42, 46, 47, 48, 49].

ВИСНОВКИ

В дисертаційній роботі здійснено наукове обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо удосконалення механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств. Отримані науково-практичні результати свідчать про досягнення мети, виконання поставлених задач та дозволяють сформулювати такі основні висновки:

1. Систематизація теоретичних засад щодо розвитку підприємств дозволила тлумачити його як процес підготовки та переходу до нового якісного рівня функціонування, накопичення та використання наявних ресурсів для досягнення стратегічних цілей. Виокремлено взаємопідпорядкованість стратегій та механізмів економічного розвитку підприємств та трендів ринкового середовища. Державне регулювання розглядається як не менш важливий чинник сприяння розвитку, ніж конкуренція між суб'єктами господарювання на галузевому ринку. Розкрито наукове тлумачення поняття механізму управління економічним розвитком підприємства, який являє собою сукупність принципів, функцій, факторів, очікуваних результатів, сфер реформування, засобів та інструментів реалізації завдань господарської діяльності, що забезпечує гармонізацію інтересів суб'єктів економіки: роботодавців, працівників і держави, формуючи мотиваційне середовище, що спонукає нарощувати внутрішній потенціал, підвищувати продуктивність та результативність.

2. В роботі охарактеризовано економічні методи та інструменти регулювання діяльності підприємств в контексті логіки реформування управління економічним розвитком, що потребує поширення принципу застосування мотиваційних інструментів. Пріоритетними напрямками впливу на позитивну динаміку та якість розвитку визначено податкову та тарифну політику, які можуть створювати довгострокові стимули для підприємств та

пом'якшувати загрози та ризики функціонування ринку вантажних автомобільних перевезень.

3. Розроблена концепція державної політики регулювання діяльності транспортних підприємств, направлена на забезпечення реструктуризації елементів ціни транспортної послуги та формування ресурсної бази виробничого відтворення. Критеріями ефективності реалізації концепції є економічна ефективність діяльності, що передбачає: поєднання процесів раціонального використання ресурсів зі зростанням рентабельності підприємств; збалансування інтересів виробників, споживачів і держави у відповідності з їх інтересами та потребами; динамічний розвиток на довготривалу перспективу та у відповідності з умовами розширеного відтворення та інноваційного розвитку.

4. Визначені ключові тренди на ринку автомобільних вантажних перевезень в Україні та обґрунтовано особливості й проблеми економічного розвитку підприємств. Роль автотранспорту на ринку вантажних перевезень залишається домінуючою й зростає за багатьма напрямками. На відміну від фізичних осіб-перевізників, автотранспортні підприємства більше спеціалізуються на оптових перевезеннях переважно сировинних вантажів та наданні комплексних послуг. За останні роки помітно зросла кількість автотранспортних підприємств та робочих місць в галузі. Серед проблем розвитку акцентовано увагу на низькій рентабельності, недостатності амортизаційного ресурсу для інвестування, високому рівні зносу необоротних активів, низькому рівні оплати праці, обмеженому рівні фінансової автономності, недостатності довгострокового позичкового капіталу, високій залежності від оборотного капіталу, слабкій платіжній дисципліні, нераціональній структурі операційних витрат.

5. В роботі обґрунтовано та апробовано методичне забезпечення оцінки стійкості автотранспортних підприємств на основі двокомпонентного підходу, що полягає, з одного боку, у визначенні достатнього рівня інвестицій для розвитку, а з іншого, збалансованого рівня витратності

діяльності підприємства. Так, для першої компоненти запропоновано застосовувати інтегральний індикатор інвестиційної достатності, методика розрахунку якого ґрунтується на комбінуванні залежностей між обсягами капітальних інвестицій та інших ресурсних параметрів діяльності підприємств (амортизація, власний капітал, довгостроковий позичковий капітал та ін.), що дозволяє проводити багатоваріантні розрахунки. Друга компонента відображає співвідношення матеріальних та інших операційних витрат з сукупними доходами підприємства.

6. Запропонований механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який включає мету, очікувані результати, критерії ефективності, принципи, інструменти, сфери реформування та засоби реалізації, які підпорядковуються завданню усунення неконструктивних перешкод, що блокують можливості реалізації амбітних стратегій розвитку в легальних та прозорих конкурентних умовах. Результатом його впровадження на практиці стане зростання ефективності управління, розширене відтворення та покращення результативності функціонування, зростання якості та масштабів надання транспортних послуг, збалансування внутрішніх та зовнішніх ресурсів, зміцнення конкурентоспроможності галузевого ринку.

7. В дослідженні розроблено порядок інтеграції фінансового інжинірингу в механізм управління економічним розвитком підприємств, який передбачає розширення інноваційних фінансових інструментів для залучення капіталу, необхідного для розвитку. Саме комплексне впровадження фінансового інжинірингу як процесу планування, управління, розробки та реалізації інноваційних фінансових схем розглядається як безальтернативний інструмент формування цільових грошових потоків на підприємстві.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абакуменко О.В. Сутність та механізм фінансового інжинірингу. *Актуальні проблеми економіки*. 2007. № 1 (67). – С. 125-130.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення». Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/176>
3. Базилюк А.В., Назаренко Я.Я. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: *Монографія*. – К: Національний транспортний університет, 2010. – 197 С.
4. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента: учеб. пособие. Москва: Финансы и статистика, 1998. 477 с.
5. Барынькина Н.П. Эволюция понятия финансового инжиниринга в финансовой науке. *Вопросы экономики и права*. 2011. № 6. – С. 101-107.
6. Басалаева Е.В. Методика управления налогами на предприятии. *Финансы*. 2003. №4. – С. 30-33.
7. Баторшина А. Ф. Лебедева Т.Ю. Перспективи розвитку фінансового інжинірингу в Україні та світі. *Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка"* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=882>
8. Бідняк М.Н., Біліченко В.В. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика. *Монографія*. Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176с.
9. Біляєва В.Ю. Забезпечення фінансової стійкості банку засобами фінансового інжинірингу. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.08 «Гроші, фінанси і кредит» (08 – Економічні науки)*. – Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця, Харків, 2017. – 360 с.
10. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент: учеб. курс / И.А. Бланк. Киев: Ника-Центр: Эльга-Н, 2001. – 448 с.

11. Богатирьов І.О. Управління розвитком підприємства: автореферат. дис. ... канд. економ. наук: спец. 08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами» / І.О. Богатирьов. Київ. 2004. 22 с.
12. Бочаров В.В. Финансовый инжиниринг / В.В. Бочаров. Издательский дом "Питер", 2004. – 394 с.
13. Бунич П.Г. Хозяйственный механизм развитого социализма. М.: Наука, 1980. 352 с.
14. Бурмака М.М. Управління розвитком підприємства на прикладі підприємств будівельної галузі): монографія / М.М. Бурмака, Т.М. Бурмака. — Харків: ХНАДУ, 2011. — 204 с.
15. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство в Украине: проблемы становления. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.strana-oz.ru>
16. Васюк Н.В. Формування механізму стійкого розвитку машинобудівних підприємств. *Інноваційна економіка*. 2012. № 10. – С. 125-128.
17. Вовк О.М., Аверічев І.М. Стратегічні напрямки розвитку ринку транспортних послуг в Україні. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2015. № 2 (12). – С. 131-135.
18. Волинець Л.М. Концептуальні засади сталого розвитку транспортної галузі України в контексті фінансової безпеки держави. *Управлінський аспект забезпечення фінансової безпеки України*: монографія / За ред. Черевка О.В., Черкаси, 2018. С. 252-272.
19. Волинець Л.М. Формування стратегії управління ризиками на транспортних підприємствах. *Вісник Національного транспортного університету*. № 26(2). 2012. - С. 78-84.
20. Волинець Л.М., Горобінська І.В. Інтерпретація поняття «механізм управління економічним розвитком підприємства». *Theoretical foundations of modern science and practice. Abstracts of VIII International Scientific and*

Practical Conference. Lisbon, Portugal. 2021. – С. 55-59. URL: <https://eu-conf.com>

21. Волинець Л.М., Горобінська І.В. "MEANS OF IMPLEMENTATION OF THE ECONOMIC MECHANISM OF REGULATION OF ACTIVITY OF TRANSPORT ENTERPRISES". *Věda a perspektivy*, Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o. Praha, 2021. №1(1). – С. 328-335.

22. Волинець Л.М., Тишук В.П. Сутність та особливості реінжинірингу бізнес-процесів підприємства на сучасному етапі. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2010. № 7. С. 244-246

23. Волинець Л.М., Хоменко І.О., Халацька І.І. Дослідження етапів розвитку систем управління матеріальними потоками. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2015. № 15(4). С. 120-125.

24. Воробьева З.А. Финансовый инжиниринг на рынке корпоративных облигаций. *Дис. канд. экон. наук / З.А. Воробьева*; Финансовая Академия при Правительстве РФ. – М., 2004. – 305 с.

25. Галиц Лоуренс Финансовая инженерия: инструменты и способы управления финансовым риском: пер. с англ. / Лоуренс Галиц – М.: ТВП, 1998, – 576 с.

26. Гаркуша О.Ю. Концептуальний підхід до формування механізму управління розвитком виноробного підприємства. *Вісник Херсонського державного університету*. 2014. Вип. 6. Ч. 2. — С. 128-133.

27. Голубка С.М. Механізми регулювання автотранспортом у системі національного господарства. *Економіка та держава*, №9/2018. – Режим доступу http://www.economy.in.ua/pdf/9_2018/3.pdf

28. Горобінська І.В. Аналіз податкового навантаження та його вплив на динаміку ділової активності. *Актуальні проблеми економіки*, №10. К., 2004 – С. 26-32.

29. Горобінська І.В. Вплив підвищення ефективності діяльності транспортного сектору на розвиток національної економіки. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №9. К., 2012. – С. 281-285.

30. Горобінська І.В. Державне регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі на основі міжгалузевого аналізу. *Праці LXIX наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2013.

31. Горобінська І.В. Еволюція системи оподаткування від фіскальної до стимулюючої функції. *Сучасні проблеми розвитку національної економіки і шляхи їх розв'язання: Колективна наукова монографія / за наук. ред. д.е.н., проф. М.М. Єрмошенка*. К.: Національна академія управління, 2008. С. 294-299.

32. Горобінська І.В. Економічні форми мінімізації оподаткування в розширенні фінансових ресурсів підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика, №6*. К., 2009. – С. 229-232.

33. Горобінська І.В. Етапи реалізації порядку оптимізації системи оподаткування автотранспортних підприємств. *Праці LXVII наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2011.

34. Горобінська І.В. Забезпечення розвитку національної економіки за рахунок підвищення ефективності діяльності транспортної галузі. *Праці LXVI наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2010.

35. Горобінська І.В. Застосування фінансового інжинірингу в транспортній галузі. *Праці LXX наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2014.

36. Горобінська І.В. Інноваційні технології в управлінні транспортною діяльністю. *Праці LXXI наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2015.

37. Горобінська І.В. Концепція реформування державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №8. К., 2011. – С. 275-278.

38. Горобінська І.В., Кривошесва Т.О. Вплив оподаткування на інвестиції та економічне зростання в Україні. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*, №11. К., 2010. – С. 258-261.

39. Горобінська І.В. Механізм реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності. *Вісник Національного транспортного університету*, №24(1). К., 2011. – С. 232-236.

40. Горобінська І.В. Мінімізація оподаткування транспортних підприємств як фактор впливу тіньової економіки України. *Міжнародний науково-практичний семінар «Економіка і менеджмент на транспорті»*. – К.: КДАВТ, 2008. – С. 22-23.

41. Горобінська І.В. Оподаткування транспортних підприємств в системі податкового реформування. *Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія: Економіка*, №11. К., 2009. – С. 19-25.

42. Горобінська І.В. Оцінювання розвитку транспорту як каталізатора мультиплікативних ефектів в економіці. *Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу: Монографія / за ред. проф. А.В. Базиліук*. К.: Кондор-Видавництво, 2016. С. 87-98.

43. Горобінська І.В. Податкове регулювання в подоланні існуючих протиріч суб'єктів податкових відносин. *Праці LXV наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2009. – С. 292-293.

44. Горобінська І.В. Податкове реформування у розв'язанні проблем комплексного розвитку регіонів. *Міжнародна науково-практична конференція «Фінансовий потенціал регіонів України в умовах ринкової економіки»*. – Чернівці, 2006. – С. 148-150.

45. Горобінська І.В. Рационалізація оподаткування підприємств в умовах фінансової кризи. *II Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва»*. К., 2008. – С. 52-53.

46. Горобінська І.В. Створення умов подальшого розвитку транспортної галузі за рахунок пошуку додаткових джерел фінансування. *Праці LXVIII наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2012.

47. Горобінська І.В. Фінансовий інжиніринг як інструмент державного регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі. *Управління проектами, системний аналіз і логістика, №10*. К., 2013. – С. 433-439.

48. Горобінська І.В. Формування міжгалузевих мультиплікативних ефектів в економіці в результаті зниження тарифів на транспортні послуги. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету, №3(60)*. Чернігів, 2012. – С. 185-189.

49. Горобінська І.В. Формування міжгалузевих мультиплікативних ефектів в результаті інвестицій в транспортний комплекс. *Вісник Національного транспортного університету, №26(1)*. К., 2012. – С. 304-310.

50. Гречан А.П. Особливості формування інноваційної стратегії транспортних підприємств. *Вісник Національного транспортного університету*. 2015. № 33. С. 104–110.

51. Грещак М.Г. та ін. Внутрішній економічний механізм підприємства: *Навч. посібник* / М. Г. Грещак, О. М. Гребешкова, О. С. Коцюба; за ред. М. Г. Грещака. — К.: КНЕУ, 2001. — 228с.

52. Гузь Д.О., Тюхтенко Н. А., Бочкарьов Д. О. Сутність стратегії забезпечення економічного розвитку підприємств. *Вісник Сумського національного аграрного університету*. 2017. № 8. С. 72-77.

53. Гурнак В.М., Хоменко І.О., Волинець Л.М. Пріоритетні напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури

України [Електронний ресурс] *Фінансові дослідження*. №1. 2018. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/find_2018_1_15

54. Державне регулювання економіки: *Навч. посібник* / С.М. Чистов, А.Є. Никифоров, Т.Ф. Куценко та ін.— К.: КНЕУ, 2000. — 316с.

55. Дорофєєв О.В. Сучасні напрями забезпечення економічного розвитку суб'єктів аграрного виробництва. *Український журнал прикладної економіки*. 2018. Том 3. № 3. – С. 195-200. – ISSN 2415-8453. Режим доступу: <http://ujae.wunu.edu.ua/index.php/ujae/article/view/304/298>

56. Дунда С.П. Теоретичні підходи до визначення поняття «розвиток підприємства». *Проблеми підвищення інфраструктури: зб. наук. пр.* 2011. Вип. 32. С. 70–75. URL: <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/handle/123456789/5224>.

57. Дунська А.Р. Інноваційна стратегія як сучасний інструмент управління розвитком підприємства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.confcontact.com/20101008/5_dunska.htm

58. Дячек В.В., Гавкалова Н.Л. Концепція побудови механізму державно-приватного партнерства. *Інфраструктура ринку. Електронний науково-практичний журнал*. Випуск 41. 2020. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/41_2020_ukr/41_2020.pdf.

59. Економічна енциклопедія: у трьох томах. Т.3 / Редкол.: С.В. Мочерний (від. ред.) та ін. – К.: Вид. центр «Академія», 2002. – 952 с.

60. Євдокимова Д.М. Державне регулювання економічного розвитку: *автореф. дис. канд. екон. наук: 08.01.01 «Економічна теорія»*. К., 2002. – 20 с.

61. Єлісєєв А. Мінімізація податків законними способами. *Контракти*, 2003. № 36-37. Режим доступу: <http://www.kontrakty.com.ua/>

62. Єлісєєв А., Підлужний М. Податкове планування. Мінімізація оподаткування законними способами. – Л.: Ліга-Прес, 2003. – 274с.

63. Ємельянов О.Ю. Принципи та методи оцінювання потенціалу економічного розвитку підприємств. *Науковий простір: актуальні питання*,

досягнення та інновації, Том 1. Харків, МЦНД, жовтень 2020р. –Режим доступу: <https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/mcnd/article/view/4798/4752>

64. Єрохін С.А. Структурна трансформація національної економіки (теоретико-методологічний аспект): *монографія*. К.:Світ знань, 2002. 528с.

65. Жарко Р.П. Окремі аспекти оцінки податкової системи України як інструменту регулювання розвитку підприємницької діяльності. *Економіка. Фінанси. Право*. 2005. №5. – С. 11-16.

66. Жилінська Л.О. Управління розвитком машинобудівних підприємств на стратегічну перспективу: *дис. ... доктора. екон. наук: 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)»*. Маріуполь, 2016. 436 с.

67. Жихор О.Б., Балясна Ю.С. Управління фінансовими ризиками та методи їх нейтралізації на підприємстві. *Фін.-кредит. діяльн.: пробл. теорії та практики*. - 2011. - Вип. 2. - С. 149-153. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fkd.org.ua/article/viewFile/28932/26011>

68. Загородній А.Г., Єлісєєв А.В. Податки та податкове планування підприємницької діяльності: *Монографія*. Львів: Центр Бізнес-Сервісу, 2003. – 152с.

69. Закон України «Про автомобільний транспорт» № 2344/14 від 05.04.2001 зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

70. Закон України «Про державно-приватне партнерство» [Електронний ресурс] / м. Київ 1 липня 2010 року N 2404-VI // Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/>.

71. Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» № 1160-IV від 11.09.2003 зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

72. Закон України "Про підприємництво" №698-ХІІ від 07.02.1991 зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

73. Закон України «Про транспорт» №232/94-ВР від 10.11.1994 зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

74. Замлинський В.А. Фінансовий інжиніринг: механізм здійснення. *Економіка: реалії часу. Науковий журнал*. № 6 (40). 2018. – С. 25-37. Режим доступу: <https://economics.opu.ua/files/archive/2018/No6/25.pdf>.

75. Запасна Л.С. Економічна сутність розвитку підприємства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://masters.donntu.edu.ua/2009/fem/zavorotneva/library/tez5.htm>

76. Захарін С.В. Інвестиційне забезпечення економічного розвитку. *Фінанси України*. 2004. №10. С. 72-81.

77. Зверук Л.А., Рибачук В.О. Модернізація національного ринку банківських послуг як стратегічний орієнтир його розвитку (на прикладі ПАТ «Державний Ощадний банк України»). *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2017. № 1. – С. 19-26.

78. Згуровський М.З. Системний аналіз: проблеми, методологія, застосування: навчальний посібник; 2-е вид., перероб. і доп. Київ: Наукова думка, 2011. 726 с.

79. Золотых И.Б. Экономический механизм: суть и системное представление в аграрном секторе. *Економіка і суспільство*. Вип. № 13. 2017. Мукачівський державний університет. С. 198–201. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/13_ukr/33.pdf.

80. Измалков С.Б., Сонин К.И., Юдкевич М.М. Теория экономических механизмов (Нобелевская премия по экономике 2007 г.). *Вопросы экономики*. 2008. No 1. С. 4-26.

81. Калюжна Н.Г. Аналіз підходів до визначення системи управління підприємством. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. No 2. URL: http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2011_2_2/050-053.pdf
82. Капелинский Ю.И. Финансовый инжиниринг с использованием ценных бумаг. *Дис. канд. экон. наук* / Ю.И. Капелинский; Финансовая Академия при Правительстве РФ. – М., 1998. – 129 с.
83. Квасовський О.Р. Проблеми наукової систематизації принципів оптимального оподаткування. *Фінанси України*. 2006. №2. – С.101-112.
84. Кірейцев Г.Г. Фінансовий менеджмент: *навч. посіб.* Вид. 2-е, переробл. та допов. Київ: ЦУЛ, 2002. 495 с.
85. Кифяк В. Теоретичні основи визначення категорії «розвиток підприємства». *Економічний аналіз*. 2011. Вип. 8. Ч. 2. – С. 190–194.
86. Ковалев А. Банковский инжиниринг – новый мир финансов. *Финансовый директор*. №5, 2007г. – С. 15-22.
87. Коваленко М.В., Вовк І.М. Формування організаційно-економічного механізму управління стратегічним розвитком підприємства. *Економіка і суспільство*. 2019. № 20. С. 255–261.
88. Колб Р. У. Финансовые деривативы: [учебн.] / Р. У. Колб; [пер. с англ.]. - М. : Филинь, 1997. - 360 с.
89. Колесніков А.П. Засади механізму забезпечення стійкого розвитку підприємств. *Інноваційна економіка*. 2013. № 3(41). С. 97-100.
90. Конкурентоспроможність підприємства: оцінка рівня та напрями підвищення: [монографія / за заг. Ред О.Г.Янкового]. – Одеса: Атлант, 2013. – 470 с. – Режим доступу: http://oneu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/01/monografiya_ep_2013.pdf
91. Концепція реформування транспортного сектору економіки. – Постанова Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. №1684. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF#Text>

92. Котьякова-Литвин І.В. Фінансовий інжиніринг як драйв світової фінансової системи. *Ефективна економіка*. № 5, 2014.
93. Кох Р. Менеджмент и финансы от А до Я / Р. Кох. - СПб. : Financial Times-Питер, 1999. - 493 с.
94. Кравченко В., Фільштейн Л. Стан та перспективи розвитку фінансового інжинірингу. *Вісник економічної науки України*. 2012. № 2 (22). — С. 50-52. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/45057/13-Kravchenko.pdf?sequence=1>
95. Краскевич В.Є., Селіванова А.В. Фінансовий інжиніринг як інструмент інноваційної діяльності в інвестиційних проектах. *Математичні машини і системи*. 2016. № 1. — С.71-78.
96. Кузьмін О.Є., Жежуха В.Й., Городиська Н.А. Іноземний досвід інжинірингової діяльності. *Проблеми економіки*. 2014. № 3. — С. 240-245. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.problecon.com/pdf/2014/3_0/240_245.pdf
97. Кульман А. Экономические механизмы / Пер. с фр. общ. ред. Н. И. Хрустальной. М.: А/О Издательская группа «Прогресс», «Универс», 1993.
98. Куманов В.М., Тюлькіна К.О. Проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури: досвід зарубіжних країн та України. — *International scientific e-journal*, № 5 (January, 2020) [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.05.10.html>
99. Кучеренко А. Інституційні інструменти стимулювання фінансового інжинірингу. *Вісник КНТЕУ*. 2018. № 2. — С. 88-99.
100. Липатова І.В. Налоговое планирование: принципы, методы, правовые вопросы. *Финансы*. 2003. №3. — С. 28-31.
101. Литвиненко Є.О. Податкове стимулювання розвитку промислового виробництва. *Фінанси України*. 2004. №4. — С. 69-75.

102. Лупенко Ю.О., Фещенко В.В. Хеджування фінансових ризиків та сучасний ринок деривативів для підприємств аграрного сектору економіки [Електронний ресурс]. *Фінанси України*. 2014. № 11. – С. 98-115. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2014_11_8

103. Мариненко Н.Ю. Підходи до розвитку підприємства: методологічний аналіз. *Економіка і Суспільство*. Випуск №4, 2016. – Режим доступу: https://economyandsociety.in.ua/journals/4_ukr/26.pdf

104. Маркова С.В. Стратегічні вектори управління життєзабезпечення діяльності підприємства в умовах мінливого середовища. *Економічний аналіз: збірник наукових праць*. 2020. № 4. Т. 30. С. 276–283. Режим доступу: <https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/download/1943/6565657005>

105. Маршалл Джон Ф., Бансал Випул К. Финансовая инженерия: Полное руководство по финансовым нововведениям: пер. с англ. / Джон Ф. Маршалл, Випул К. Бансал – М.: ИНФРА-М, 1998. – 784 с.

106. Масалітіна В.В., Горобінська І.В., Микітко В.А. Управління фінансовою стійкістю підприємства. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник, №2 (47)*. К., 2020. – С. 147-155.

107. Масленченков Ю.С. Финансовый менеджмент в коммерческом банке: [Технология финансового менеджмента клиента] / Ю.С. Масленченков. - М. : Перспектива, 1997. - 221 с.

108. Мельник Л.Г. Основи стійкого розвитку: навч. посіб. Суми: Університетська книга, 2005. 654 с.

109. Михайлятенко Ю.М., Єрмілова К.В. Порівняльний аналіз форвардних і ф'ючерсних контрактів як основних інструментів з хеджування ризиків. [Електронний ресурс. *Scientific publication - rusnauka.com / Science and Civilization* 2008 р. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/36_NIO_2008/Economics/39382.doc.htm

110. Мороз А. Банківські операції: підручник / А. М. Мороз, М. І. Савлук, М. Ф. Пуховкіна [та ін.]. К.: КНЕУ, 2000. — 384 с.

111. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>

112. Нікітін А.В. Перспективи використання інструментів фінансового інжинірингу на банківському ринку України. *Фінанси, облік і аудит. Збірник наукових праць*. К.:КНЕУ, 2012. Випуск 19. – С. 111-119.

113. Овчарук В.В. Концептуальна модель побудови та використання систем адміністрування в управлінні підприємствами. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 17. – С. 12-17.

114. Оліховський В.Я. Методи та інструменти податкового планування в системі менеджменту підприємства. *Дис. канд. екон. наук.* – Національний університет «Львівська політехніка» Міністерства освіти і науки України, Львів, 2018. – 270с.

115. Офіційний сайт Державної служби статистики України. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

116. Павлюк К.В., Павлюк С.М. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави. [Електронний ресурс]. *Наукові праці КНТУ. Економічні науки* – 2010. № 17. Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/>.

117. Пакулін С.Л. Управління сталим розвитком сучасного підприємства. *Траєкторія науки*. 2016. № 3(8). URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/upravlinnya-stalim-rozvitkom-suchasnogo-pidpriemstva>

118. Пастухова В.В., Бичков О.О. Забезпечення стійкого розвитку підприємства на засадах відповідального управління. *Вісник Київського інституту бізнесу та технологій*. 2013. № 3. С. 62-67.

119. Пащенко О.П. Стратегічне управління розвитком підприємства. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. № 2. Т.2. — С. 99-103.

120. Передерієнко Н.І., Котляревський Я.В. Сутнісно-змістовна характеристика процесів управління розвитком підприємств. *Наукові записки [Української академії друкарства]*. 2012. № 2. — С. 103-111.

121. Писаренко Б.А., Проценко Н.Б. Механізм активного управління податковими платежами на підприємстві як фактор їх економічної стабільності. *Вісник академії економічних наук України*. 2003. №1. — С. 66-71.

122. Пługіна Ю.А. Організаційно-економічний механізм управління розвитком підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 33. С. 211–220.

123. Побережний Р.О. Основні напрямки розвитку підприємств машинобудування. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ»*. 2012. № 13. С. 90–100.

124. Погорєлов Ю.С. Категорія розвитку та її експлейнарний базис. *Теоретичні та прикладні питання економіки*. 2012. Вип. 27, Т.1. — С. 30-34. — Режим доступу: http://tppe.econom.univ.kiev.ua/data/2012_27_1/Zb27_1_04.pdf.

125. Погорєлов Ю.С. Розвиток підприємства: поняття та види. *Культура народів Причорномор'я*. 2006. № 88. С. 75–81. — Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/Articles/Kultnar/knp88/knp88_75-81.pdf

126. Погребницький М.Л. Державне регулювання ринку транспортних послуг: автореф. дис. канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / М.Л. Погребницький; Гуманіт. ун-т "Запоріж. ін-т держ. та муніцип. упр.". Запоріжжя, 2007. — 20 с.

127. Податкова політика держави. Ще один великий компроміс / за заг. ред. К. І. Швабія. Ірпінь: Університет ДФС України, 2018. 61 с.

128. Податкові важелі та стимули розвитку господарських систем (теоретичні засади та практика використання): *Монографія* / За загальною редакцією Андрущенка В.Л., Мельника В.М. — Ірпінь: Національний університет ДПС України, 2006. — 210с.

129. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. — Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/nk/>

130. Попович П.В., Шевчук О.С., Матвійшин А.Й., Лотоцька В.М. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень у сучасних умовах. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки*. 2016. № 2. – С. 224-229. - URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu_2016_2_35
131. Расвнёва О.В. Управление развитием предприятия: методология, механизмы, модели: *монография*. Х.: ВД "ИНЖЕК", 2006. — 496 с.
132. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): *Автореф. дис. д-ра юрид. наук: 12.00.07* / В.Й. Развадовський; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2004. – 38 с.
133. Рисін М.В., Федюк І.В. Шляхи впровадження інноваційних банківських продуктів в умовах глобалізації. *Вісник університету банківської справи*. 2017. № 3. – С. 71-76.
134. Розвиток підприємства як категорія системного методу наукового дослідження / В.В. Кубіній та ін. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2014. № 1(46). С. 122–131.
135. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки: *наукова доповідь* / за ред. д-ра ек. наук О.І. Никифороук; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозув. НАН України". К., 2018. – 200 с.
136. Розпорядження КМУ «Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 07 квітня 2021 р. № 321-р. – Доступно за посиланням: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421>
137. Росс С. Основы корпоративных финансов / С. Росс; [пер. с англ.]. М.: Лаборатория базовых знаний, 2000. – 720 с.
138. Ситник О.Б. Досвід інжинірингової діяльності в сучасному економічному просторі *Економіка та управління підприємствами*

машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики, 2013, № 4 (24) – [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.khai.edu/csp/nauchportal/Arhiv/EUPMG/2013/EUPMG413/Sitnik.pdf>

139. Сич Є.М. Бойко О.В. Інституціоналізація економічних інтересів суб'єктів транспортного ринку. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки*. 2012. № 4. – С. 96-108. - URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vcndtue_2012_4_17.

140. Слободяник Ю.Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах: *монографія*. Суми: УАБС НБУ, 2007. – 162с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/50304/5/Slobodianyuk_Finansovyi_mekhanizm_funktsionuvannia_pidpriemstv_pasazhyrskoho_avtotransportu_suchasnykh_umovakh.pdf

141. Соколовська А.М. Теоретичні засади визначення податкового навантаження та рівня оподаткування економіки. *Економіка України*. 2006. № 7. – С. 4-12.

142. Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf

143. Статистичний щорічник України за 2020 рік. Державна служба статистики України. Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/11/Yearbook_2020.pdf

144. Стратегія сталої логістики та План дій для України. Проект для розгляду. Доступно за посиланням: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>

145. Тимошин Д.А. Настоящее и будущее финансового инжиниринга. *Финансист*. 1999. № 8. – С. 38-42.

146. Тимошко Г.М. Сутність поняття «управління» та «менеджмент» в педагогічній теорії і практиці. *Теорія та методика управління освітою*. №7.

2011. [Електронний ресурс]. Режим доступу:
http://umo.edu.ua/images/content/nashi_vydanya/metod_upr_osvit/v_7/13.pdf

147. Ткачик Л.П. Розвиток корпоративного податкового менеджменту в умовах відкритої економіки України: *автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.08*. Львів, 2014. 20 с.

148. Ткаченко В.В. Аналіз методик оцінки податкового навантаження підприємств. *Бізнес-інформ*. 2012. Вип.10. С.215-220

149. Турпак Т.Г., Назаренко Я.Я., Горобінська І.В. Податкова безпека транспортних підприємств. *Економіка та держава, №9*. К., 2020. – С. 59-63.

150. Тюріна Н.М., Карвацка Н.М. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: *Навчальний посібник*. - К.: Центр учбової літератури, 2013. - 408 с. - [Електронний ресурс] – Режим доступу:
http://pidruchniki.com/2003062553890/ekonomika/osoblivosti_upravlinnya_rizika_mi_zovnishnoekonomichniy_diyalnosti

151. Устенко А.О. Система управління підприємством. *Вісник Прикарпатського університету. Економіка*. 2014. Вип. Х. С. 96–103.

152. Фінансовий інжиніринг: [навчальний посібник] / [О.М. Сохацька, Л.В. Гаврилюк-Єнсен, В.М. Олейко]/ За ред. О.М.Сохацької. – К.: Кондор, 2011. – 660 с.

153. Финнерти Дж. И. Финансы корпораций: теория, методы и практика/ Дж. И. Финнерти, Ч. Ф. Ли,; [пер. с англ.]. - М. : ИНФРА-М, 2000. - 686 с.

154. Харченко В.А. Особливості застосування системного підходу до управління підприємством. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2012. Вип. 1.Т. 2. С. 242–246.

155. Харченко В.А. Сутність системи управління розвитком промислового підприємства. *Еконо- міка промисловості*. 2013. № 4(64). С. 100–110.

156. Хвостіна І.М. Механізм управління розвитком підприємства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2015. № 1. С. 30–33.

157. Хоменко І.О., Волинець Л.М., Шамкало А.О. Особливості надходження прямих іноземних інвестицій та їхній вплив на економіку України. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2021. № 1(25). С. 15-26.
158. Хоменко І.О., Горобінська І.В., Вовк Є.А. Причини виникнення та напрямки подолання тіньової економіки в Україні. *Вісник Національного транспортного університету*, №44. К., 2019. – С. 151-160.
159. Хоменко І.О., Горобінська І.В., Матяш Л.М. Ухилення від оподаткування як наслідок фіскальної спрямованості податкової системи України. *Вісник Національного транспортного університету*, №44. К., 2019. – С. 161-170.
160. Хоменко І.О., Гурнак В.М., Волинець Л.М. Пріоритетні напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України. *Фінансові дослідження*. 2018. № 1 (4). [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://fr.stu.cn.ua/tmppdf/110.pdf>.
161. Цуркан І.М. Розробка виробничої програми з урахуванням оптимізації податкових платежів. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. №4. Дніпропетровськ: РВК НГУ. 2004. – С. 69-77.
162. Чаленко А.Ю. О понятийной неопределенности термина «механизм» в экономических исследованиях. *Экономика промышленности*. 2010. Т. 51. № 3. С. 26–33. URL: http://kapital-rus.ru/articles/article/o_neopredelennosti_termina_mehanizm_v_ekonomicheskikh_issledovaniyah/
163. Чеснакова Л.С., Малахова Ю.А. Концептуальна модель податкового менеджменту підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ. 2013. Вип.28. – С. 519-524.
164. Чмутова І.М., Азізова К.М., Біляєва В.Ю. Інструменти фінансового інжинірингу в забезпеченні фінансової стійкості банку: *монографія*. – Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2018. – 160 с.

165. Шаптала Є.Ю. Стимули у податковому праві: поняття, ознаки та функції. *Право та інноваційне суспільство*. № 2 (9) 2017. – С. 74-80.
166. Шинкаренко В.Г., Левченко О.П. Формирование стратегии развития АТП. *Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр.* Харків: ХНАДУ. 2004. Вип. 7. – С.88-99.
167. Широ́в А.А., Янто́вский А.А. Оценка мультипликативных эффектов в экономике. Возможности и ограничения. *ЭКО: Всероссийский экономический журнал*. 2011. № 2. - С. 40-58.
168. Шубравська О. Сталий економічний розвиток: поняття і напрямки дослідження. *Економіка України*. 2005. №1. – С. 36–42.
169. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту: *Навчальний посібник*. К.: Арістей, 2007. – 458 с. Режим доступу: <http://www.zerkalov.org.ua/>
170. Built to last: Making sustainability a priority in transport infrastructure. By Luca Milani, Detlev Mohr, and Nicola Sandri. October 1, 2021. - <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/built-to-last-making-sustainability-a-priority-in-transport-infrastructure>
171. Cherevko O.V. (ed.) (2018) Kontseptualni zasady staloho rozvytku transportnoi haluzi ukrainy v konteksti finansovoi bezpeky derzhavy [Conceptual principles of sustainable development of the transport sector of Ukraine in the context of financial security of the state]. Upravlinskyi aspekt zabezpechennia finansovoi bezpeky Ukrainy [Management aspect of financial security of Ukraine]. Cherkasy, pp. 252-272[in Ukrainian].
172. Digital-технології облікових та фінансово-аналітичних процесів на транспортних підприємствах. *Навч.-метод. Посібник / За ред. проф. Базилюк А.В., доц. Гошовської В.В.* – К: НТУ, 2019. – 263 с.
173. Finnerty J.D. Project financing. Asset-based financial engineering. New Jersey: John Wiley & Sons Inc., 2007. – 476 p.
174. Khomenko I.O., Volynets L.M., Khalatska I.I. Implementation of european union norms in the national transport sector of Ukraine. *Sustainable*

economic development: basis, determinants, tendencies, marks: collective monograph. Poznan 2019. P.113-122.

175. Khomenko I.O., Volynets L.M. Logistic support for the development of creative industries. Creative economy - element of modern innovation development / edited by Shkarlet S. - Published by Academic Society of Michal Baludansky in cooperation with UK Technical University of Košice, Slovakia, 2020. - R. 148-163. - Printed by UK Technical University of Košice, Slovakia; Printing 300.

176. Kolb R.W. Financial derivatives / R.W. Kolb, J.A. Overdahl. – New York: Wiley, 2003. – 194 p.

177. Lyuu Y. Financial engineering and computation / Y. Lyuu. – Cambridge: Cambridge University Press, 2004. – 627 p.

178. Olena Nykyforuk, Olga Stasyuk, Larysa Chmyrova, Natalia Fedyaj System of digital transformation indicators in transport sector. *Open Access Peer-reviewed Journal European Journal of Intelligent Transportation Systems* 1(2), July 2019. P. 3-12.

179. Stepanov, V. Yu. State regulation of transport sphere. *Bulletin of the National University of Civil Protection of Ukraine. Series: Public Administration.* Vol. 1, 2016. pp. 97-103.

180. The future of the EU transport sector (2021-2024) – four trends. – Available to: <https://dr2consultants.eu/the-future-of-the-eu-transport-sector-2021-2024-four-trends/>

ДОДАТКИ

Таблиця А.1 – Перевезення вантажів за видами транспорту в Україні в 2015-2020 pp. Freight transportation by type of transport

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
	Млн.т / Mln.t						
Транспорт	1474	1543	1582	1643	1579	1641	Transport
залізничний ¹	350	343	339	322	313	306	rail ¹
автомобільний – усього ²	1021	1086	1122	1206	1147	1232	road – total ²
у тому числі							including
автопідприємства	109	123	126	134	190	152	car companies
водний	6	7	6	6	6	6	water
морський	3	3	2	2	2	2	sea
річковий	3	4	4	4	4	4	river
авіаційний ³	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	air ³
трубопровідний	97	107	115	109	113	97	pipeline
	Відсотків до загального обсягу / Percentage of total volume						
Транспорт	100	100	100	100	100	100	Transport
залізничний ¹	24	22	22	20	20	19	rail ¹
автомобільний – усього ²	69	71	71	73	73	75	road – total ²
у тому числі							including
автопідприємства	7	8	8	8	12	9	car companies
водний	0	0	0	0	0	0	water
морський	0	0	0	0	0	0	sea
річковий	0	0	0	0	0	0	river
авіаційний ³	0	0	0	0	0	0	air ³
трубопровідний	7	7	7	7	7	6	pipeline

¹– За даними Акціонерного товариства "Українська залізниця" (далі – АТ "Укрзалізниця") / According to the data of JS company "Ukrzaliznytsia".

²– З урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб та комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями / Including shipments for one's own needs and commercial cargo transportation by natural persons-entrepreneurs.

³– За даними Державної авіаційної служби України / According to the data of State Aviation Administration of Ukraine.

Джерело: Державна служба статистики України, Статистичний збірник «Транспорт України 2020», Київ, 2021, Розділ 2 «Перевезення вантажів та пасажирів», Таблиця 2.1. - С.34 – доступно за посиланням: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.xlsx

Таблиця А.2 – Перевезення вантажів у середньому за добу та середня відстань перевезень однієї тони вантажів окремими видами транспорту в Україні в 2015-2020 рр.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Перевезення вантажів у середньому за добу¹							
	<i>(muc.m / thsd.t)</i>						
Транспорт	4039	4215	4334	4501	4326	4484	Transport
залізничний ²	959	938	930	883	857	835	rail ²
морський	9	8	6	5	6	5	sea
річковий	9	10	10	10	11	11	river
автомобільний ³	2796	2966	3073	3303	3143	3367	road ³
трубопровідний	266	292	315	300	309	266	pipeline
	%						
Транспорт	100	100	100	100	100	100	Transport
залізничний ²	23,7	22,3	21,5	19,6	19,8	18,6	rail ²
морський	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	sea
річковий	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	river
автомобільний ³	69,2	70,4	70,9	73,4	72,7	75,1	road ³
трубопровідний	6,6	6,9	7,3	6,7	7,1	5,9	pipeline
Середня відстань перевезення однієї тони вантажів окремими видами транспорту							
	<i>(км / km)</i>						
Залізничний ¹	557	546	565	578	581	575	Rail ¹
Морський	1173	837	1264	963	837	830	Sea
у міжнародному сполученні	1666	1165	1687	1306	1267	1195	ininternationaltraffic
Річковий	498	402	391	417	406	362	River
у міжнародному сполученні	1083	885	949	942	907	973	ininternationaltraffic
Автомобільний ¹	52	53	56	60	57	53	Road ¹
Авіаційний ¹	3053	3048	3325	3428	3193	3583	Air ¹
у міжнародному сполученні	3066	3053	3334	3437	3207	3590	ininternationaltraffic
Трубопровідний	830	884	918	907	928	711	Pipeline

¹ – Розраховується на календарну кількість днів у році / Calculated for the calendar number of days in the year.

² – За даними Акціонерного товариства "Українська залізниця" (далі – АТ "Укрзалізниця") / According to the data of JS company "Ukrzaliznytsia".

³ – За даними Державної авіаційної служби України / According to the data of State Aviation Administration of Ukraine.

Джерело: Державна служба статистики України, Статистичний збірник «Транспорт України 2020», Київ, 2021, Розділ 2 «Перевезення вантажів та пасажирів», Таблиця 2.23 та 2.24. - С.47 – доступно за посиланням: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.xlsx, власні розрахунки

Таблиця А.3 – Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів автомобільним транспортом за регіонами¹ в Україні в 2015-2020рр.

(км /km)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Україна	52	53	56	60	57	53	Ukraine
Закарпатська	516	526	604	580	512	437	Zakarpattia
Волинська	174	168	185	206	226	233	Volyn
Львівська	211	210	198	207	211	205	Lviv
Чернівецька	221	213	185	202	210	192	Chernivtsi
м.Київ	210	216	205	127	123	145	City Kyiv
Луганська	44	54	98	103	136	125	Luhansk
Одеська	125	124	120	132	128	121	Odesa
Харківська	94	127	138	139	128	117	Kharkiv
Івано-Франківська	105	105	84	124	106	101	Ivano-Frankivsk
Чернігівська	70	91	100	107	108	101	Chernihiv
Херсонська	116	114	101	98	92	96	Kherson
Рівненська	100	117	118	126	105	94	Rivne
Миколаївська	65	61	72	78	87	89	Mykolayiv
Сумська	56	57	61	70	95	84	Sumy
Черкаська	104	63	102	81	66	78	Cherkasy
Тернопільська	82	90	79	75	76	75	Ternopol
Київська	84	80	86	113	83	74	Kyiv
Вінницька	55	63	60	61	61	62	Vinnitsya
Запорізька	45	48	50	49	50	49	Zaporizhzhya
Хмельницька	85	75	67	63	67	48	Khmelnyskiy
Кіровоградська	40	31	32	32	30	34	Kirovohrad
Житомирська	19	26	23	26	29	24	Zhytomyr
Полтавська	20	18	15	16	15	16	Poltava
Дніпропетровська	12	16	15	16	15	14	Dnipropetrovsk
Донецька	29	19	23	19	12	10	Donetsk
Автономна Республіка Крим	...	...	...	...	...	...	Autonomous Republic of Crimea
м.Севастополь	...	...	...	...	...	...	City Sevastopol

¹З урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб та комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями / Including shipments for one's own need and commercial car go transportation by natural persons-entrepreneurs.

Джерело: Державна служба статистики України, Статистичний збірник «Транспорт України 2020», Київ, 2021, Розділ 2 «Перевезення вантажів та пасажирів», Таблиця 2.25 - С.48 – доступно за посиланням: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.xlsx, власні розрахунки

Таблиця А.4 – Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів АТП за регіонами в Україні в 2015-2020рр.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	(км / km)
Україна	186	177	188	179	159	182	<i>Ukraine</i>
Чернігівська	562	636	736	748	745	835	<i>Chernihiv</i>
Закарпатська	914	825	843	863	321	620	<i>Zakarpattya</i>
Сумська	200	218	286	283	707	560	<i>Sumy</i>
Рівненська	536	719	762	783	570	535	<i>Rivne</i>
Чернівецька	125	173	297	242	175	392	<i>Chernivtsi</i>
Волинська	261	197	255	283	319	350	<i>Volyn</i>
Львівська	366	340	324	318	302	325	<i>Lviv</i>
Київська	654	400	368	310	269	253	<i>Kyiv</i>
Херсонська	242	242	258	233	217	235	<i>Kherson</i>
Черкаська	225	208	192	140	152	233	<i>Cherkasy</i>
Харківська	225	288	312	271	237	228	<i>Kharkiv</i>
Одеська	176	243	244	262	203	220	<i>Odesa</i>
Полтавська	303	280	311	307	223	217	<i>Poltava</i>
Тернопільська	265	188	150	135	140	212	<i>Ternopyl</i>
Луганська	72	97	178	327	280	209	<i>Luhansk</i>
Запорізька	178	189	155	165	166	202	<i>Zaporizhzhya</i>
м.Київ	312	296	272	262	168	180	<i>cityKyiv</i>
Миколаївська	133	134	154	209	146	141	<i>Mykolayiv</i>
Вінницька	205	169	127	131	143	130	<i>Vinnitsya</i>
Кіровоградська	160	159	52	50	54	120	<i>Kirovohrad</i>
Хмельницька	103	92	107	112	118	117	<i>Khmelnyskiy</i>
Житомирська	64	66	57	55	63	114	<i>Zhytomyr</i>
Дніпропетровська	162	130	129	132	102	103	<i>Dnipropetrovsk</i>
Івано-Франківська	139	184	106	187	135	94	<i>Ivano-Frankivsk</i>
Донецька	20	20	28	16	22	19	<i>Donetsk</i>
Автономна Республіка Крим	...	...	...	...	...	...	<i>Autonomous Republic of Crimea</i>
м.Севастополь	...	...	...	...	...	...	<i>citySevastopol</i>

Джерело: Державна служба статистики України, Статистичний збірник «Транспорт України 2020», Київ, 2021, Розділ 2 «Перевезення вантажів та пасажирів», Таблиця 2.27 - С.49 – доступно за посиланням: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.xlsx, власні розрахунки

Таблиця А.5 – Обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом України та країн ЄС у 2015-2019 рр.

	2015	2016	2017	2018	2019	
Країни ЄС, що перевищують Україну за обсягами перевезення вантажів автомобільним транспортом, млн т						
Велика Британія	1511,8	1495,4	1459,8	1467,7		<i>United Kingdom</i>
Німеччина	3035,3	3111,8	3161,8	3200,9	3208,2	<i>Germany</i>
Франція	1797,1	1727,4	1714,2	1806,3	1634,7	<i>France</i>
Іспанія	1258,7	1285,6	1409,7	1475,2	1542,5	<i>Spain</i>
Польща	1265,0	1313,7	1501,8	1390,2	1506,5	<i>Poland</i>
Україна¹	1020,6	1085,7	1121,7	1205,5	1147,1	<i>Ukraine¹</i>
Країни ЄС, що Україна перевищу за обсягами перевезення вантажів автомобільним транспортом, млн т						
Італія	957,0	901,5	874,4	920,7	978,9	<i>Italy</i>
Нідерланди	641,4	656,4	666,0	680,2	688,9	<i>Netherlands</i>
Чехія	438,9	431,9	459,4	479,2	504,1	<i>Czechia</i>
Швеція	422,9	433,5	455,5	481,3	449,3	<i>Sweden</i>
Австрія	351,0	376,3	386,9	393,3	402,2	<i>Austria</i>
Бельгія	295,0	292,4	300,1	285,5	283,9	<i>Belgium</i>
Фінляндія	271,9	278,9	280,7	274,4	270,4	<i>Finland</i>
Румунія	198,6	216,1	226,3	237,1	256,6	<i>Romania</i>
Угорщина	198,7	197,8	188,3	206,7	202,6	<i>Hungary</i>
Словаччина	147,3	156,3	176,8	177,2	187,2	<i>Slovakia</i>
Данія	176,9	183,4	179,1	167,5	167,7	<i>Denmark</i>
Ірландія	118,1	141,7	147,2	150,0	159,4	<i>Ireland</i>
Португалія	154,8	148,6	157,7	157,8	154,4	<i>Portugal</i>
Болгарія	161,8	147,1	151,8	143,3	115,0	<i>Bulgaria</i>
Литва	58,6	63,6	77,0	89,1	100,8	<i>Lithuania</i>
Хорватія	66,5	72,5	72,3	74,0	81,1	<i>Croatia</i>
Латвія	62,6	63,4	68,0	76,7	73,8	<i>Latvia</i>
Кіпр	14,4	19,7	25,6	29,3	29,4	<i>Cyprus</i>
Естонія	28,2	34,6	29,0	28,5	28,4	<i>Estonia</i>

¹ З урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб та комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями / Taking into account transportation performed for own needs and commercial freight transportation performed by natural persons-entrepreneurs.

Джерело: Державна служба статистики України, Статистичний збірник «Транспорт України 2020», Київ, 2021, Розділ 5 «Міжнародні порівняння з країнами Європейського союзу», Таблиця 5.5 - С.109 – доступно за посиланням: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.xlsx, власні розрахунки

Таблиця А.6 – Обсяги вантажообігу автомобільного транспорту України та країн ЄС у 2015-2019 рр.

	2015	2016	2017	2018	2019	
Країни ЄС, що перевищують Україну за обсягами вантажообігу автомобільним транспортом, млрд.ткм						
Велика Британія	154,5	159,6	158,4	163,8		<i>United Kingdom</i>
Польща	260,7	290,7	335,2	315,9	349,0	<i>Poland</i>
Німеччина	314,8	315,8	313,1	316,8	311,9	<i>Germany</i>
Іспанія	209,4	217,0	231,1	239,0	249,6	<i>Spain</i>
Франція	153,6	155,8	167,7	173,3	174,0	<i>France</i>
Італія	116,8	112,6	112,9	124,9	138,0	<i>Italy</i>
Нідерланди	68,9	67,8	67,5	68,9	68,3	<i>Netherlands</i>
Україна¹	53,3	58,0	62,3	72,1	65,0	<i>Ukraine¹</i>
Країни ЄС, що перевищують Україну за обсягами вантажообігу автомобільним транспортом, млрд.ткм						
Румунія	39,0	48,2	54,7	58,8	61,0	<i>Romania</i>
Литва	26,5	31,0	39,1	43,6	53,1	<i>Lithuania</i>
Швеція	41,5	42,7	41,8	43,5	42,6	<i>Sweden</i>
Чехія	58,7	50,3	44,3	41,1	39,1	<i>Czechia</i>
Угорщина	38,4	40,0	39,7	37,9	37,0	<i>Hungary</i>
Бельгія	36,1	35,6	34,2	32,7	34,8	<i>Belgium</i>
Словаччина	33,5	36,1	35,4	35,6	33,9	<i>Slovakia</i>
Португалія	32,5	34,7	34,1	32,7	31,1	<i>Portugal</i>
Фінляндія	24,5	26,9	28,0	28,4	28,8	<i>Finland</i>
Болгарія	32,4	35,4	35,2	27,0	20,6	<i>Bulgaria</i>
Греція	19,8	20,9				<i>Greece</i>
Словенія	17,9	18,7	20,8	22,2		<i>Slovenia</i>
Австрія	17,2	18,1	18,4	18,6	18,9	<i>Austria</i>
Данія	15,3	16,0	15,5	15,0	15,0	<i>Denmark</i>
Латвія	14,7	14,2	15,0	15,0	15,0	<i>Latvia</i>
Хорватія	10,4	11,3	11,8	12,6	12,5	<i>Croatia</i>
Ірландія	9,8	11,6	11,8	11,5	12,4	<i>Ireland</i>
Естонія	6,3	6,7	6,2	5,8	4,8	<i>Estonia</i>
Кіпр	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	<i>Cyprus</i>

¹ З урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб та комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями / Taking into account transportation performed for own needs and commercial freight transportation performed by natural persons-entrepreneurs.

Джерело: Державна служба статистики України, Статистичний збірник «Транспорт України 2020», Київ, 2021, Розділ 5 «Міжнародні порівняння з країнами Європейського союзу», Таблиця 5.6 - С.110 – доступно за посиланням: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.xlsx, власні розрахунки

Таблиця А.7 – Обсяги та структура експорту транспортних послуг України в 2015-2020 рр.

Показники	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	експорт, млн дол США						імпорт, млн дол США					
Транспортні послуги, з них	5263,2	5300,5	5861,4	5851,4	9109,9	4988,4	1153,4	989,3	1213,1	1464,8	1559,1	1061,0
морського транспорту	735,9	661,6	612,1	523,3	595,9	606,0	191,7	141,2	222,8	223,0	273,8	309,9
річкового транспорту						25,8	0,6	0,4			0,5	
повітряного транспорту	853,6	882,8	1091,8	1221,6	1419,7	802,2	466,9	357,5	452,4	695,7	757,8	319,9
залізничного транспорту	751,3	561,1	580,9	538,9	501,7	405,2	287,0	259,9	297,7	283,0	262,7	197,4
автомобільного транспорту	249,1	237,9	273,8	304,4	338,8	339,8	91,8	114,9	132,8	142,9	157,0	176,5
трубопровідного транспорту	2258,0	2630,7	2998,2	2959,0	5904,2	2443,2	98,1	87,2			59,7	
інші транспортні послуги	341,6	262,9	239,9	233,4	260,0	320,1	11,3	20,9	16,6	23,4	29,0	27,6
поштової та кур'єрської служби	23,7	31,2	30,6	35,8	53,5	46,3	5,8	7,4	10,5	17,2	18,6	28,2
	Структура експорту послуг, %						Структура імпорту послуг, %					
Транспортні послуги, з них	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
морського транспорту	14,0	12,5	10,4	8,9	6,5	12,1	16,6	14,3	18,4	15,2	17,6	29,2
річкового транспорту						0,5	0,1					
повітряного транспорту	16,2	16,7	18,6	20,9	15,6	16,1	40,5	36,1	37,3	47,5	48,6	30,1
залізничного транспорту	14,3	10,6	9,9	9,2	5,5	8,1	24,9	26,3	24,5	19,3	16,8	18,6
автомобільного транспорту	4,7	4,5	4,7	5,2	3,7	6,8	8,0	11,6	10,9	9,8	10,1	16,6
трубопровідного транспорту	42,9	49,6	51,2	50,6	64,8	49,0	8,5	8,8			3,8	
інші транспортні послуги	6,5	5,0	4,1	4,0	2,9	6,4	1,0	2,1	1,4	1,6	1,9	2,6
поштової та кур'єрської служби	0,5	0,6	0,5	0,6	0,6	0,9	0,5	0,8	0,9	1,2	1,2	2,7

Джерело: Державна служба статистики України, Статистичний збірник «Транспорт України 2020», Київ, 2021, Розділ 1 «Загальний розділ», Таблиця 1.19 - С.28 – доступно за посиланням: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.xlsx, власні розрахунки

Додаток Б

Таблиця Б.1 – Обсяги та структура перевезення вантажів АТП за видами вантажів в Україні в 2015-2020 рр.

Види вантажів	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Обсяги, млн.т						Структура, %					
Усі вантажі	108913,1	123196,1	126472,0	134398,2	190041,2	151920,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Руди металеві та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів; торф; уранові та торієві руди	40397,8	49809,5	46461,0	55559,5	72857,6	49803,0	37,1	40,4	36,7	41,3	38,3	32,8
Продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства	14718,6	15739,8	17628,5	16697,0	24366,2	20737,3	13,5	12,8	14,0	12,4	12,8	13,7
Харчові продукти, напої та тютюнові вироби	13530,3	13783,0	15324,6	15746,8	22512,4	19204,2	12,4	11,2	12,1	11,7	11,9	12,6
Інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань	9836,2	11559,8	10318,2	8243,7	19433,0	17083,5	9,0	9,4	8,2	6,1	10,2	11,2
Продукція мінеральна неметалева інша	6704,7	8310,9	9238,1	10230,2	15767,3	12340,4	6,2	6,7	7,3	7,6	8,3	8,1
Кокс і продукти нафтоперероблення	4157,6	4283,2	4986,9	4495,8	6592,8	7544,2	3,8	3,5	4,0	3,4	3,5	5,0
Кам'яне і буре вугілля; сира нафта та природний газ	3601,1	2838,9	2829,0	2515,7	3704,8	4852,3	3,3	2,3	2,2	1,9	2,0	3,2
Основні метали; готові металеві вироби, крім машин і устаткування	2923,2	2776,6	3285,2	3551,9	3206,5	4692,2	2,7	2,3	2,6	2,6	1,7	3,1
Деревина та вироби з деревини та корка; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації	2899,8	3687,8	4103,4	3951,9	6326,5	3971,5	2,7	3,0	3,3	2,9	3,3	2,6

Продовження таблиці Б.1

Види вантажів	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Обсяги, млн.т						Структура, %					
Вторинна сировина; комунальні та інші відходи	3093,3	3160,7	3318,1	3308,1	3678,9	2578,8	2,9	2,6	2,6	2,5	1,9	1,7
Меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань	1384,5	1484,2	1764,1	2290,9	2354,0	2043,5	1,3	1,2	1,4	1,7	1,2	1,4
Речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові; паливо ядерне	1601,7	1166,9	1683,5	1687,3	1969,1	1775,1	1,5	1,0	1,3	1,3	1,0	1,2
Машини і устаткування, не віднесені до інших угруповань;	1740,5	1991,2	2280,1	2566,6	2955,7	1830,0	1,6	1,6	1,8	1,9	1,6	1,2
Групові вантажі: група різних видів вантажів, що їх перевозять разом	782,5	849,7	1001,7	1036,8	1269,5	1757,1	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	1,2
Транспортні засоби	444,6	387,8	396,6	435,1	722,7	510,7	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
Пошта, поштові відправлення	355,8	644,2	885,9	950,9	1117,0	478,8	0,3	0,5	0,7	0,7	0,6	0,3
Устаткування і матеріали, що їх використовують при транспортуванні вантажів	355,0	266,7	413,9	497,4	544,2	514,1	0,3	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3
Текстиль та вироби текстильні; шкіра та вироби зі шкіри	247,9	420,2	515,3	599,2	584,4	142,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,3	0,1
Вантажі, що їх транспортують у зв'язку із переїздом	138,1	35,1	37,7	33,7	78,7	61,6	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Джерело: Державна служба статистики України

Таблиця Б.2 – Регіональна структура перевезення вантажів усіма автоперевізниками в Україні у 2015-2020 рр.

Регіони	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Обсяги, млн.т						Структура, %					
Україна	1020,6	1085,7	1121,7	1205,5	1147,0	1232,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Дніпропетровська	300,4	284,2	328,1	324,4	336,6	391,0	29,4	26,2	29,2	26,9	29,3	31,7
Полтавська	161,4	193,0	173,0	171,8	160,1	167,1	15,8	17,8	15,4	14,3	14,0	13,6
Донецька	77,0	118,6	105,1	112,7	92,5	95,5	7,5	10,9	9,4	9,3	8,1	7,8
Київська	40,6	48,2	48,9	56,3	51,5	81,3	4,0	4,4	4,4	4,7	4,5	6,6
м.Київ	18,5	23,8	29,4	82,8	74,9	67,8	1,8	2,2	2,6	6,9	6,5	5,5
Житомирська	52,1	39,9	43,4	43,3	39,0	43,2	5,1	3,7	3,9	3,6	3,4	3,5
Хмельницька	27,6	29,7	32,2	33,5	30,4	37,5	2,7	2,7	2,9	2,8	2,7	3,0
Вінницька	30,0	28,9	27,8	29,2	30,0	31,7	2,9	2,7	2,5	2,4	2,6	2,6
Запорізька	28,5	29,0	30,4	30,7	30,7	32,1	2,8	2,7	2,7	2,5	2,7	2,6
Кіровоградська	43,8	38,8	45,8	49,2	38,5	32,2	4,3	3,6	4,1	4,1	3,4	2,6
Одеська	22,2	22,6	24,1	29,0	28,8	29,3	2,2	2,1	2,1	2,4	2,5	2,4
Харківська	28,3	29,7	32,4	32,8	29,6	27,7	2,8	2,7	2,9	2,7	2,6	2,2
Львівська	20,6	21,5	23,2	25,8	24,4	25,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,0
Рівненська	12,5	14,8	19,2	17,1	19,5	22,9	1,2	1,4	1,7	1,4	1,7	1,9
Черкаська	25,0	31,9	30,1	42,7	34,6	23,4	2,5	2,9	2,7	3,5	3,0	1,9
Миколаївська	19,5	23,0	20,5	21,3	20,6	20,6	1,9	2,1	1,8	1,8	1,8	1,7
Тернопільська	13,8	14,7	16,7	18,4	16,2	18,6	1,4	1,3	1,5	1,5	1,4	1,5
Івано-Франківська	14,3	15,7	20,2	12,0	14,1	15,1	1,4	1,4	1,8	1,0	1,2	1,2
Сумська	11,6	11,6	12,6	12,7	12,4	14,8	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2
Чернігівська	10,3	11,9	11,7	11,9	12,5	13,6	1,0	1,1	1,0	1,0	1,1	1,1
Волинська	10,6	12,5	13,0	13,4	13,1	12,4	1,0	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0
Херсонська	10,9	11,1	13,4	14,0	15,0	11,1	1,1	1,0	1,2	1,2	1,3	0,9
Закарпатська	9,1	9,2	8,7	8,8	9,8	10,1	0,9	0,8	0,8	0,7	0,9	0,8
Чернівецька	4,7	5,3	6,9	7,0	7,4	4,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,4
Луганська	27,3	16,1	4,9	4,7	4,8	4,0	2,7	1,5	0,4	0,4	0,4	0,3

Джерело: Державна служба статистики України

Таблиця Б.3 – Регіональна структура перевезення вантажів АТП в Україні у 2015-2020 рр.

Регіони	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Обсяги, млн.т						Структура, %					
Україна	108,9	123,2	126,5	134,4	190,0	151,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
м.Київ	8,4	11,7	13,4	13,1	38,2	29,2	7,7	9,5	10,6	9,8	20,1	19,2
Дніпропетровська	10,1	13,8	14,2	14,4	21,5	18,4	9,3	11,2	11,2	10,7	11,3	12,1
Донецька	25,2	27,7	10,9	17,6	24,6	18,2	23,1	22,4	8,6	13,1	12,9	12,0
Львівська	7,3	7,8	8,5	8,3	9,8	9,3	6,7	6,3	6,7	6,2	5,2	6,1
Івано-Франківська	6,3	5,3	8,0	3,7	5,7	7,9	5,8	4,3	6,3	2,8	3,0	5,2
Харківська	4,2	5,6	7,8	8,8	8,7	7,8	3,9	4,5	6,2	6,5	4,6	5,1
Київська	3,2	3,1	3,2	4,3	6,0	7,5	2,9	2,5	2,5	3,2	3,2	5,0
Одеська	6,5	5,0	6,2	6,4	9,4	6,8	5,9	4,1	4,9	4,8	5,0	4,5
Полтавська	2,2	2,2	2,2	2,2	5,2	6,4	2,0	1,8	1,7	1,6	2,8	4,2
Миколаївська	4,2	4,4	3,8	3,3	6,1	5,6	3,8	3,6	3,0	2,5	3,2	3,7
Хмельницька	5,3	6,5	6,1	5,8	5,6	4,3	4,8	5,3	4,8	4,3	2,9	2,8
Вінницька	2,1	2,7	4,0	3,9	4,0	4,1	1,9	2,2	3,2	2,9	2,1	2,7
Волинська	2,5	3,6	3,4	3,8	3,9	3,9	2,3	3,0	2,7	2,8	2,1	2,6
Кіровоградська	2,6	2,9	11,3	14,4	12,0	3,8	2,4	2,3	8,9	10,7	6,3	2,5
Запорізька	2,7	3,0	3,7	3,8	3,8	3,2	2,5	2,4	2,9	2,8	2,0	2,1
Рівненська	1,5	1,3	1,3	1,3	2,6	2,6	1,4	1,0	1,0	1,0	1,4	1,7
Житомирська	3,7	4,9	6,2	7,1	6,7	2,4	3,4	4,0	4,9	5,3	3,5	1,6
Тернопільська	2,3	3,1	4,1	3,9	3,5	2,4	2,1	2,5	3,2	2,9	1,8	1,6
Черкаська	2,0	2,3	2,3	2,7	3,8	2,5	1,8	1,8	1,8	2,0	2,0	1,6
Закарпатська	0,9	1,0	1,1	1,1	3,6	1,6	0,9	0,8	0,9	0,8	1,9	1,1
Херсонська	1,4	1,4	1,7	1,6	1,6	1,1	1,2	1,2	1,4	1,2	0,8	0,7
Сумська	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,6	0,6	0,6	0,4	0,6
Чернігівська	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,9	0,5	0,5	0,6	0,5	0,4	0,6
Чернівецька	1,0	0,9	0,7	1,1	1,7	0,6	1,0	0,8	0,6	0,8	0,9	0,4
Луганська	2,0	1,7	1,0	0,3	0,4	0,5	1,9	1,4	0,8	0,2	0,2	0,3

Джерело: Державна служба статистики України

Таблиця Б.4 – Регіональна структура вантажообігу АТП в Україні у 2015-2020 рр.

Регіони	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Обсяги, млрд.ткм						Структура, %					
Україна	20223,2	21848,9	23792,6	24010,2	30299,2	27670,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
м.Київ	2625,2	3462,2	3632,3	3433,5	6415,0	5251,1	13,0	15,8	15,3	14,3	21,2	19,0
Львівська	2685,8	2658,7	2759,4	2657,7	2957,9	3025,4	13,3	12,2	11,6	11,1	9,8	10,9
Київська	2074,0	1258,0	1183,7	1320,4	1623,4	1902,4	10,3	5,8	5,0	5,5	5,4	6,9
Дніпропетровська	1640,7	1788,1	1834,3	1891,3	2184,0	1889,3	8,1	8,2	7,7	7,9	7,2	6,8
Харківська	945,8	1604,4	2438,5	2377,3	2057,9	1779,8	4,7	7,3	10,2	9,9	6,8	6,4
Одеська	1133,7	1219,6	1525,8	1691,3	1916,5	1502,7	5,6	5,6	6,4	7,0	6,3	5,4
Полтавська	650,2	607,0	685,4	683,0	1162,3	1392,0	3,2	2,8	2,9	2,8	3,8	5,0
Волинська	652,2	718,3	865,8	1075,0	1236,3	1380,6	3,2	3,3	3,6	4,5	4,1	5,0
Рівненська	821,7	909,5	968,7	1012,3	1461,7	1377,4	4,1	4,2	4,1	4,2	4,8	5,0
Закарпатська	843,2	859,0	894,9	917,4	1153,8	989,9	4,2	3,9	3,8	3,8	3,8	3,6
Миколаївська	555,8	590,0	594,0	691,8	894,4	787,4	2,7	2,7	2,5	2,9	3,0	2,8
Івано-Франківська	880,0	966,2	843,9	701,2	773,3	739,6	4,4	4,4	3,5	2,9	2,6	2,7
Чернігівська	275,6	379,7	507,6	526,9	599,4	722,1	1,4	1,7	2,1	2,2	2,0	2,6
Запорізька	476,5	558,7	566,9	620,5	632,5	638,5	2,4	2,6	2,4	2,6	2,1	2,3
Черкаська	445,3	467,7	440,7	376,7	575,6	571,1	2,2	2,1	1,9	1,6	1,9	2,1
Вінницька	430,9	451,5	515,8	512,5	570,6	531,6	2,1	2,1	2,2	2,1	1,9	1,9
Сумська	166,7	150,2	208,2	213,7	570,1	510,5	0,8	0,7	0,9	0,9	1,9	1,8
Хмельницька	539,8	596,3	654,8	656,2	659,6	503,5	2,7	2,7	2,8	2,7	2,2	1,8
Тернопільська	603,5	590,9	622,4	525,8	490,0	500,3	3,0	2,7	2,6	2,2	1,6	1,8
Кіровоградська	422,4	456,8	587,2	727,5	646,8	464,0	2,1	2,1	2,5	3,0	2,1	1,7
Донецька	511,3	553,4	300,1	279,2	544,3	348,8	2,5	2,5	1,3	1,2	1,8	1,3
Житомирська	239,1	327,5	351,8	391,6	419,8	270,2	1,2	1,5	1,5	1,6	1,4	1,0
Херсонська	327,5	347,5	428,2	364,6	339,7	256,8	1,6	1,6	1,8	1,5	1,1	0,9
Чернівецька	130,3	162,2	202,7	255,4	293,7	225,4	0,6	0,7	0,9	1,1	1,0	0,8
Луганська	146,0	165,5	179,5	107,4	120,6	110,4	0,7	0,8	0,8	0,4	0,4	0,4

Джерело: Державна служба статистики України

Додаток В

Таблиця В.1 – Капітальні інвестиції за видами активів підприємств за КВЕД 49.42 вантажні автомобільні перевезення в Україні в 2010-2020 роках

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Обсяги, млн грн										
Капітальні інвестиції, всього у т.ч.:	1193,1	1774,1	1607,3	1507,5	1402,3	3565,0	2959,7	4859,4	5778,9	5627,3	4153,5
у матеріальні активи, з них:	1189,2	1771,2	1604,2	1499,8	1380,2	3550,8	2948,6	4806,8	5744,1	5619,3	4143,7
у землю	25,9	2,8	7,6	8,8	5,2	24,9	18,4	9,3	17,0	118,4	12,6
в існуючі будівлі та споруди	53,8	15,0	20,3	7,5	13,0	72,5	41,0	70,3	21,7	61,7	13,8
у будівництво та перебудова	408,3	336,3	211,0	111,7	223,8	223,7	108,4	144,9	275,1	567,7	155,9
у машини та обладнання	695,6	1411,6	1338,6	1342,6	1100,8	3146,3	2743,1	4495,8	5356,5	4394,5	3877,9
у нематеріальні активи, з них:	3,9	2,9	3,0	7,7	22,1	14,2	11,1	52,6	34,8	8,0	9,8
у концесії, патенти та ін	0,1	0,0	0,2	1,9	4,1	5,0	1,0	0,8	1,3	0,3	0,3
у придбання програмного забезпечення	1,2	2,7	2,6	5,6	17,8	8,6	5,8	12,3	32,6	4,9	5,9
	Структура, %										
Капітальні інвестиції, всього у т.ч.:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
у матеріальні активи, з них:	99,7	99,8	99,8	99,5	98,4	99,6	99,6	98,9	99,4	99,9	99,8
у землю	2,2	0,2	0,5	0,6	0,4	0,7	0,6	0,2	0,3	2,1	0,3
в існуючі будівлі та споруди	4,5	0,8	1,3	0,5	0,9	2,0	1,4	1,4	0,4	1,1	0,3
у будівництво та перебудова	34,2	19,0	13,1	7,4	16,0	6,3	3,7	3,0	4,8	10,1	3,8
у машини та обладнання	58,3	79,6	83,3	89,1	78,5	88,3	92,7	92,5	92,7	78,1	93,4
у нематеріальні активи, з них:	0,3	0,2	0,2	0,5	1,6	0,4	0,4	1,1	0,6	0,1	0,2
у концесії, патенти та ін	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
у придбання програмного забезпечення	0,1	0,2	0,2	0,4	1,3	0,2	0,2	0,3	0,6	0,1	0,1

Джерело: Державна служба статистики України, Таблиці «Капітальні інвестиції підприємств за видами економічної діяльності у 2010-2020 роках», доступно за посиланням: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/fin/pdp/pdp_ue/kip_ed_2010_2020ue.xlsx

Методика оцінювання мультиплікативних ефектів в економіці

1. Міжгалузева модель базується на системі балансових рівнянь, які характеризують розподіл валової продукції галузі на потреби кінцевого та проміжного споживання і може бути представлена рівнянням (1)

$$X_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} + Y_i \quad (1)$$

де X_i - валовий випуск галузі і;

x_{ij} - витрати на продукцію галузі і, що використовується в галузі j;

Y_i - сума всіх видів кінцевого споживання продукції галузі і.

2. Коефіцієнти прямих витрат характеризують витрати продукції j-тої галузі, що необхідні для виробництва на 1 грн. продукції галузі і і визначаються рівнянням (2)

$$a_{ij} = \frac{x_{ij}}{X_i} \quad (2)$$

Набір коефіцієнтів a_{ij} характеризує структуру витрат у виробництві j-тої галузі та описує систему її технологічних взаємозв'язків з іншими галузями. Технологічні зміни відбуваються повільно, тому коефіцієнти прямих витрат практично незмінні. Набір коефіцієнтів a_{ij} представляє собою матрицю А.

3. Рівняння (1) може бути переписане у матричному вигляді (3)

$$X = (E-A)^{-1}Y; \quad (3)$$

де А – матриця коефіцієнтів прямих витрат;

X – вектор валових випусків;

Y – вектор витрат на кінцеве споживання;

E – одинична матриця.

За допомогою рівняння (3) можуть бути проаналізовані наслідки зміни кінцевого попиту, оцінені випуски галузей, необхідні для задоволення кінцевого попиту та виявлені проблемні галузі.

4. Матриця повних затрат B (4) разом з матрицею A є одним з ключових елементів міжгалузевого аналізу. Кожний елемент b_{ij} матриці B характеризує приріст валового випуску галузі i , необхідний для зростання на одиницю кінцевого споживання продукції галузі j .

$$B = (E - A)^{-1} \quad (4)$$

5. Після побудови матриці B вносяться зміни (в даному випадку зниження цін на 1% на транспортні послуги) у відповідному галузі рядку. На основі цих даних розраховуються нові значення проміжного споживання, валової доданої вартості та випуску, вираховуються зміни у співвідношенні нових та базових значень випуску, після цього вираховується темп приросту. Мультиплікативний ефект від запроваджених змін розраховується на основі темпу приросту та матричного мультиплікатора. На основі отриманих даних розраховуються нові матриці та нові значення всіх показників, в результаті отримуються нові обсяги міжгалузевих потоків продукції та повна картина зміни цін у всіх галузях за рахунок зниження тарифів у транспортній галузі.

6. Друга група балансових рівнянь міжгалузевого балансу відображає формування вартості продукції галузей (5), що включає заробітну плату найманих працівників, амортизацію, прибуток і змішаний дохід і податки на виробництво за мінусом субсидій на виробництво.

$$X_j = \sum_{i=1}^n x_{ij} + V_j \quad (5)$$

де V_j - сумарна додана вартість в j -тій галузі ;

X_j - валова продукція галузі j .

7. Розрахунок мультиплікативних міжгалузевих ефектів проводився на основі цінової моделі міжгалузевого балансу, яка базується на системі

балансових рівностей, що відображають формування вартості послуг, наданих транспортною галуззю, представлена у вигляді рівняння (6):

$$X_j^1 = P_j X_j^0 = \sum_i x_{ij}^1 + V_j^1 = \sum_i P_i x_{ij}^0 + V_j^1 = \sum_i P_i a_{ij} X_j^0 + V_j^1, \quad (6)$$

де V_j^1 - валова додана вартість галузі j після зниження тарифів;

X_j^1 - валова продукція галузі j після зниження тарифів;

X_j^0 - валова продукція галузі j до зниження тарифів;

x_{ij}^1 - витрати продукції галузі i в галузі j після зниження тарифів;

x_{ij}^0 - витрати продукції галузі i в галузі j до зниження тарифів;

a_{ij} - коефіцієнти прямих витрат;

P_j - індекс зміни тарифів в транспортній галузі;

P_i - вектор індексів цін, який показує зміну галузевих цін після зниження тарифів.

Використовуючи систему рівнянь (6) можливо оцінити зміну цін в галузях економіки в результаті впливу різних факторів:

$$a_{ij} = \frac{x_{ij}^0}{X_j^0} = \frac{x_{ij}^1}{X_j^1}; \quad P_j = \sum_i P_i a_{ij} + v_j; \quad v_j = \frac{V_j^1}{X_j^1} \quad (7)$$

- 1) зміну цін P_i на товари і послуги, що споживаються галуззю;
- 2) зміну доданої вартості V_j^1 ;
- 3) зміну обсягу випуску галузі X_j^0 ;
- 4) зміну структури матеріальних витрат галузі, що відображається через зміну величини x_{ij}^0 та відповідних коефіцієнтів прямих витрат a_{ij}

Таблиця Г.1 – Оцінка впливу зменшення транспортних тарифів на 1% на зниження цін в інших галузях економіки

Галузі економіки	Код КВЕД	Виробничий мультиплікатор	Зниження цін в результаті зменшення транспортних тарифів на 1%, %	Мультиплікативний ефект від зниження транспортних тарифів на 1%, %
Сільське, лісове та рибне господарство	A01-A03	2,62	0,0421	0,1104
Добування кам'яного та бурого вугілля	B05	2,70	0,0674	0,1818
Добування сировини нафти та природного газу	B06	1,85	0,0418	0,0764
Добування металевих руд, інших корисних копалин та розроблення кар'єрів; надання допоміжних послуг у сфері добувної промисловості	B07-B09	2,50	0,1359	0,3403
Виробництво харчових продуктів; напоїв та тютюнових виробів	C10-C12	2,78	0,0431	0,1197
Текстильне виробництво, виробництво одягу, шкіри та інших матеріалів	C13-C15	2,35	0,0908	0,2132
Виробництво деревини, паперу; поліграфічна діяльність та тиражування	C16-C18	3,12	0,0377	0,1177
Виробництво коксу та коксопродуктів	C19.1	3,35	0,0515	0,1724
Виробництво продуктів нафтоперероблення	C19.2	2,57	0,0795	0,2044
Виробництво хімічних речовин і хімічної продукції	C20	3,06	0,0584	0,1790
Виробництво основних фармацевтичних продуктів і фармацевтичних препаратів	C21	2,70	0,0306	0,0826
Виробництво гумових і пластмасових виробів	C22	3,55	0,0390	0,1384
Виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції	C23	3,20	0,0389	0,1245
Металургійне виробництво	C24	3,44	0,0597	0,2055
Виробництво готових металевих виробів, крім машин і устаткування	C25	3,31	0,0791	0,2615

Продовження таблиці Г.1

Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	C26	2,64	0,0857	0,2260
Виробництво електричного устаткування	C27	2,90	0,0586	0,1698
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	C28	2,90	0,0891	0,2589
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	C29	2,60	0,0752	0,1956
Виробництво інших транспортних засобів	C30	2,61	0,0458	0,1196
Виробництво меблів; іншої продукції; ремонт і монтаж машин і устаткування	C31- C33	2,72	0,0287	0,0780
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря	D35	2,67	0,0031	0,0084
Водопостачання; каналізація, поводження з відходами	E36- E39	2,90	0,0459	0,1331
Будівництво	F41- F43	3,41	0,0056	0,0190
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	G45- G47	2,14	0,0628	0,1344
Поштова і кур'єрська діяльність	H53	1,79	0,0285	0,0511
Тимчасове розміщування й організація харчування	I55- I56	2,22	0,0041	0,0090
Видавнича діяльність; виробництво кіно- та відеофільмів, телевізійних програм, видання звукозаписів; діяльність радіомовлення та телевізійного мовлення	J58- J60	2,55	0,0040	0,0103
Телекомунікації (електрозв'язок)	J61	1,88	0,0027	0,0050
Комп'ютерне програмування, консультування та надання інформаційних послуг	J62- J63	2,01	0,0010	0,0020
Фінансова та страхова діяльність	K64- K66	1,70	0,0007	0,0013
Операції з нерухомим майном	L68	1,63	0,0017	0,0027

Продовження таблиці Г.1

Діяльність у сферах права та бухгалтерського обліку; діяльність головних управлінь (хед-офісів); консультування з питань керування; діяльність у сферах архітектури та інжинірингу; технічні випробування та дослідження	M69-M71	2,24	0,0288	0,0646
Наукові дослідження та розробки	M72	2,08	0,0041	0,0085
Рекламна діяльність і дослідження кон'юнктури ринку; наукова та технічна діяльність; ветеринарна діяльність	M73-M75	1,90	0,0021	0,0041
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	N77-N82	2,14	0,0150	0,0321
Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування	O84	1,64	0,0157	0,0257
Освіта	P85	1,63	0,0039	0,0063
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	Q86-Q88	2,13	0,0035	0,0074
Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	R90-R93	1,84	0,0125	0,0231
Надання інших видів послуг	S94-S96, T97	1,82	0,00055	0,0100

Джерело: розраховано автором на основі матричного аналізу міжгалузевої таблиці «Витрати-Випуск» [115]

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**Монографії**

1. Горобінська І.В. Оцінювання розвитку транспорту як каталізатора мультиплікативних ефектів в економіці. *Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу: Монографія* / за ред. проф. А.В. Базилюк. К.: Кондор-Видавництво, 2016. С. 87-98.
2. Горобінська І.В. Еволюція системи оподаткування від фіскальної до стимулюючої функції. *Сучасні проблеми розвитку національної економіки і шляхи їх розв'язання: Колективна наукова монографія* / за наук. ред. д.е.н., проф. М.М. Єрмошенка. К.: Національна академія управління, 2008. С. 294-299.

Навчально-методичний посібник

3. Digital-технології облікових та фінансово-аналітичних процесів на транспортних підприємствах. Навч.-метод. Посібник / за ред. проф. Базилюк А.В., доц. Гошовської В.В. К: НТУ, 2019. 263 с. (особистий внесок: розкрито особливості застосування сучасних Digital-технологій на транспортних підприємствах).

Статті у виданнях іноземних держав

4. Волинець Л.М., Горобінська І.В. "MEANS OF IMPLEMENTATION OF THE ECONOMIC MECHANISM OF REGULATION OF ACTIVITY OF TRANSPORT ENTERPRISES". *Věda a perspektivy, Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o. Praha*, 2021. №1(1). – С. 328-335. DOI: [https://doi.org/10.52058/2695-1584-2021-1\(1\)](https://doi.org/10.52058/2695-1584-2021-1(1)) (особистий внесок: розроблено засоби реалізації в сфері оподаткування, інвестування та тарифоутворення)

Статті у наукових фахових виданнях України

5. Горобінська І.В. Аналіз податкового навантаження та його вплив на динаміку ділової активності. *Актуальні проблеми економіки*, №10. К., 2004 – С. 26-32.
6. Горобінська І.В. Економічні форми мінімізації оподаткування в розширенні фінансових ресурсів підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №6. К., 2009. – С. 229-232.
7. Горобінська І.В. Оподаткування транспортних підприємств в системі податкового реформування. *Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія: Економіка*, №11. К., 2009. – С. 19-25.
8. Горобінська І.В., Кривошеєва Т.О. Вплив оподаткування на інвестиції та економічне зростання в Україні. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*, №11. К., 2010. – С. 258-261. (особистий внесок: проаналізовано рівень податкового навантаження на суб'єктів господарювання та його вплив на інвестиційний клімат в Україні)
9. Горобінська І.В. Концепція реформування державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №8. К., 2011. – С. 275-278.
10. Горобінська І.В. Механізм реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності. *Вісник Національного транспортного університету*, №24(1). К., 2011. – С. 232-236.
11. Горобінська І.В. Вплив підвищення ефективності діяльності транспортного сектору на розвиток національної економіки. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №9. К., 2012. – С. 281-285.
12. Горобінська І.В. Формування міжгалузевих мультиплікативних ефектів в економіці в результаті зниження тарифів на транспортні послуги. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*, №3(60). Чернігів, 2012. – С. 185-189.

- 13.Горобінська І.В. Формування міжгалузевих мультиплікативних ефектів в результаті інвестицій в транспортний комплекс. *Вісник Національного транспортного університету*, №26(1). К., 2012. – С. 304-310.
- 14.Горобінська І.В. Фінансовий інжиніринг як інструмент державного регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, №10 . К., 2013. – С. 433-439.
- 15.Хоменко І.О., Горобінська І.В., Вовк Є.А. Причини виникнення та напрямки подолання тіньової економіки в Україні. *Вісник Національного транспортного університету*, №44. К., 2019. – С. 151-160. DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-151-160 (особистий внесок: проаналізовано причини тінізації оплати праці та запропоновано заходи скорочення тіньової економіки)
- 16.Хоменко І.О., Горобінська І.В., Матяш Л.М. Ухилення від оподаткування як наслідок фіскальної спрямованості податкової системи України. *Вісник Національного транспортного університету*, №44. К., 2019. – С. 161-170. DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-161-170 (особистий внесок: проаналізовано податкові втрати бюджету внаслідок ухилення від оподаткування)
- 17.Масалітіна В.В., Горобінська І.В., Микітко В.А. Управління фінансовою стійкістю підприємства. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник*, №2 (47). К., 2020. – С. 147-155. DOI: 10.33744/2308-6645-2020-2-47-147-155 (особистий внесок: розроблено механізм управління фінансовою стійкістю підприємства)
- 18.Турпак Т.Г., Назаренко Я.Я., Горобінська І.В. Податкова безпека транспортних підприємств. *Економіка та держава*, №9. К., 2020. – С. 59-63. DOI: 10.32702/2306-6806.2020.9.59 (особистий внесок: обґрунтовано принципи податкової безпеки транспортних підприємств)

Публікації апробаційного характеру

- 19.Горобінська І.В. Податкове реформування у розв'язанні проблем комплексного розвитку регіонів. *Міжнародна науково-практична конференція «Фінансовий потенціал регіонів України в умовах ринкової економіки»*. – Чернівці, 2006. – С. 148-150.
- 20.Горобінська І.В. Мінімізація оподаткування транспортних підприємств як фактор впливу тіньової економіки України. *Міжнародний науково-практичний семінар «Економіка і менеджмент на транспорті»*. – К.: КДАВТ, 2008. – С. 22-23.
- 21.Горобінська І.В. Раціоналізація оподаткування підприємств в умовах фінансової кризи. *II Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва»*. К., 2008. – С. 52-53.
- 22.Горобінська І.В. Податкове регулювання в подоланні існуючих протиріч суб'єктів податкових відносин. *Праці LXV наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2009. – С. 292-293.
- 23.Горобінська І.В. Забезпечення розвитку національної економіки за рахунок підвищення ефективності діяльності транспортної галузі. *Праці LXVI наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2010.
- 24.Горобінська І.В. Етапи реалізації порядку оптимізації системи оподаткування автотранспортних підприємств. *Праці LXVII наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2011.
- 25.Горобінська І.В. Створення умов подальшого розвитку транспортної галузі за рахунок пошуку додаткових джерел фінансування. *Праці LXVIII наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2012.
- 26.Горобінська І.В. Державне регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі на основі міжгалузевого аналізу. *Праці LXIX наукової*

конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету. К., НТУ. 2013.

- 27.Горобінська І.В. Застосування фінансового інжинірингу в транспортній галузі. *Праці LXX наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2014.
- 28.Горобінська І.В. Інноваційні технології в управлінні транспортною діяльністю. *Праці LXXI наукової конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету*. К., НТУ. 2015.
- 29.Волинець Л.М., Горобінська І.В. Інтерпретація поняття «механізм управління економічним розвитком підприємства». *Theoretical foundations of modern science and practice. Abstracts of VIII International Scientific and Practical Conference*. Lisbon, Portugal. 2021. – С. 55-59. URL: <https://eu-conf.com> (особистий внесок: обґрунтовано та сформульовано визначення поняття «механізм управління економічним розвитком підприємства»).

Свідоцтва про реєстрацію авторського права на твір

- 30.Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 70302. Монографія «Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу» / колектив авторів (Україна). – № 70302, дата реєстрації 07.02.2017.
- 31.Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 96352 Україна. Навчально-методичний посібник «Digital-технології облікових та фінансово-аналітичних процесів на транспортних підприємствах» / колектив авторів (Україна). – № 96352, дата реєстрації 25.02.2020.

**ДОКУМЕНТИ, ЩО ПІДТВЕРДЖУЮТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ
РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЙНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ**

1. Акт впровадження результатів дисертаційної роботи на підприємстві ТОВ «ІНВЕСТ-АВТОЛЮКС-ЛТД»
2. Акт впровадження результатів дисертаційної роботи на підприємстві ТОВ «ЦЕНТРАЛЬНО-УКРАЇНСЬКА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»
3. Довідка про практичну цінність дисертаційної роботи ТОВ «БІ-АВТОТРАНС ЛТД»
4. Довідка про впровадження результатів дисертаційної роботи в освітньому процесі Національного транспортного університету



ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
«ІНВЕСТ – АВТОЛЮКС ЛТД»

р/р UA183204780000026006924865747 в АБ «УКРГАЗБАНК» МФО 320478,
ЄДРПОУ 33147152, м. Київ, вул. Короленківська 4, e-mail: Invest-avtolyuksltd@ukr.net

Вих. № 488/22
від 02.12.2020 року

АКТ

**про впровадження результатів дисертаційної роботи
Горобінської Ірини Владиславівни на тему:
«Механізм управління економічним розвитком автотранспортного
підприємства»**

Цією довідкою підтверджую, що результати наукових досліджень дисертаційної роботи Горобінської І.В. на тему «Механізм управління економічним розвитком автотранспортного підприємства» є обґрунтованими і використовуються в діяльності ТОВ «ІНВЕСТ АВТОЛЮКС ЛТД».

Використання розроблених методичних та практичних рекомендацій щодо оцінювання та підвищення ефективності діяльності дозволило провести комплексну оцінку можливостей економічного розвитку на підприємстві та проаналізувати показники інвестиційної спроможності. Отримані результати дозволили виявити економічні обмеження щодо нагромадження та інвестування, знайти нові резерви для вкладення вивільнених коштів у розвиток підприємства та підвищення ефективності його діяльності.

Запропоновані рекомендації щодо зниження собівартості реалізованих послуг та підвищення рентабельності діяльності за рахунок переходу з витратно-тіньового типу виробничого відтворення до більш ефективного ресурсозберігаючого процесу враховано при розробці плану розвитку підприємства.

Директор
ТОВ «ІНВЕСТ АВТОЛЮКС ЛТД»



О.О. Вакуленко

АКТ

про впровадження результатів дисертаційної роботи
Горобінської Ірини Владиславівни на тему:
«Механізм управління економічним розвитком
автотранспортного підприємства»

Запропонована у дисертаційному дослідженні Горобінської І.В. методика оцінювання та забезпечення рівня фінансової стійкості підприємства в контексті дотримання економічного розвитку, яка враховує внутрішні індикатори ефективності діяльності, такі як рівень платоспроможності, рентабельності, фінансової автономності та структурну збалансованість операційних витрат, разом з узгодженням зовнішніх параметрів розвитку ринку транспортних послуг, була впроваджена на ТОВ «ЦЕНТРАЛЬНО-УКРАЇНСЬКА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ» з метою забезпечення реалізації стратегічних планів, цільових завдань та підвищення конкурентоспроможності підприємства на ринку транспортних послуг.

Отримані результати дозволили виявити резерви і можливості підприємства щодо забезпечення подальшого економічного розвитку в сучасних умовах господарювання.

Директор
ТОВ «ЦЕНТРАЛЬНО-
УКРАЇНСЬКА
ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»
Вих. № 258 від 10.03.2021 року



І.А. ДУБНИК

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
«БІ-АВТОТРАНС ЛТД»
Код ЄДРПОУ 44379908, 01054, місто Київ, вул. Пирогова, будинок 10-Г, офіс 14

Вих. № 244/35 від 09.09.2021 року

ДОВІДКА

про практичну цінність результатів дисертаційної роботи

Горобінської Ірини Владиславівни на тему:

«Механізм управління економічним розвитком автотранспортного
підприємства»

ТОВ «БІ-АВТОТРАНС ЛТД» підтверджує, що результати дисертаційного дослідження Горобінської І.В. щодо забезпечення економічного розвитку є обґрунтованими, достовірними і представляють практичний інтерес як для керівництва, так і для діяльності підприємства з метою підвищення ефективності діяльності.

У дисертаційній роботі Горобінської І.В. створений механізм управління економічним розвитком автотранспортного підприємства. Науково-методичні та практичні напрацювання, викладені в дисертації, мають практичне значення для забезпечення економічного розвитку автотранспортних підприємств в умовах впровадження таких інноваційних інструментів, як фінансовий інжиніринг, що дасть можливість отримати державну підтримку для фінансування інвестиційних проектів щодо забезпечення модернізації та оновлення рухомого складу з метою зростання якості транспортних послуг.

ТОВ «БІ-АВТОТРАНС ЛТД» зацікавлене в подальших дослідженнях по даній темі та поглибленні науково-практичної співпраці з Національним транспортним університетом.

Заступник директора
ТОВ «БІ-АВТОТРАНС ЛТД»



В.В. Мамієнко

016441



УКРАЇНА

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, т.ф. +38 (044) 280 82 03, т. +38 (044) 280 87 65
e-mail: general@ntu.edu.ua, код ЄДРПОУ 02070915

18.10.2021 № 2293/01
на № _____

**Довідка про впровадження
результатів дисертаційної роботи
ГОРОБІНСЬКОЇ І.В. в освітньому процесі
Національного транспортного університету**

Результати та основні положення кандидатської дисертації Горобінської Ірини Владиславівни на тему «Механізм управління економічним розвитком автотранспортного підприємства» на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) апробовані та використовуються при формуванні навчально-методичної бази в навчальному процесі Національного транспортного університету на факультеті «Менеджмент, логістика та туризм» на кафедрі «Фінанси, облік і аудит».

Отримані та обгрунтовані результати наукового дослідження впроваджені в навчальному процесі кафедри «Фінанси, облік і аудит» при викладанні дисциплін: «Фінанси», «Аналіз господарської діяльності підприємств дорожньо-транспортного комплексу», «Податковий менеджмент». Матеріали застосовуються у вигляді конспектів лекцій та реалізовані у робочих програмах зазначених дисциплін. Наукові публікації, які висвітлюють основні результати дослідження, використовуються також як додаткова література із вказаних дисциплін.

**Проректор
з навчальної роботи**



Олександр ГРИЩУК

СВІДОЦТВА ПРО ІНТЕЛЕКТУАЛЬНУ ВЛАСНІСТЬ

1. Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 70302.
Монографія «Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу» / колектив авторів (Україна). – № 70302, дата реєстрації 07.02.2017.
2. Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 96352 Україна.
Навчально-методичний посібник «Digital-технології облікових та фінансово-аналітичних процесів на транспортних підприємствах» / колектив авторів (Україна). – № 96352, дата реєстрації 25.02.2020.



УКРАЇНА



СВІДОЦТВО
про реєстрацію авторського права на твір

№ 96352

Навчально-методичний посібник "Digital-технології облікових та фінансово-аналітичних процесів на транспортних підприємствах"
(вид, назва твору)

Автор(и) Базиліук Антоніна Василівна, Концева Валентина Володимирівна, Бабич Людмила Миколаївна, Гошовська Валентина Василівна, Жулин Ольга Володимирівна, Карлова Ірина Олександрівна, Корольова Оксана Іванівна, Масалітіна Вікторія Володимирівна, Назаренко Ярослава Ярославівна, Теслюк Наталія Петрівна, Турпак Тетяна Григорівна, Антоненко Надія Василівна, Бойко Наталія Віталіївна, Горобінська Ірина Владиславівна, Левковець Наталія Петрівна, Наконечна Світлана Анатоліївна, Ткачук Тетяна Ігорівна, Бойко Альона Анатоліївна
(повне ім'я, псевдонім (за наявності))

Твір оприлюднено Оpubлікування: Базиліук А. В., Гошовська В. В. та ін. Digital-технології облікових та фінансово-аналітичних процесів на транспортних підприємствах. Навч.-метод. посіб. / За ред. проф. Базиліук А. В., доц. Гошовської В. В. - К. : НТУ, 2019. - 263 с.
(відомості про факт і дату оприлюднення твору)

Дата реєстрації 25.02.2020



Заступник Міністра розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України Д. О. Романович

