

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Малахова Юлія Анатоліївна



УДК 330.322: 656.13: 005.34

**УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ АКТИВНІСТЮ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В КОНТЕКСТІ
КОРПОРАТИВНОГО ПОДАТКОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ**

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

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2020

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі менеджменту Національного транспортного університету Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, професор
Чеснакова Людмила Станіславівна,
Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри менеджменту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор,
Яновська Вікторія Петрівна,
Державний університет інфраструктури та
технологій Міністерства освіти і науки України,
завідувач кафедри економіки,
маркетингу та бізнес-адміністрування

доктор економічних наук, професор,
Хоменко Інна Олександрівна,
Національний університет «Чернігівська
політехніка» Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри теоретичної
та прикладної економіки

Захист відбудеться «04» березня 2020 року о 14.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04 у Національному транспортному університеті Міністерства освіти і науки України за адресою: 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, зал засідань (ауд. 333).

З дисертацією можна ознайомитись у науковій бібліотеці Національного транспортного університету за адресою: 01103, м. Київ, вул. Бойчука, 42.

Автореферат розіслано « 01 » лютого 2020 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат економічних наук, доцент



Л.М. Волинець

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність роботи. Досвід розвинених країн та успішних компаній засвідчив, що залучення інвестицій є основою ефективних економічних процесів як у суб'єктів господарювання, так і в державі в цілому. Інвестиційна діяльність суб'єктів господарювання сприяє досягненню поставлених перед ними стратегічних цілей, спрямована на підвищення інвестиційної активності, яка забезпечує процес економічного зростання, стимулює впровадження новітніх технологій, збільшення продуктивності праці та є засобом виходу підприємств з економічної кризи.

Обмеженість інвестиційних ресурсів стримує інвестиційну активність вітчизняних підприємств вантажного автомобільного транспорту. Значний вплив на інвестиційну активність підприємств чинять податки, що є частиною прибутків, які підприємство могло б інвестувати в розвиток та модернізацію підприємства й в подальшому отримувати більший прибуток. Сплата податків зменшує власні фінансові ресурси, унаслідок чого знижується інвестиційний потенціал суб'єктів господарювання

За цих умов одним із головних завдань стає створення такої системи управління інвестиційною активністю, яка б забезпечила підприємствам можливість стійкого розвитку, сприяла нарощенню ними обсягів виробництва, зростанню прибутковості, підвищенню їх конкурентоспроможності на ринку тощо. Важливе значення при цьому має вдосконалення науково-методичних інструментів управління інвестиційною активністю, що дозволить виявити можливості для підвищення її рівня та ефективності.

Методологічним засадам управління інвестиційною діяльністю підприємств присвячені наукові дослідження багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців. Серед них Ю. Аніскін, А. Асаул, І. Бланк, Л. Борщ, І. Верхогляд, Дж. Гітман, Є. Казакевич, Дж. Кейнс, Н. Клімова, П. Кухта, Т. Левченко, К. Макконнелл і С. Брю, Т. Майорова, І. Мостовщикова, Д. Норткотт, В. Осецький, Л. Паштова, А. Пересада, А. Попов, І. Ройзман, О. Савлук, Д. Соколов, І. Соловійова, Г. Харламова, Д. Черваньова та інші. Питанню управління транспортними підприємствами присвячені праці А. Базилук, Н. Богомолової, Н. Бондар, Є. Бондаренка, Т. Воркут, А. Гречан, В. Гурнака, Г. Кучерук, О. Ложачевської, А. Новікової, І. Хоменко, Л. Чеснакової, В. Шинкаренка, В. Яновської та інших. Проте питанню впливу на інвестиційну активність такого зовнішнього чинника, як діюча система оподаткування, не приділено достатньо уваги. Саме тому важливо розробити систему заходів із управління інвестиційною активністю, яка враховуватиме вплив податків як обмеження можливостей для розвитку підприємств.

Необхідність обґрунтування теоретико-концептуальних засад щодо розробки наукового інструментарію з відповідним методичним забезпеченням управління інвестиційною активністю підприємства з врахуванням впливу на неї діючої системи оподаткування автотранспортного підприємства зумовила вибір теми дисертаційної роботи, її мету, завдання, наукову новизну та практичну значущість.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до планів науково-дослідних робіт кафедри

«Менеджмент» факультету «Менеджмент, логістика та туризм» Національного транспортного університету за темами:

- «Управління інвестиційно-інноваційною діяльністю підприємств автотранспорту» (2015 рік, номер державної реєстрації 0116U002122) – автором визначено загальні підходи до планування інвестиційно-інноваційного розвитку підприємств з урахуванням податкового навантаження;
- «Сучасні проблеми маркетингу на автомобільному транспорті» (2017 рік, номер державної реєстрації 0118U001018) – автором досліджено потреби автотранспортних підприємств України в інвестиційному маркетингу;
- «Оцінка інвестиційної активності підприємств вантажного автомобільного транспорту» (2018 рік, номер державної реєстрації 0118U001086) – автором досліджено методичні засади оцінювання інвестиційної активності підприємств;
- «Управління фінансовими можливостями зростання інвестиційної активності вантажних автотранспортних підприємств» (2019 рік, номер державної реєстрації 0119U100701) – автором досліджено оцінку можливостей фінансування інвестиційної діяльності підприємства.

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є узагальнення теоретичних положень, обґрунтування та розробка методичних підходів і практичних рекомендацій щодо управління інвестиційною активністю на підприємствах вантажного автомобільного транспорту з урахуванням рівня податкового навантаження.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення таких завдань:

- дослідити сутність категорій «інвестиційна активність» та «корпоративний податковий менеджмент»;
- визначити чинники, що впливають на інвестиційну активність підприємств, зокрема автотранспортних;
- розробити систему часткових показників інвестиційної активності підприємства, у тому числі у сфері автоперевезень, для її діагностування;
- обґрунтувати шкалу комплексної оцінки інвестиційної активності автотранспортних підприємств;
- сформулювати модель корпоративного податкового менеджменту;
- обґрунтувати інтегральну оцінку податкового навантаження автотранспортних підприємств;
- розробити порядок визначення граничного значення інтегрального коефіцієнта податкового навантаження автотранспортних підприємств;
- запропонувати механізм оцінювання можливостей фінансування інвестиційних витрат автотранспортних підприємств у залежності від рівня податкового навантаження.

Об'єктом дослідження є процес управління інвестиційною діяльністю вантажних автотранспортних підприємств.

Предметом дослідження є теоретичні, науково-методичні та практичні аспекти управління інвестиційною активністю автотранспортних підприємств в контексті корпоративного податкового менеджменту.

Методи дослідження. Теоретичною основою дисертаційної роботи є наукові праці вітчизняних та зарубіжних учених за даною тематикою. У процесі

дослідження застосовувалися загальнонаукові та спеціальні методи: абстрагування, аналізу й синтезу, індукції та дедукції, системний підхід (для цілісного пізнання сутності категорій інвестиційної активності та корпоративного податкового менеджменту), порівняльний (для діагностики інвестиційної активності) та статистичний аналіз (для оцінювання сучасних тенденцій розвитку, для структурування даних фінансової звітності вантажних автотранспортних підприємств), дискримінантний аналіз (для комплексної оцінки інвестиційної активності підприємства), кореляційний і регресійний аналіз (для визначення бази порівняння при розробці інтегрального коефіцієнта податкового навантаження та обґрунтування його граничного значення), статистичне спостереження й експертні оцінки (для визначення міри впливу на інвестиційну активність підприємств чинників зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства), графічний (для наочної ілюстрації в дисертації досліджуваних явищ, процесів, закономірностей).

Інформаційною базою дослідження є офіційна звітність Державного комітету статистики України, дані фінансової та податкової звітності вантажних автотранспортних підприємств, закони та інші нормативно-правові документи, дисертаційні дослідження, наукові монографії, статті, доповіді провідних фахівців на наукових і науково-практичних конференціях.

Математичні розрахунки виконувалися за допомогою комп'ютерних програм Microsoft Excel та Mathcad.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в дослідженні теоретичних основ та розробці методичних положень і практичних рекомендацій щодо управління інвестиційною активністю вантажних автотранспортних підприємств з урахуванням рівня податкового навантаження.

Найбільш вагомими результатами дослідження, які сприятимуть підвищенню ефективності управління інвестиційною активністю автотранспортних підприємств, є:

вперше:

- розроблено науково-методичний підхід до оцінювання можливостей фінансування інвестиційних витрат підприємств у контексті корпоративного податкового менеджменту, що полягає у визначенні ступеня використання інвестиційних можливостей вантажного автотранспортного підприємства за існуючої системи оподаткування, інформація про який у подальшому може бути використана при формуванні інвестиційної стратегії підприємства та збільшення його інвестиційних ресурсів;

удосконалено:

- систему часткових показників інвестиційної активності підприємств, у тому числі автотранспортних, які, на відміну від існуючих, передбачають діагностику її поточного та перспективного стану та дозволяють оцінити динаміку та рівень ефективності інвестиційної активності підприємств, діагностувати фінансові можливості підвищення її рівня;

- науково-методичний підхід щодо комплексної оцінки рівня інвестиційної активності автотранспортного підприємства, що, на відміну від існуючих, базується на багатофакторній дискримінантній функції та передбачає шкалу кількісних оцінок низького, середнього й високого рівня інвестиційної активності підприємств; застосування даної шкали дозволяє визначити рівень інвестиційної активності

вантажних автотранспортних підприємств серед інших операторів ринку та обґрунтовує необхідність збільшення рівня інвестиційної активності;

- науково-практичний підхід щодо інтегральної оцінки податкового навантаження вантажних автотранспортних підприємств, яка визначається як співвідношення між сумою податків, зборів і обов'язкових платежів та валового фінансового результату (за умови прибуткової діяльності) та чистого доходу (якщо діяльність є збитковою). Даний показник дозволяє оцінити рівень організації податкового менеджменту на підприємстві;

дістали подальшого розвитку:

- трактування дефініції „інвестиційна активність підприємства”, яка, на відміну від існуючих, розглядається як узагальнююча характеристика стану інвестиційної діяльності, який визначається її обсягами та ефективністю в межах наявного фінансового потенціалу господарюючого суб'єкту, що дозволяє теоретично обґрунтувати науково-практичні аспекти інвестиційної активності підприємств у сучасній науці;

- визначення дефініції «корпоративний податковий менеджмент» як процесу управління адаптацією підприємства до діючої системи оподаткування з метою забезпечення його сталого розвитку, що дозволило обґрунтувати вплив податкового навантаження автотранспортного підприємства, як основного критерію оцінки ефективності корпоративного податкового менеджменту, на ідентифікацію та реалізацію можливостей інвестиційної активності підприємства;

- теоретико-методичні положення щодо класифікації зовнішніх і внутрішніх чинників із точки зору їх стримуючого та стимулюючого впливу на інвестиційну активність підприємств. Це дозволило за допомогою методу експертних оцінок виявити що найбільший вплив на інвестиційну активність підприємств мають економічні кризи, стан кредитно-банківської системи та діюча система оподаткування;

- концептуальна модель корпоративного податкового менеджменту, що базується на загальних та спеціальних принципах управління й передбачає два рівні – оперативний, метою якого є мінімізація податкових витрат, та стратегічний, який спрямований на оптимізацію податкового навантаження, що створює передумови для зростання можливостей фінансування інвестиційних витрат та вдосконалення загальної системи управління підприємства.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що основні положення дисертаційної роботи доведено до рівня методичних розробок та практичних рекомендацій, які спрямовані на вирішення актуальних проблем шляхом управління інвестиційною активністю вантажних автотранспортних підприємств з урахуванням граничного значення податкового навантаження при оцінці можливостей запозичення коштів для власного розвитку.

Результати досліджень, які мають прикладний характер, впроваджені на:

- ТОВ «Укртранссторг» при розробці інвестиційної програми підприємства (акт впровадження №21/ін від 22.02.2019 року);

- ПАТ «АТП-13058» при визначенні економічних обмежень розвитку підприємства та впливу на них податкового навантаження (акт впровадження №152-вих від 22.03.2019 року).

Теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи впроваджено в навчальний процес Національного транспортного університету при підготовці та викладанні дисциплін «Фінансовий менеджмент», «Інвестиційний менеджмент», «Управління інформаційними потоками та управлінський облік», «Прийняття управлінських рішень», використовуються в процесі дипломного й курсового проектування (акт впровадження б/н від 12.03.2019 року).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаною науковою роботою, у якій представлено авторський підхід і особисто одержані теоретичні та практичні результати щодо управління інвестиційною активністю з урахуванням впливу податкового навантаження автотранспортного підприємства.

З наукових робіт, опублікованих у співавторстві, використано лише напрацювання здобувача. Наукові положення, висновки та рекомендації, які виносяться на захист, є авторським здобутком.

Апробація результатів дисертаційної роботи. Основні положення, результати, висновки виконаного дослідження доповідались автором та отримали схвалення на 8 вітчизняних та міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема: Міжнародній науково-практичній конференції «Розвиток економічної системи в умовах глобалізації та інтеграції» (Дніпропетровськ, 2013 р.), 70-й науковій конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету (Київ, 2014 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Перспективи економічного зростання та інноваційного розвитку країн» (Одеса, 2014 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Соціально-економічні напрями трансформації держави та регіонів» (Львів, 2014 р.), Всеукраїнській науково-практичній конференції молодих учених, аспірантів та студентів, присвяченій 85 річниці заснування ХНАДУ «Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах» (Харків, 2015 р.), Міжнародній науково-практичній конференції присвяченій 25 річниці створення Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки «Соціально-компетентне управління корпораціями в умовах поведінкової економіки» (Луцьк, 2018 р.), II Міжнародній науково-практичній конференції на тему «Інтеграція бізнес-структур: стратегії та технології» (Тбілісі, 2019 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Інноваційний розвиток та безпека підприємства в умовах неоіндустріального суспільства» (Луцьк, 2019 р.).

Публікації. Основні результати дослідження опубліковані в 10 наукових працях загальним обсягом 3,92 умовних друк. арк., у тому числі в 9 статтях у наукових фахових виданнях України, з яких 5 одноосібних, 1 статті в наукових виданнях інших держав (Польща), а також у 8 публікаціях апробаційного характеру загальним обсягом 0,96 умовних друк. арк., з яких 7 - одноосібні.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг дисертації становить 224 сторінок друкованого тексту, з них 160 сторінок – основного тексту. Матеріали дисертації містять 27 рисунків (з них 2 на окремих сторінках) і 28 таблиць (з них 2 на окремих сторінках). Список використаних джерел налічує 205 найменувань, розміщених на 21 сторінці, 7 додатків займають 40 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність дисертаційної роботи, сформульовано мету і завдання, предмет та об'єкт дослідження, визначено новизну отриманих результатів, наукову та практичну значущість, наведено дані про апробацію й особистий внесок здобувача, визначено структуру та обсяг дисертаційної роботи.

У першому розділі **«Теоретичні засади управління інвестиційною активністю підприємств»** розглянуто інвестиційну активність як іманентну ознаку інвестиційної діяльності, досліджено чинники, що впливають на інвестиційну активність підприємств, та визначено місце корпоративного податкового менеджменту в системі управління інвестиційною активністю.

Узагальнюючою характеристикою стану інвестиційної діяльності є інвестиційна активність підприємства, яка визначається її обсягами та ефективністю в межах наявного фінансового потенціалу господарюючого суб'єкта. Обсяги інвестиційної діяльності характеризують рівень її напруженості, показники ефективності – віддачу, а фінансовий потенціал визначає можливості залучення власних і позикових коштів для фінансування інвестиційних витрат. З'ясовано передумови, що стримують розвиток інвестиційної активності вітчизняних підприємств, серед яких: відсутність законодавчо визначених гарантій для інвесторів; недосконалість вітчизняного податкового законодавства; високий рівень податкового тиску на капітал господарюючих суб'єктів; відсутність дієвої системи страхування інвестицій.

Підвищення інвестиційної активності підприємства вимагає чіткого означення чинників, що впливають на неї. Автором узагальнено сучасні розробки вчених щодо класифікації чинників, які стримують і стимулюють інвестиційну активність. Сукупність чинників класифікована за такими групами: організаційно-правові, фінансово-економічні, техніко-технологічні, екологічні, соціальні, інформаційні.

За результатами експертного дослідження визначено групи чинників, що здійснюють найбільший вплив на інвестиційну активність підприємства. Ними є організаційно-правові та фінансово-економічні групи. Серед чинників зазначених груп експертами виокремлені як найбільш впливові: економічні кризи, стан кредитно-банківської системи та діюча система оподаткування. Узгодженість думок експертів підтвердили значення коефіцієнтів конкордації та рангової кореляції. За результатами проведених оцінок для подальшого дослідження обрано діючу систему оподаткування в державі в контексті корпоративного податкового менеджменту.

Оскільки методологічні засади корпоративного податкового менеджменту в Україні проходять етап початкового становлення, то щодо більшості з них відсутня узгодженість думок учених, у т. ч. щодо змісту дефініції «корпоративний податковий менеджмент». Проведені дослідження й узагальнення їх результатів дозволили сформулювати корпоративний податковий менеджмент як процес управління адаптацією підприємства до діючої системи оподаткування з метою забезпечення його сталого розвитку.

Визначення змісту корпоративного податкового менеджменту дозволило окреслити загальні його функції, серед яких аналіз, планування, організація, облік, контроль та регулювання.

Головним показником ефективності в системі корпоративного податкового менеджменту є податкове навантаження. Встановлено, що показники податкового навантаження поділяються на абсолютні та відносні. В свою чергу відносні показники можуть бути частковими, що визначаються за окремими податками і зборами, та інтегральними. Якщо порядок визначення часткових показників є загальновизнаним, то стосовно інтегральних показників дискусійними залишаються питання щодо складу податків та зборів, які слід враховувати при оцінці податкового навантаження, а також питання, який показник діяльності підприємств доцільно використовувати в якості бази порівняння. До того ж питання складу податків і зборів та бази порівняння повинні вирішуватися з урахуванням особливостей галузей, яким належать підприємства.

У другому розділі «Сучасний стан інвестиційної активності вантажних автотранспортних підприємств» запропоновано систему часткових показників оцінювання інвестиційної активності підприємств, розроблено комплексну оцінку рівня інвестиційної активності та здійснено діагностику інвестиційної активності вантажних автотранспортних підприємств.

Система діагностування інвестиційної активності у відповідності до її визначення включає три групи часткових показників: обсяг інвестиційної діяльності, її ефективність та фінансові можливості здійснення інвестицій. З урахуванням даного положення розроблено модель діагностування інвестиційної активності підприємства, яка передбачає проведення діагностики в три етапи.

На першому етапі діагностується поточний стан інвестиційної активності за допомогою показників стану, динаміки та рівня ефективності інвестиційної діяльності.

На другому етапі оцінюється перспективний стан інвестиційної активності за показниками, що характеризують можливості фінансування інвестиційних витрат. Розроблено алгоритм діагностування цільового використання тезаврованого прибутку й амортизаційних відрахувань (рис. 1), який дозволяє визначити можливості фінансування інвестиційних витрат за рахунок внутрішніх джерел.

В алгоритмі використані такі умовні позначення:

ЧГПо – чистий грошовий потік від операційної діяльності;

$K_{ак}^{пав}$ - коефіцієнт акумуляції тезаврованого прибутку й амортизаційних відрахувань для фінансування капітальних інвестицій;

$K_{ак}^{AB}$ – коефіцієнт акумуляції амортизаційних відрахувань для фінансування капітальних інвестицій;

ТП – тезаврований прибуток;

AB – амортизаційні відрахування.

Третій етап передбачає інтегральну оцінку інвестиційної активності. Оскільки система часткових показників не дає узагальненого уявлення про її рівень, здійснено багатофакторний дискримінантний аналіз за даними 20 середніх вантажних автотранспортних підприємств міста Києва та Київської області, середньорічна чисельність працівників яких протягом 2014-2018 років становила від 50 до 250 осіб (далі вантажні АТП), що становлять репрезентативну вибірку з 121 підприємства регіону. Дана вибірка використана і в подальших дослідженнях.

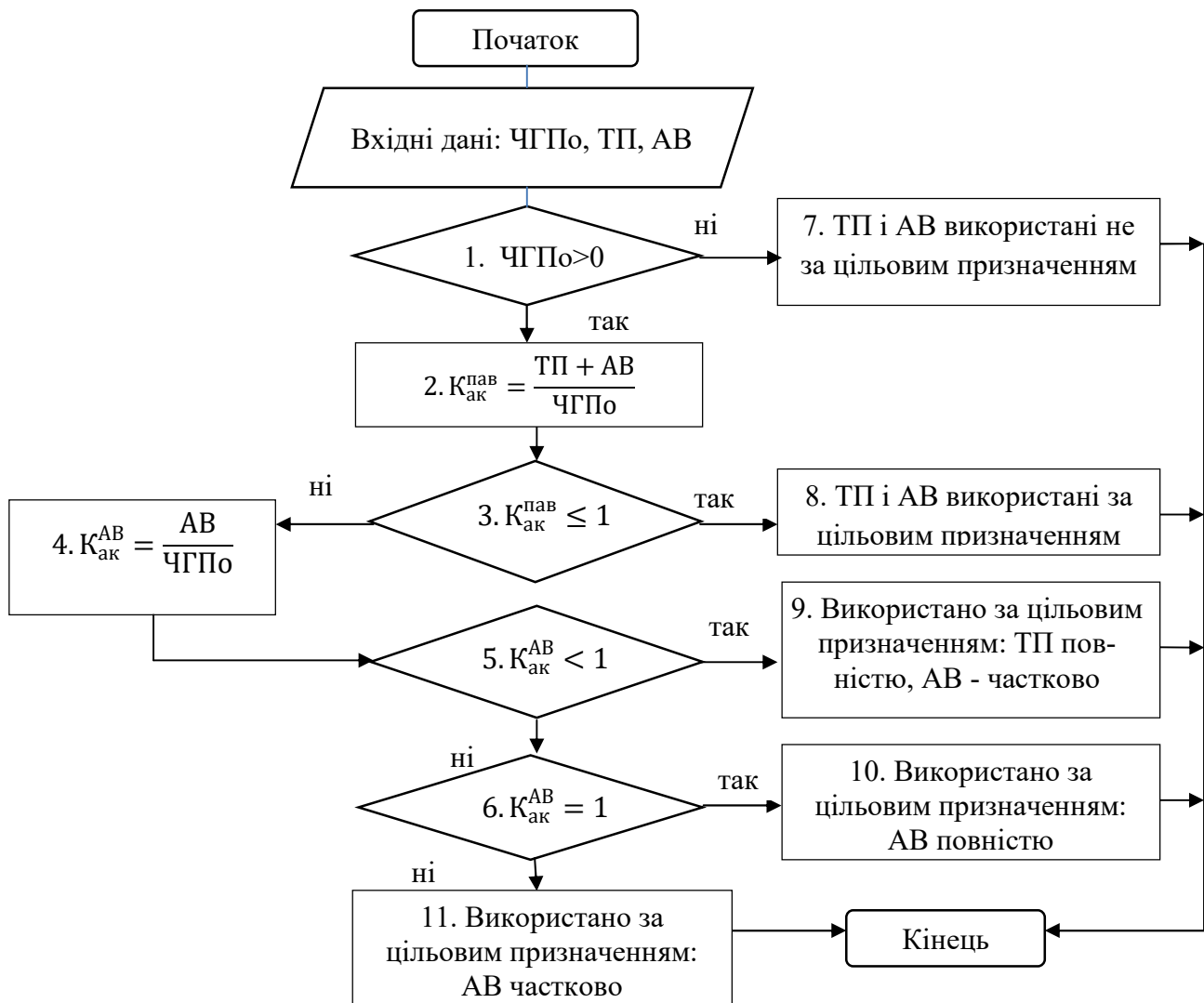


Рисунок 1 – Алгоритм оцінювання цільового використання тезаврованого прибутку й амортизаційних відрахувань

За результатами аналізу інтегральний Z-показник для вантажних АТП характеризується такою залежністю:

$$Z = -4,754 + 12,844x_1 + 10,768x_3 + 3,931x_4, \quad (1)$$

де x_1 – капітальні інвестиції в розрахунку на гривню залишкової вартості основних засобів;

x_2 – коефіцієнт придатності основних засобів;

x_3 – рентабельність основної діяльності.

За його допомогою побудована шкала оцінок рівня інвестиційної активності (табл. 1).

Таблиця 1 - Шкала оцінок рівня інвестиційної активності вантажних АТП

Z показник підприємства	Рівень інвестиційної активності
$Z \leq -1,443$	низький
$-1,443 < Z < 0,947$	середній
$Z \geq 0,947$	високий

Результати діагностування рівня інвестиційної активності вантажних АТП за частковими показниками, проведеного на базі їх фінансової звітності за період 2014-2018 років, засвідчили їх невисокий рівень. Так, динаміка капітальних інвестицій була нестійкою, фінансові інвестиції практично не здійснювалися. Рівень зносу основних засобів за досліджуваний період коливався в межах від 63% до 73%, нематеріальних активів – від 51% до 73%. При цьому лише на 10 % підприємств коефіцієнт зносу основних засобів не перевищував 50%. Україй повільно відбувався процес оновлення необоротних активів: у переважної кількості АТП щороку оновлювалися менше 1% активів.

Ефективність інвестиційної діяльності вантажних АТП була невисокою. У середньому кожна гривня витрат основної діяльності приносила від 6 коп. збитку до 4 коп. прибутку. Середнє значення рентабельності власного капіталу коливалося в межах від 2% до 18%, що характеризує низьку інвестиційну привабливість підприємств.

За результатами оцінки можливостей підвищення інвестиційної активності прибуткових підприємств встановлено, що 30 % їх у 2014 р. і 40 % у 2018 р. повністю зберегли власні джерела для фінансування інвестиційних потреб. Така тенденція пояснюється скороченням кількості підприємств, що повністю використовували тезаврований прибуток й амортизаційні відрахування за нецільовим призначенням, з 40 % у 2014 р. до 20 % у 2018 р. Відсоток підприємств, які використовували частково власні джерела фінансування інвестиційних витрат за цільовим призначенням в середньому за досліджуваний період, становив 51,4 %.

Відмічено низький рівень залучення позикових джерел фінансування інвестиційних витрат: на кожну гривню активів підприємства запозичали 14 коп., що пояснюється низькими значеннями операційної рентабельності активів та коефіцієнта поточної ліквідності.

Результати комплексної оцінки інвестиційної активності підтвердили висновок про невисокий її рівень на більшості досліджуваних вантажних АТП (рис. 2).

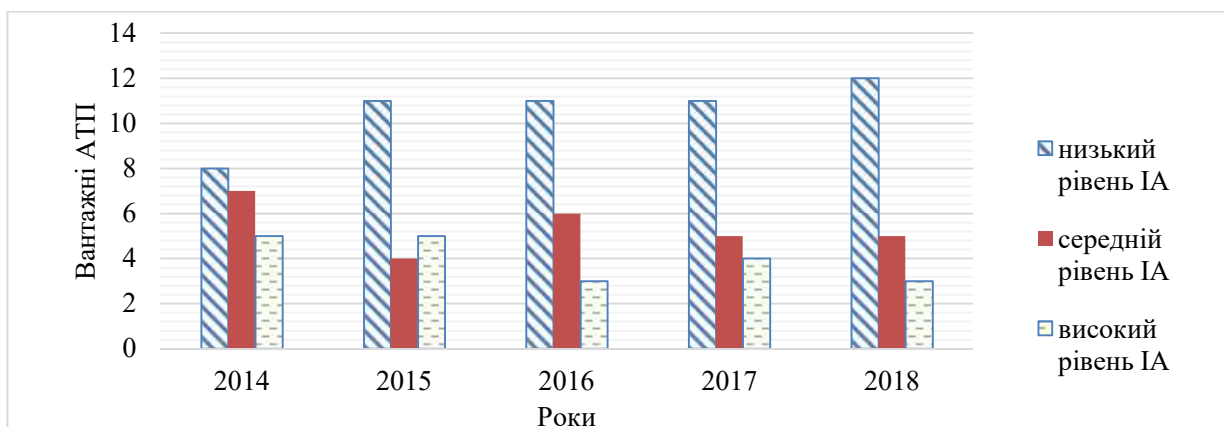


Рисунок 2 – Розподіл вантажних АТП за рівнем інвестиційної активності протягом 2014-2018 років.

Основною причиною незадовільного рівня інвестиційної активності є недостатність джерел фінансування інвестиційних витрат, що вимагає від підприємств пошуку додаткових можливостей для фінансування інвестиційної діяльності.

У третьому розділі «**Управління інвестиційною активністю вантажних автотранспортних підприємств з урахуванням впливу податкового навантаження**» сформовано концептуальну модель корпоративного податкового менеджменту, розроблено науково-методичний інструментарій визначення рівня податкового навантаження на вантажних підприємствах автомобільного транспорту, запропоновано алгоритм планування впливу податкового навантаження на інвестиційну активність підприємств та здійснено оцінювання можливостей фінансування інвестиційних витрат у залежності від рівня податкового навантаження.

Створення передумов формування методичних засад ефективної системи управління процесами оподаткування на підприємстві потребує побудови концептуальної моделі корпоративного податкового менеджменту. Розроблена модель сформована на основі загальних і спеціальних принципів податкового менеджменту, які визначили зміст стратегічного і оперативного менеджменту (рис. 3). Мета стратегічного податкового менеджменту полягає в оптимізації податкового навантаження, а оперативного – в мінімізації податкових витрат. Реалізація вказаних цілей є засобом зростання можливостей фінансування інвестиційних витрат.

Провідною ланкою стратегічного менеджменту є розробка й реалізація податкової політики, зміст якої визначає обраний характер поведінки підприємства у відносинах із державою щодо оподаткування, що може бути обережним, зваженим, ризиковим або нелегальним відповідно до рівня прийнятних для підприємства податкових ризиків. Розробка й реалізація податкової політики вимагає відповідних методів управління, інформаційних і трудових ресурсів.

Встановлено, що основним фактором впливу на підприємство діючої системи оподаткування виступає податкове навантаження. Проведені дослідження щодо показників податкового навантаження дозволяють стверджувати, що:

- абсолютні показники податкового навантаження не доцільно самотійно використовувати в податковому менеджменту;
- відносні часткові показники за окремими податками й обов'язковими платежами є єдиними для всіх галузей господарювання і представляють співвідношення конкретного податку й джерела його сплати чи нарахування;
- дискусійним залишається питання визначення інтегрального показника податкового навантаження з урахуванням галузевих особливостей, а саме: складу податків, які необхідно включати до розрахунку, та показника, що використовується в якості бази порівняння.

Для вантажних автотранспортних підприємств до складу податків і зборів доцільно включити податок на прибуток; ПДВ (у періодах, коли податковий кредит перевищує податкове зобов'язання), майнові податки (податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки, транспортний податок, плата за землю), єдиний соціальний внесок.

Проблему вибору показника діяльності, який би виконував функцію бази порівняння при побудові інтегрального показника податкового навантаження, розв'язано за допомогою апарату кореляційно-регресійного аналізу. Він дозволив оцінити щільність зв'язку загальної суми податків і зборів, які нараховуються підприємствами, із сукупністю показників, що можуть бути базою порівняння.

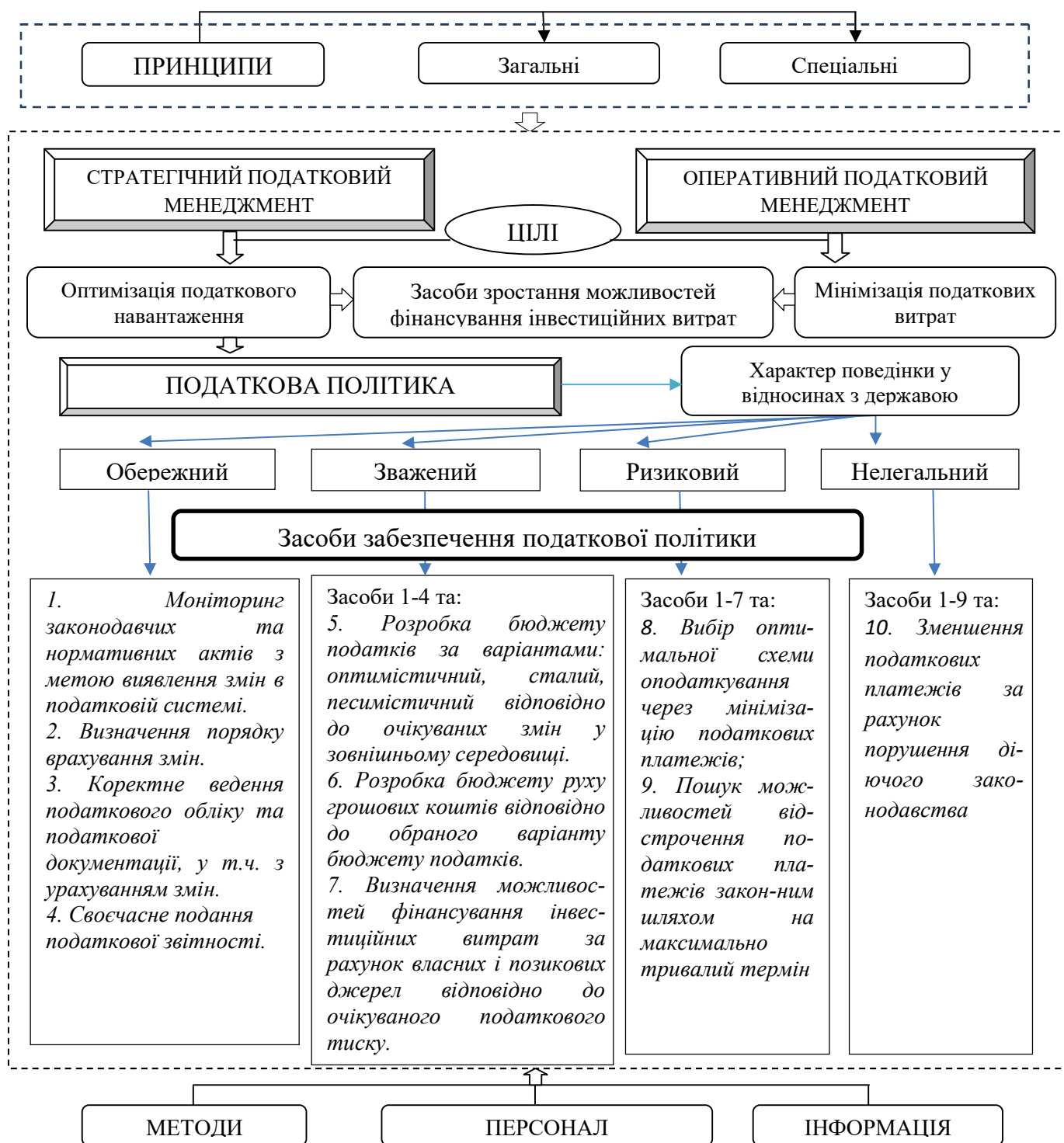


Рисунок 3 - Концептуальна модель корпоративного податкового менеджменту

Результати розрахунку показників тісноти зв'язку засвідчили, що найвищі їх значення притаманні валовому фінансовому результату (кореляційне відношення становить 0,910), який і рекомендовано використовувати в якості бази порівняння при розрахунку інтегрального коефіцієнта податкового навантаження за умови прибуткової діяльності підприємства. Якщо ж діяльність стає збитковою, то базою порівняння виступає чистий дохід (кореляційне відношення 0,795.).

Таким чином, інтегральний коефіцієнт податкового навантаження (ІКПН) вантажних АТП визначається за допомогою наступних параметричних моделей:

при $ВФР > 0$:

$$ІКПН = \frac{\sum ПЗ}{ВФР}, \quad (2)$$

при $ВФР \leq 0$:

$$ІКПН = \frac{\sum ПЗ}{ЧД}, \quad (3)$$

де ВФР – валовий фінансовий результат;

$\sum ПЗ$ – загальна сума податкових зобов'язань;

ЧД – чистий дохід від реалізації транспортних послуг.

Для більш змістовного відображення впливу діючої системи оподаткування на діяльність автотранспортних підприємств, окрім інтегрального й часткових коефіцієнтів податкового навантаження, у системі податкового менеджменту автором запропоновано використовувати коефіцієнт податкових виплат, який встановлює частку фактичного вихідного грошового потоку за податками й обов'язковими платежами в загальній сумі вхідного грошового потоку.

Для прийняття обґрунтованих інвестиційних рішень необхідно враховувати вплив податкового навантаження на можливості залучення зовнішніх коштів, який доцільно визначити за допомогою граничного значення інтегрального коефіцієнта податкового навантаження, що виступає межею між обсягами власних і позикових коштів для покриття інвестиційних потреб (табл. 2).

Таблиця 2 – Залежність між інвестиційною активністю та граничним значенням коефіцієнту податкового навантаження.

Значення показників, що впливають на інвестиційну активність		Рівень інвестиційної активності
$ФР \leq 0$	Неприбуткова діяльність	Неможлива
$ФР > 0$	$ІКПН > ІКПН_{гр}^1$	Обмежена
	$ІКПН < ІКПН_{гр}$	Активна

¹ граничне значення інтегрального коефіцієнта податкового навантаження

Інвестиційна діяльність можлива за умови прибуткової господарської діяльності підприємства і її активність буде різною в залежності від можливостей фінансування інвестиційних витрат. Якщо коефіцієнт податкового навантаження вищий за його граничне значення, то підприємство обмежується власними джерелами і його інвестиційна активність є обмеженою. Якщо ж коефіцієнт податкового навантаження менший за його граничне значення, то можливе запозичення коштів із зовні, що забезпечує активну інвестиційну діяльність.

Для визначення граничного значення коефіцієнта податкового навантаження використано метод фінансового левериджу, згідно з яким підприємство може запозичати кошти, якщо економічна рентабельність активів перевищує середню відсоткову ставку за кредитами. Автором запропоновано розраховувати граничне значення інтегрального коефіцієнта податкового навантаження ($КПН_{гр}$) за формулою:

$$КПН_{гр} = \frac{\sum ПЗ}{R_{пгп} * B}, \quad (4)$$

де B – виручка від реалізації транспортних послуг;

$R_{\text{пгр}}$ - граничне значення рентабельності продажів для середніх вантажних автопідприємств, що визначається залежністю:

$$R_{\text{пгр}} = 0,07 + 0,18 * r + 0,04 * r^2 \quad (5)$$

де r – середня відсоткова ставка за кредитами.

Для планування фінансових можливостей зростання інвестиційної активності підприємства в залежності від рівня податкового навантаження розроблено відповідний алгоритм (рис. 4).

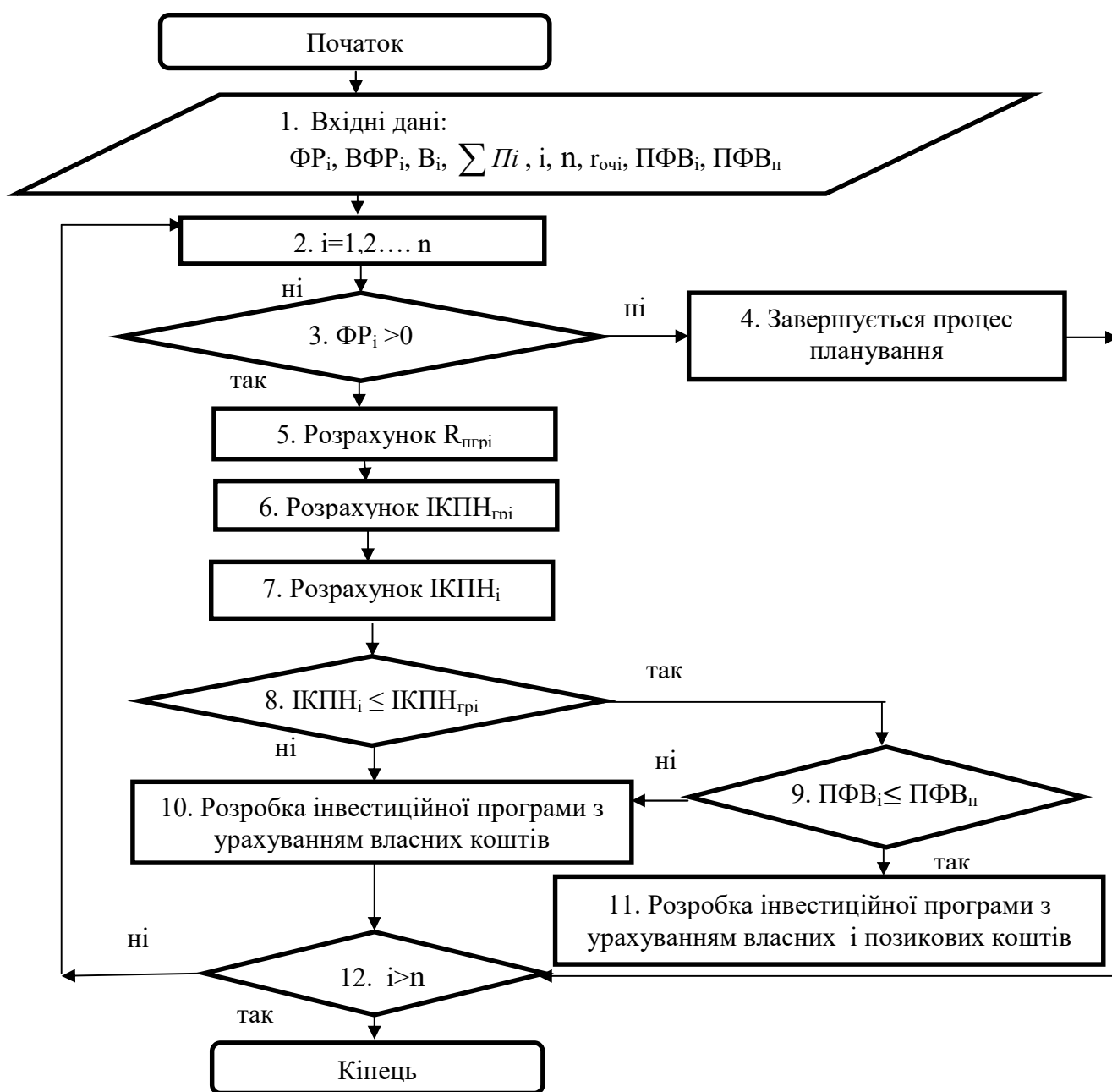


Рисунок 4 - Алгоритм планування джерел фінансування інвестиційних витрат у залежності від рівня податкового навантаження

В алгоритмі використано такі умовні позначення:

ПФВ_i – очікуване значення плеча фінансового важеля *i*-го періоду;

ПВФ_п – прийнятне значення плеча фінансового важеля *i*-го періоду;

n – загальна кількість планових періодів;

i – порядковий номер планового періоду.

У випадку, коли фактичне значення інтегрального коефіцієнта податкового навантаження не перевищує його граничне значення, підприємство спроможне сплатити вартість користування позиковими коштами як додатковими джерелами фінансування капітальних інвестицій та забезпечити зростання його інвестиційної активності. У протилежному випадку фінансування інвестиційних витрат обмежується власними джерелами.

Апробація моделі оцінювання можливостей фінансування інвестиційних витрат в залежності від рівня податкового навантаження здійснена в умовах ТОВ «Укртрансторг». Якщо в 2016 році джерелом фінансування інвестиційних витрат могли бути виключно власні кошти, то у 2017 та 2018 роках товариство могло запозичати кошти для активізації інвестиційної діяльності.

Додаткові можливості фінансування інвестиційних витрат створюють передумови зростання інвестиційної активності підприємства, а отже і його інвестиційної привабливості. Ефект від зростання інвестиційної активності підприємства полягає у збільшенні рентабельності власного капіталу як показника інвестиційної привабливості (табл. 3). При цьому врахована можливість збільшення капітальних інвестицій за рахунок зменшення податкового тиску на підприємство, яке обумовлено, в першу чергу, зростанням бази нарахування.

Таблиця 3 – Розрахунок приросту рентабельності власного капіталу та економічної рентабельності активів ТОВ «Укртрансторг»

№ п/п	Показник	Варіанти прогнозу на 2020 рік		
		Песимістичний	Сталий	Оптимістичний
1	Капітальні інвестиції, тис. грн.	600	1200	1800
2	Фактична капіталовіддача	0,2	0,2	0,2
3	Додатковий прибуток від операційної діяльності, тис. грн. (р.1*р.2)	120	240	360
4	Додатковий чистий прибуток від операційної діяльності, тис. грн.	98,4	196,8	295,2
5	Фактичний власний капітал, тис. грн.	6008	6008	6008
6	Фактична рентабельність власного капіталу (Рвк), %	4	4	4
7	Абсолютний приріст Рвк, % (р.4/р.5*100)	1,6	3,3	4,9
8	Очікувана Рвк, % (р.6+р.7)	5,6	7,3	8,9

Зростання інвестиційної активності може забезпечити щорічне збільшення рентабельності власного капіталу ТОВ «Укртрансторг» на 8,9 % за оптимістичним варіантом прогнозу, на 7,3 % - за сталим варіантом і на 5,6 % - за песимістичним варіантом прогнозу. Подальше збільшення рентабельності за рахунок зниження рівня податкового навантаження можливе шляхом зростання валового фінансового результату, мінімізації податкових витрат, вибору оптимальних схем оподаткування, пошуку легальних можливостей відстрочення та зниження податкових платежів, бюджетування податків та руху грошових коштів.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі узагальнено та по-новому розв'язано важливе науково-практичне завдання, що полягає в дослідженні теоретичних основ і розробці методичних положень й практичних рекомендацій щодо управління інвестиційною активністю вантажних автотранспортних підприємств з урахуванням рівня податкового навантаження. Результати проведеного дослідження дозволили сформулювати наступні висновки:

1. Динамічний розвиток ринкового середовища вимагає від сучасних підприємств удосконалення механізму управління інвестиційною активністю. Аналіз сучасних наукових підходів засвідчив неузгодженість думок вчених щодо управління інвестиційною активністю та незначною кількістю досліджень щодо її зв'язку з системою оподаткування. Логічний синтез наукових здобутків вітчизняних та зарубіжних учених сприяв подальшому розвитку категорійного апарату з даної проблематики. Встановлено, що інвестиційна активність підприємства є узагальнюючою характеристикою стану інвестиційної діяльності, який визначається її обсягами та ефективністю в межах наявного фінансового потенціалу господарюючого суб'єкту. Корпоративний податковий менеджмент представляє собою процес управління адаптацією підприємства до діючої системи оподаткування з метою забезпечення його сталого розвитку.

2. Чинники, що впливають на інвестиційну активність підприємства, класифіковано за такими групами: організаційно-правові, фінансово-економічні, техніко-технологічні, екологічні, соціальні, інформаційні. На основі результатів експертних досліджень доведено, що найбільший вплив на інвестиційну активність справляють фінансово-економічні та організаційно-правові групи чинників. Експертна оцінка окремих чинників зазначених груп визначила економічні кризи, стан кредитно-банківської системи та діючу систему оподаткування як такі, що мають найбільший вплив на інвестиційну активність підприємств. Узгодженість думок експертів підтверджено коефіцієнтом конкордації та рангової кореляції.

3. Розроблена система діагностування інвестиційної активності підприємства за частковими показниками охоплює оцінку її поточного й перспективного стану. Діагностика поточного стану передбачає аналіз стану і динаміки інвестиційної активності та її ефективності. Перспективний стан характеризується фінансовими можливостями підвищення рівня інвестиційної активності. Для оцінки фінансових можливостей підвищення рівня інвестиційної активності запропоновано алгоритм оцінювання цільового використання тезаврованого прибутку й амортизаційних відрахувань, за яким визначаються можливості фінансування інвестиційних витрат за рахунок власних коштів.

4. Удосконалена на базі використання дискримінантного аналізу комплексна оцінка рівня інвестиційної активності підприємства дала змогу побудувати адекватну реальним умовам модель для вантажних автотранспортних підприємств. Модель дозволила агрегувати різні за природою і змістом часткові показники інвестиційної активності. На основі побудованої багатофакторної дискримінантної моделі визначені граничні значення класифікаційних груп: при $Z \leq -1,443$ рівень активності є низьким, при $-1,443 < Z < 0,937$ – середнім, при $Z \geq 0,937$ – високим.

5. Удосконалена концептуальна модель корпоративного податкового менеджменту передбачає два рівні управління - стратегічний та оперативний, які є засобами зростання можливостей фінансування інвестиційних витрат. Метою стратегічного менеджменту є оптимізація податкового навантаження, а оперативного – мінімізація податкових витрат. Реалізацію стратегічного менеджменту забезпечує податкова політика підприємства, яка залежить від обраного характеру поведінки в податкових відносинах із державою. Характер поведінки може бути обережним, зваженим, ризиковим та нелегальним відповідно до прийнятного для підприємства рівня податкових ризиків. Визначено засоби забезпечення реалізації обраного характеру поведінки підприємства.

6. Удосконалена інтегральна оцінка податкового навантаження вантажних автотранспортних підприємств представляє співвідношення загальної суми податків і зборів, що нараховується підприємством, до бази порівняння. Обґрунтовано склад прямих та непрямих податків і зборів, які доцільно включати в інтегральний коефіцієнт податкового навантаження, а також показник бази порівняння. У якості останнього в умовах вантажних автотранспортних підприємств доцільно використовувати валовий фінансовий результат та чистий дохід, для яких кореляційне відношення становить відповідно 0,910 та 0,795, тобто тіснота зв'язку із загальною сумою податків і зборів є суттєвою і найвищою серед інших можливих показників бази порівняння. Валовий фінансовий результат використовується у випадку прибуткової діяльності, а чистий дохід, коли діяльність стає збитковою.

7. Розроблений порядок визначення граничного значення інтегрального коефіцієнта податкового навантаження вантажного автотранспортного підприємства встановлює межу між інвестиційною активністю, що базується на використанні виключно власних джерел фінансування, та активністю, яка передбачає залучення позикових коштів. Граничне значення визначено за допомогою методу фінансового левериджу, який дозволив встановити його рівень відповідно до діючої середньої відсоткової ставки за кредитами.

8. Запропонований алгоритм планування джерел фінансування інвестиційних витрат у залежності від граничного значення рівня податкового навантаження дозволяє визначити можливості активізації інвестиційної діяльності автотранспортного підприємства. Якщо фактичне значення менше за граничне, підприємство має передумови запозичення коштів для фінансування інвестиційних витрат, що дозволяє підвищити рівень інвестиційної активності; у протилежному випадку фінансування обмежується власними коштами, що стримує інвестиційні процеси на підприємстві.

9. Апробація підтвердила достовірність результатів дослідження, практичне використання яких дозволить вантажним автотранспортним підприємствам налагодити систему корпоративного податкового менеджменту та підвищити рівень обґрунтованості інвестиційних рішень. Порівняння інтегрального коефіцієнта податкового навантаження ТОВ «Укртрансторг» з його граничним значенням дає змогу стверджувати, що підприємство мало можливості запозичення коштів для фінансування інвестиційної діяльності. Прогнозні розрахунки зростання інвестиційної активності за рахунок збільшення обсягу капітальних інвестицій показали збільшення рентабельності власного капіталу на 8,9% - за оптимістичним, на 7,3% - за сталим і на 5,6% - за песимістичним варіантами прогнозу.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у виданнях іноземних держав

1. Малахова Ю.А. Експертна оцінка впливу чинників на інвестиційну активність суб'єктів господарювання. *Wschodnioeuropejskie Czasopismo Naukowe (East European Scientific Journal)*. Варшава, Польща. 2019. №1 (41). С. 48-53.

Статті в наукових фахових виданнях

2. Чеснакова Л.С., Малахова Ю.А. Особливості корпоративного податкового менеджменту в системі управління господарською діяльністю підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ. 2012. Вип. 26. С. 541-546. (Особистий внесок автора: сформульовано власне визначення корпоративного податкового менеджменту).

3. Чеснакова Л.С., Малахова Ю.А. Концептуальна модель податкового менеджменту підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ. 2013. Вип. 28. С. 519-524. (Особистий внесок автора: розроблено концептуальну модель корпоративного податкового менеджменту).

4. Малахова Ю.А. Методичні засади визначення податкового навантаження на ПАТ. *Економіка. Фінанси. Право*. Київ. 2014. №11. С. 17-20.

5. Малахова Ю.А. Обґрунтування граничного значення коефіцієнта податкового навантаження на підприємствах вантажного автомобільного транспорту. *Проблеми і перспективи економіки та управління: науковий журнал*. Чернігів. 2015. №3(3). С. 280-284.

6. Малахова Ю.А. Інвестиційна активність підприємств та чинники, що її визначають. *Науковий вісник ХДУ*. Херсон. 2016. Вип.26 (2). С. 55-58.

7. Чеснакова Л.С., Малахова Ю.А. Діагностика інвестиційної активності підприємства. *Науково-виробничий журнал «Бізнес Навігатор»*. Херсон. 2018. Вип. 47 (4). С. 120-126. (Особистий внесок автора: розроблено модель діагностування інвестиційної активності за частковими показниками).

8. Malakhova Yu. Diagnosis of the perspective condition of the investment activity of the cargo auto-operating enterprises. *Technology audit and production reserves*. Полтава. 2019. № 2/4(46). Р. 46-48.

9. Ігнатюк В.В. Гончар Т.М., Малахова Ю.А. Вплив інвестиційної активності підприємства на його інвестиційну привабливість. *Вісник Одеського національного університету. Серія «Економіка»*. 2019. Вип.3 (76). С.93-97 (Особистий внесок автора: сформульовано власне визначення інвестиційної активності підприємства).

10. Малахова Ю. А. Планування впливу податкового навантаження на інвестиційну активність вантажних автотранспортних підприємств. *Ефективна економіка*. 2019. № 10. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7356>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.10.171

Публікації апробаційного характеру

11. Малахова Ю.А. Вплив ризиків на податкову політику підприємства. *Розвиток економічної системи в умовах глобалізації та інтеграції* : матеріали міжнар. наук. – практ. конф. Дніпропетровськ. 2013. С.71-72.

12. Малахова Ю.А. Роль та місце податкової політики в системі податкового менеджменту підприємства. Тези доповідей 70-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету. Київ: НТУ, 2014. С.304

13. Малахова Ю.А. Аналіз організації податкового обліку на автотранспортних підприємствах. *Перспективи економічного зростання та інноваційного розвитку країн* : матеріали міжнар. наук. – практ. конф.: Одеса: ЦЕДР. 2014. Ч.2 С.35-36.

14. Малахова Ю.А. Функції корпоративного податкового менеджменту. *Соціально-економічні напрями трансформації держави та регіонів* : матеріали міжнар. наук. – практ. конф. Львів: ЛЕФ, 2014. С.105-106.

15. Малахова Ю.А. Аналіз методик розрахунку податкового навантаження на підприємства. *Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України*: збірник матеріалів всеукраїнської науково-практичної конференції молодих учених, аспірантів та студентів, присвяченої 85 річниці заснування ХНАДУ (м. Харків, 05 лист. 2015 р.). Харків: ХНАДУ. 2015. С.403-404.

16. Малахова Ю.А. Особливості впливу середовища підприємства на його інвестиційну активність. *Соціально-компетентне управління корпораціями в умовах поведінкової економіки*: матеріали міжнар. наук. – практ. конф. присвяченої 25 річниці створення Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. (м. Луцьк, 28 лист. 2018 р.) Луцьк. 2018. С.301-302.

17. Малахова Ю. А., Щербакова Н. О. Комплексна оцінка рівня інвестиційної активності підприємств. III International scientific conference integration of business structures: *Strategies and Technologies* (February 22th, 2019). Тбілісі, Грузія. 2019. С.68-71.

18. Малахова Ю.А. Вплив податкового навантаження на розвиток підприємств вантажного автомобільного транспорту. *Інноваційний розвиток та безпека підприємства в умовах неоіндустріального суспільства* : матеріали міжнар. наук. – практ. конф. (м. Луцьк, 31 жовт. 2019 р.). Луцьк, 2019. С.357-358.

АНОТАЦІЯ

Малахова Ю.А. Управління інвестиційною активністю автотранспортних підприємств в контексті корпоративного податкового менеджменту. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний транспортний університет Міністерства освіти і науки України, Київ, 2020.

Дисертаційна робота присвячена розробці науково-методичних положень і практичних рекомендацій щодо управління інвестиційною активністю автотранспортних підприємств з урахуванням рівня податкового навантаження.

Досліджено сутність категорії «інвестиційна активність» та чинники, що мають найбільший вплив на неї. Розглянуто сутність дефініції «корпоративний податковий менеджмент».

Розроблено систему часткових показників діагностування інвестиційної активності підприємства та визначено шкалу її комплексної оцінки. Здійснено діагностику інвестиційної активності середніх підприємств вантажного

автомобільного транспорту міста Києва й Київської області за 2014-2018 роки за частковими показниками та комплексну оцінку її стану.

Сформовано концептуальну модель корпоративного податкового менеджменту. Удосконалено інтегральну оцінку податкового навантаження вантажних автотранспортних підприємств. Розроблено процедуру визначення граничного значення інтегрального коефіцієнта податкового навантаження підприємства і на його основі запропоновано процес оцінювання фінансових можливостей зростання інвестиційної активності підприємства.

Ключові слова: інвестиційна активність підприємства, діагностика інвестиційної активності, комплексна оцінка інвестиційної активності, автотранспортне підприємство, корпоративний податковий менеджмент, податкове навантаження, граничне значення, інтегральний коефіцієнт.

АННОТАЦИЯ

Малахова Ю.А. Управление инвестиционной активностью автотранспортных предприятий в контексте корпоративного налогового менеджмента. - Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 - экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). - Национальный транспортный университет Министерства образования и науки Украины, Киев, 2020.

Диссертация посвящена разработке научно-методических положений и практических рекомендаций по управлению инвестиционной активностью автотранспортных предприятий с учетом уровня налоговой нагрузки.

Исследована сущность категории «инвестиционная активность» и факторы, имеющие наибольшее влияние на нее. Рассмотрена сущность дефиниции «корпоративный налоговый менеджмент».

Разработана система частных показателей диагностирования инвестиционной активности предприятия и определена шкала ее комплексной оценки. Осуществлено диагностику инвестиционной активности средних предприятий грузового автомобильного транспорта города Киева и Киевской области за 2014-2018 года по частным показателям и комплексную оценку ее состояния.

Сформирована концептуальная модель корпоративного налогового менеджмента. Усовершенствована интегральная оценка налоговой нагрузки грузовых автотранспортных предприятий. Разработан алгоритм определения граничного значения интегрального коэффициента налоговой нагрузки предприятия и на его основе предложен процесс оценки финансовых возможностей роста инвестиционной активности предприятия.

Ключевые слова: инвестиционная активность предприятия, диагностика инвестиционной активности, комплексная оценка инвестиционной активности, автотранспортное предприятие, корпоративный налоговый менеджмент, налоговая нагрузка, предельное значение, интегральный коэффициент.

ABSTRACT

Malakhova Yu.A. Management of investment activity of motor transport enterprises in the context of corporate tax management. - Qualifying scientific work on the rights of a manuscript.

Dissertation for the degree of a candidate of economic sciences in the specialty 08.00.04 – Economics and Management of Enterprises (by types of economic activities). – National Transport University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2020.

The dissertation is devoted to the development of scientific and methodological provisions and practical recommendations on the management of investment activity of motor transport enterprises taking into account the level of tax burden.

The essence of the category "investment activity" is investigated, which is formulated as a general characteristic of the state of investment activity, which is determined by its volume and efficiency within the available financial potential of the economic entity. The factors that influence the investment activity of the enterprise are systematized. The effect of taxes on stimulating investment activity has been clarified. Expert research substantiates the factors that have the greatest impact on it. Of these, the current system of taxation in the state in the context of corporate tax management was selected for further investigation of the impact on investment activity. A critical analysis of the existing definitions of the definition of "corporate tax management" was carried out, which made it possible to formulate it is considered as the process of managing enterprise alignment with the operating taxation system for the purposes of its sustainable development.

The model of investment activity diagnostics is offered, which includes three stages: diagnostics of its current and perspective state by partial indicators and integral estimation of the level of investment activity. A comprehensive assessment of the level of investment activity of an individual truck company is carried out by means of multivariate discriminant analysis. Based on the multivariate discriminant model constructed, a scale has been determined that provides for the limiting values of the classification groups of low, medium and high levels of investment activity.

The investment activity of medium-sized trucking enterprises of the city of Kyiv and Kyiv region for 2014-2018 was diagnosed. According to the results of diagnosis, the unsatisfactory condition and dynamics of investment activity of the specified set of enterprises, its low efficiency, limited own and borrowed sources of financing of its level increase were established. A comprehensive assessment of the investment activity of each of the enterprises showed that on average only 17% of trucking enterprises had a high level of investment activity.

The conceptual model of corporate tax management is formed. It is based on general and special principles of management. The model provides for two levels of management - strategic and operative. The goal of strategic management is to optimize the tax burden; the purpose of operational management is to minimize tax expenditures. Strategic and operational tax managements are ways to increase ability to finance your investment costs. The implementation of strategic management is ensured by a tax policy that can be prudent, balanced, risky and illegal. Means of securing the tax policy, depending on its nature, are identified.

The integrated assessment of the tax burden has been improved as a ratio between the amount of taxes, fees and obligatory payments and the base of comparison. For freight ATPs, it is advisable to include income tax in the structure of taxes and duties in the integrated assessment of the tax burden; value-added tax (in periods where the tax credit exceeds tax liabilities), property taxes, the only contribution to compulsory state social insurance. It is substantiated that it is recommended to use the gross financial result as a basis of comparison, provided that the enterprise has profitable activity. If the activity becomes unprofitable, then the net income is the basis of comparison.

The procedure for calculating the marginal value of the integrated coefficient of tax load for trucking companies, which acts as a limit on the possible use of own and borrowed funds to finance investment costs, is proposed. The calculation algorithm is based on the method of financial leverage, according to which for the enterprise the price of borrowed funds is acceptable if the economic return on assets exceeds or is equal to the current average interest rate on loans.

The algorithm of planning of sources of financing of investment costs of the enterprise depending on the relation between the integral coefficient of tax load and its limit value is developed. If the profitable activity of the enterprise is expected and the tax burden is greater than its marginal value, then the opportunity for investment activity is limited by its own funds. If the ratio is less than the threshold value, then borrowing is possible, which extends the scope of investment activity.

The trial confirmed the validity of the study results. The calculation of the return on equity of the enterprise as an indicator of its investment attractiveness, according to three variants of the forecast. This takes into account the possibility of increasing capital investments by reducing the tax pressure on the enterprise, which is caused, first of all, by the growth of the accrual base.

Increasing investment activity by increasing capital investment leads to a increase in return on equity and external investment becomes more attractive.

Thus, the practical use of the results of the work will allow trucking companies to establish a system of corporate tax management and increase the level of validity of investment decisions and, as a consequence, to create the preconditions for increasing financial profitability, which will increase the level of investment attractiveness of the enterprise.

Key words: enterprise investment activity, diagnosis of investment activity, comprehensive assessment of investment activity, motor transport enterprise, corporate tax management, tax burden, limit value, integral coefficient.

Підписано до друку 28.01.2020 р. Формат 60х84/16.
Папір офсетний № 1. Гарнітура Times.
Вк. 11. Наклад 100. Зам. 4919

01103, м. Київ, вул. М. Бойчука, 39.
Редакційно-видавничий відділ НТУ, тел.: 284-26-26