

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ**

**ТЮРІНА МАРІНА МИКОЛАЇВНА**

**УДК 656.07:[658.27:336.22](043.3)**

**МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ В УМОВАХ  
ЕФЕКТИВНОГО ПОДАТКОВОГО ПЛАНУВАННЯ НА  
ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ**

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

**АВТОРЕФЕРАТ**  
**дисертації на здобуття наукового ступеня**  
**кандидата економічних наук**

**Київ – 2021**

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України.

**Науковий керівник:** доктор економічних наук, професор  
**Карпенко Оксана Олександрівна,**  
Державний університет інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України,  
завідувач кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Череп Алла Василівна,**  
Запорізький національний університет,  
декан економічного факультету

кандидат економічних наук, професор  
**Концева Валентина Володимирівна,**  
Національний транспортний університет,  
професор кафедри фінансів, обліку і аудиту

Захист відбудеться «21» квітня 2021 року о 14<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.820.05 Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ, вул. Івана Огієнка, буд. 19, ауд. 305а.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ вул. Івана Огієнка, буд. 19.

Автореферат розісланий «19» березня 2020 року.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради,  
к.е.н., професор



М. В. Ковбатюк

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Транспортні підприємства відіграють важливу роль у функціонуванні та розвитку національної економіки, оскільки забезпечують потреби промисловості у перевезеннях, а також мобільність населення. Останнім часом в Україні транспортні підприємства переживають період нестабільності, що відображається в проблемах управління основними засобами та сповільненні їх економічного розвитку. Податкова політика держави має бути спрямована на підтримку оновлення і модернізацію транспортних засобів та інфраструктури транспортних підприємств. Збільшення податкового навантаження на транспортні підприємства, зважаючи на високу частку збиткових підприємств, вимагає оптимізації податків у системі управління їх основними засобами. Саме тому удосконалення механізму управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування є актуальним науково-практичним завданням для транспортних підприємств України.

Дослідженню теоретичних і практичних аспектів управління основними засобами підприємств різних видів транспорту присвятили свої праці такі науковці, як: О.В. Ареф'єва, О.Є. Бабина, Н.І. Богомоллова, С.М. Боняр, В.П. Гудкова (В.П. Яновська), С.М. Заволока (С.М. Шуляренко), О.О. Карпенко, М.Я. Катан, М.В. Ковбатюк, В.В. Концева, О.О. Кравченко, Н.М. Кравчук, О.М. Паливода, А.І. Харченко, В.В. Шкляр, О.В. Ярмолицька та інші. Вагомий внесок у розвиток теоретико-методичних основ податкового планування зроблено такими дослідниками, як: А. Pinto Coelho Vello, A. Loro Martinez, S. Gautam, С.О. Левицька, Л.О. Матвійчук, Л.Г. Олійник, В.Я. Оліховський, А.М. Поддєрьогін, С.М. Семенова, Ю.І. Хуснулліна, А.Ф. Цимбалюк, А.В. Череп, В.К. Черненко, Т.М. Чернякова та інші.

Однак, незважаючи на значну кількість теоретичних та практичних напрацювань щодо проблем управління основними засобами на транспортних підприємствах, все ж залишається потреба у подальшому їхньому дослідженні, зокрема з погляду специфіки управління в умовах ефективного податкового планування. Наукова та практична значущість проблем управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах зумовили вибір теми представленої дисертаційної роботи, її мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація має безпосередній зв'язок з Законом України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР із змінами та доповненнями; Податковим Кодексом України від 02.12.2010 р. № 2755-VI із змінами та доповненнями; Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. Результати, отримані в дисертації, використані при проведенні науково-дослідних робіт на тему: «Удосконалення організаційно-методичного забезпечення обліково-звітного процесу на підприємствах транспорту в умовах євроінтеграції», (2016-2019 рр., номер держреєстрації № 0116U003938), в якій автором досліджено запровадження міжнародних стандартів податкового контролю та імплементації норм, передбачених планом BEPS (Base Erosion and Profit Shifting); «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємств

України в умовах глобалізації» (2019-2022 рр., номер держреєстрації № 0118U100624), в якій автором досліджено прогрес виконання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги».

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є наукове обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо формування та розвитку механізму управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах.

Для досягнення мети було визначено такі завдання дослідження:

- дослідити сутність та особливості системи управління основними засобами транспортних підприємств;
- висвітлити місце та роль податкового планування в системі управління основними засобами транспортних підприємств;
- визначити інструментарій забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах в сучасних умовах господарювання;
- проаналізувати показники наявності та використання основних засобів на транспортних підприємствах та оцінити ефективність управління основними засобами на транспортних підприємствах;
- продіагностувати податкове навантаження на транспортні підприємства;
- удосконалити механізм управління основними засобами транспортних підприємств в умовах нестабільного середовища;
- розробити методичний підхід до оцінки фінансового потенціалу транспортних підприємств;
- сформулювати методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами.

*Об'єктом дослідження* є процес управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах.

*Предметом дослідження* є теоретичні, методичні та практичні аспекти удосконалення механізму управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах.

**Методи дослідження.** Під час дослідження використано методи: аналізу і синтезу – при описі транспортних підприємств як відкритих систем та особливостей їхнього функціонування, логічного узагальнення, групування – для критичного дослідження понятійно-категоріального апарату управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах; системного аналізу – для розробки концептуальних основ ефективного податкового планування на транспортних підприємствах; економіко-математичного моделювання – для забезпечення підвищення ефективності управління основними засобами, формування резервів грошових коштів і цілеспрямованого розвитку транспортних підприємств; структурно-динамічний, графічний – для наочного представлення інформації та результатів дослідження.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження є нормативно-правові акти, що регламентують основні вимоги до ведення господарської діяльності

транспортними підприємствами, наукові праці вітчизняних і закордонних вчених, матеріали наукових конференцій, дані фінансової звітності транспортних підприємств, офіційні інформаційні ресурси Державної служби статистики України, Державної податкової служби України, Міністерства інфраструктури України, результати особистих досліджень і спостережень.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Обґрунтовані у дисертаційній роботі теоретико-методичні основи та практичні рекомендації є подальшим поглибленням вирішення науково-практичного завдання з удосконалення механізму управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах. До найвагоміших результатів дисертації, які представляють наукову новизну, належать такі:

***удосконалено:***

- визначення сутності податкового планування у системі управління основними засобами транспортних підприємств шляхом введення поняття «податкове планування на транспортних підприємствах в системі управління основними засобами», під яким слід розуміти комплекс організаційно-економічних заходів, спрямованих на формування планової суми податкових платежів на майбутні періоди та розробку графіків їх сплати, регулювання бази оподаткування податку на прибуток, пошук та розробку шляхів зниження податкового навантаження, врахування податкових ризиків, оптимізацію податків з урахуванням вимог чинного законодавства з метою формування дієвої фінансової політики транспортних підприємств, що буде сприяти створенню внутрішніх джерел фінансування капітальних інвестицій, направлених на відтворення та ефективне управління основними засобами та подальшому їхньому розвитку і збереженню конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг в умовах інтеграції у загальноєвропейську транспортну систему;

- модель функціонування транспортних підприємств як множини проектів зі створення або удосконалення основних засобів, які знаходяться в експлуатаційній, інвестиційній та передінвестиційній фазах відповідно, що дозволяє розглядати функціонування транспортного підприємства як реалізацію стратегічного проекту, в межах якого відбувається здійснення субпроектів, спрямованих на підвищення ефективності діяльності;

- систему принципів управління основними засобами транспортних підприємств, яка, на відміну від існуючих, включає дві групи принципів, а саме: оптимальності (потужності парку транспортних засобів, інвестицій в основні засоби, структури транспортних засобів за формою власності) та якості (інтенсивності використання транспортних засобів, підтримки технічного стану основних засобів, забезпечення необхідного рівня якості послуг транспортними підприємствами). Її впровадження дозволить забезпечити отримання максимального ефекту від використання основних засобів при мінімальних витратах на їхнє створення, утримання та поліпшення, а також формування довгострокових переваг для транспортних підприємств;

- механізм управління основними засобами транспортних підприємств шляхом представлення його як взаємопов'язаної сукупності структурних елементів зі зворотним зв'язком, який, на відміну від відомих, базується на впровадженні взаємопов'язаних заходів, а саме: інтенсифікації використання

основних засобів, удосконаленні податкового планування та підтримці фінансового потенціалу. Впровадження даного механізму забезпечить продуктивне використання та формування достатніх резервів грошових коштів для удосконалення основних засобів і, як наслідок, підвищення рівня фінансового потенціалу транспортних підприємств.

***дістали подальшого розвитку:***

- змістовна сутність інструментарію забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах у сучасних умовах господарювання, під яким розуміється сукупність організаційних та економічних прийомів, що спрямовані на оптимізацію податків із дотриманням чинних норм законодавства, вибір раціональної амортизаційної політики, використання податкових пільг, співробітництво з учасниками податкового планування, максимальне збільшення прибутковості підприємств, розробка графіків щодо своєчасної сплати податків, зборів та платежів, які сприяють отриманню достатніх фінансових ресурсів для здійснення капітальних інвестицій, що будуть направлені на просте та розширене відтворення основних засобів;

- система показників аналізу основних засобів, що розподілена на дві групи: показники наявності та використання основних засобів й показники оцінки ефективності управління основними засобами. Першу групу показників доповнено коефіцієнтами повного спрацювання основних засобів; необхідності оздоровлення основних засобів; якісного оновлення основних засобів; ліквідації основних засобів. Другу групу показників доповнено коефіцієнтами інтенсивності участі основних засобів у вантажних і пасажирських перевезеннях; залученості основних засобів у вантажопотоки та пасажиропотоки. Запропонована система показників є підґрунтям для формування механізму управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах та враховує особливості їхньої діяльності;

- методичний підхід до оцінки фінансового потенціалу транспортних підприємств, який базується на розрахунку показників, що характеризують фінансову стійкість, ліквідність, оборотність та рентабельність. Це сприятиме своєчасному виявленню проблем у функціонуванні транспортного підприємства, зокрема в управлінні його основними засобами, та прийнятті управлінських рішень щодо підвищення рівня фінансового потенціалу;

- методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами, який, на відміну від існуючих, базується на оптимізації податкового навантаження і включає оцінку податкового навантаження на підприємство, оцінку чутливості сукупного податкового навантаження до зміни окремих податків, оцінку імовірної податкової економії в результаті оптимізації податкового навантаження, розробку податкового бюджету. Це дозволить запобігти виникненню розривів у фінансуванні інвестиційних проектів, що сприятиме підвищенню ефективності управління основними засобами та забезпеченню цілеспрямованого розвитку транспортних підприємств.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у використанні результатів дослідження для удосконалення управління основними засобами на

транспортних підприємствах в умовах ефективного податкового планування. Результати дослідження використовуються в діяльності ПАТ «Автобаза №1» (акт впровадження № 01/1520 від 29.12.2020 р.) та ТОВ «Транс-Оболонь» (акт впровадження № 3/10 від 26.01.2021 р.) Результати дисертації також використовуються у навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій при підготовці фахівців з економіки та менеджменту (акт впровадження № 01/11-46 від 22.01.2021 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Усі наукові результати і практичні пропозиції, що містяться в роботі, отримано автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в дисертації використано тільки ті положення, які належать автору особисто. Обсяг особистого наукового внеску автора наведено у переліку опублікованих праць.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення та результати дисертації обговорювалися на 10 науково-практичних конференціях, з яких 8 міжнародних: «Economic and business administration development: scientific currencies and solutions» (м. Київ, 2020 р.); «Стратегічні пріоритети розвитку економіки, обліку, фінансів і права» (м. Полтава, 2020 р.); «Paradigmatic view on the concept of world science» (м. Торонто, Канада, 2020 р.); «Економічний і соціальний розвиток України в ХХІ столітті: національна візія та виклики глобалізації» (м. Тернопіль, 2019 р.); «Сучасні проблеми обліку, аналізу, аудиту й оподаткування суб'єктів господарської діяльності: теоретичні, практичні та освітнянські аспекти» (м. Дніпро, 2019 р.), «Корпоративні фінанси: проблеми та перспективи інноваційного розвитку» (м. Київ, 2018 р.); «Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: виклики постіндустріальної економіки» (м. Львів, 2017 р.); «Транскордонне співробітництво: ключові ідеї та перспективи» (м. Чернівці, Україна, м. Сучава, Румунія, 2016 р.); «ХХ науково-методична конференції КДАВТ» (м. Київ, 2016 р.); «Економіка, фінанси та управління: проблеми та сучасні шляхи розвитку» (м. Львів, 2015 р.).

**Публікації.** За результатами дослідження опубліковано 17 наукових праць загальним обсягом 5,79 друк. арк. (з яких автору належить 5,51 друк. арк.), у тому числі 7 наукових статей у фахових виданнях України, внесених до наукометричних баз), 10 публікацій у виданнях апробаційного характеру.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 300 сторінок друкованого комп'ютерного тексту. Основний зміст дисертаційної роботи викладено на 213 сторінках. Робота містить 18 таблиць та 53 рисунки, список використаних джерел із 217 найменувань розміщено на 25 сторінках, 6 додатків – на 62 сторінках.

### **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ**

У **вступі** подано загальну характеристику дисертаційної роботи, обґрунтовано вибір теми та її актуальність, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичне значення отриманих результатів, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі «**Теоретичні основи управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах**» досліджено сутність та особливості системи управління основними засобами транспортних підприємств; висвітлено місце та роль податкового планування в системі управління основними засобами транспортних підприємств; визначено інструментарій забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах.

Встановлено, що на сьогоднішній день є обґрунтованим та актуальним питання удосконалення системи управління основними засобами транспортних підприємств, яка повинна займати одне з найважливіших місць у загальній системі управління господарюючим суб'єктом. Транспортні підприємства мають свою специфіку щодо складу та структури основних засобів, що необхідно враховувати при удосконаленні механізму управління основними засобами. Причини необхідності удосконалення системи управління основними засобами полягають у високому ступені зносу основних виробничих засобів, застарілій матеріально-технічній базі, несвоєчасному оновленні основних засобів через системне недофінансування, гальмуванні процесів простого та розширеного відтворення, відставанні технічного та технологічного оснащення транспортних підприємств від науково-технічного прогресу, не завжди ефективному використанні основних засобів, недостатньому прогресі у виконанні вимог Угоди про асоціацію з Європейським Союзом у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги».

На основі проведеного дослідження запропоновано розглядати податкове планування як інструмент формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами підприємства. Запропоновано під «податковим плануванням на транспортних підприємствах в системі управління основними засобами» розуміти комплекс організаційно-економічних заходів, спрямованих на формування планової суми податкових платежів на майбутні періоди та розробку графіків їхньої сплати, регулювання бази оподаткування податку на прибуток, пошук і розробку шляхів зниження податкового навантаження, врахування податкових ризиків, оптимізацію податків з урахуванням вимог чинного законодавства з метою формування дієвої фінансової політики транспортних підприємств, що буде сприяти створенню внутрішніх джерел фінансування капітальних інвестицій. Податкове планування на транспортних підприємствах в системі управління основними засобами необхідно організовувати відповідно до етапів його проведення: підготовчий, організаційний, розробки, планування, координування та реалізації. Кожен етап супроводжується виконанням певних дій. Дотримання етапів податкового планування дозволить організувати та здійснити його з найменшими ризиками і витратами та найбільшими вигодами.

Запропоновано трактування поняття «інструментарій забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах», під яким будемо розуміти сукупність організаційних та економічних прийомів, що спрямовані на оптимізацію податків із дотриманням чинних норм законодавства, вибір раціональної амортизаційної політики, використання податкових пільг, співробітництво з учасниками податкового планування, максимальне збільшення прибутковості підприємств, розробка графіків щодо

своєчасної сплати податків, зборів та платежів, які сприяють отриманню достатніх фінансових ресурсів для здійснення капітальних інвестицій, що будуть направлені на просте та розширене відтворення основних засобів. Обґрунтовано виокремлення організаційних (облікова політика, пільгові види діяльності, спеціальні податкові режими тощо) та економічних (амортизаційна політика, вартісний критерій для визнання основних засобів з метою оподаткування тощо) прийомів.

Встановлено, що для забезпечення виконання завдань Національної транспортної стратегії України до 2030 року та імплементації Угоди про асоціацію з Європейським Союзом потребують нагального вирішення існуючі проблеми управління основними засобами транспортних підприємств України, зокрема: удосконалення транспортних мереж, модернізація транспортної інфраструктури, впровадження передових технологій пересування пасажирів та вантажів, поступове виведення із використання автомобілів, що споживають традиційні види палива, удосконалення мультимодальних вантажних перевезень тощо. Це обумовлює необхідність оцінки ефективності управління основними засобами та діагностики податкового навантаження на транспортні підприємства.

У другому розділі **«Оцінка ефективності управління основними засобами та діагностика податкового навантаження на транспортні підприємства»** проаналізовано показники наявності та використання основних засобів; оцінено ефективність управління основними засобами; продіагностовано податкове навантаження на транспортні підприємства.

Відповідно до завдань удосконалення управління основними засобами на транспортних підприємствах в умовах ефективного податкового планування рекомендовано для комплексного аналізу застосовувати систему показників, які послідовно доповнюють один одного та утворюють дві групи: 1) показники наявності та використання основних засобів; 2) показники оцінки ефективності управління основними засобами. При цьому у першу групу до відомих показників запропоновано додати коефіцієнти повного спрацювання, необхідності оздоровлення, якісного оновлення, ліквідації основних засобів, а у другу – коефіцієнти інтенсивності участі основних засобів у вантажних і пасажирських перевезеннях і коефіцієнти залученості у вантажопотоки й пасажиропотоки.

Встановлено, що балансова вартість основних засобів транспортних підприємств протягом 2015-2019 рр. скоротилася на 22,6% і у 2019 р. склала 403225 млн грн. Спостерігалось зменшення їхньої первісної вартості на 7,2% та накопичення амортизації, що негативно впливало на рівень зносу основних засобів (зростання до 58,2%). Коефіцієнт повного спрацювання основних засобів зростав у 2019 р. Це означає, що 23,4% від суми первісної вартості основних засобів, зазначених у балансі, є повністю замортованими. Дана тенденція негативно характеризує технічний стан і показники ефективності використання об'єктів транспортних підприємств. Оновлення основних засобів не відбувається належним чином і скорочується в динаміці, при цьому коефіцієнт якісного оновлення основних засобів показує, що у 2019 р. 52,8% від введених в дію основних засобів були новими (рис. 1а). Коефіцієнт необхідності оздоровлення основних засобів свідчить про критичну частку

зносу, яка буде списана при вибутті амортизованих об'єктів, ресурс яких вичерпано. Для підприємств водного транспорту він становить 45,4%, авіаційного – 2,9%, в цілому по Україні – 10,9%. Відповідно високе значення коефіцієнта ліквідації основних засобів свідчить про наявність на балансі повністю застарілих об'єктів, не придатних для продажу, а також нераціональне планування відтворення та неефективну експлуатацію основних засобів (рис.1б).

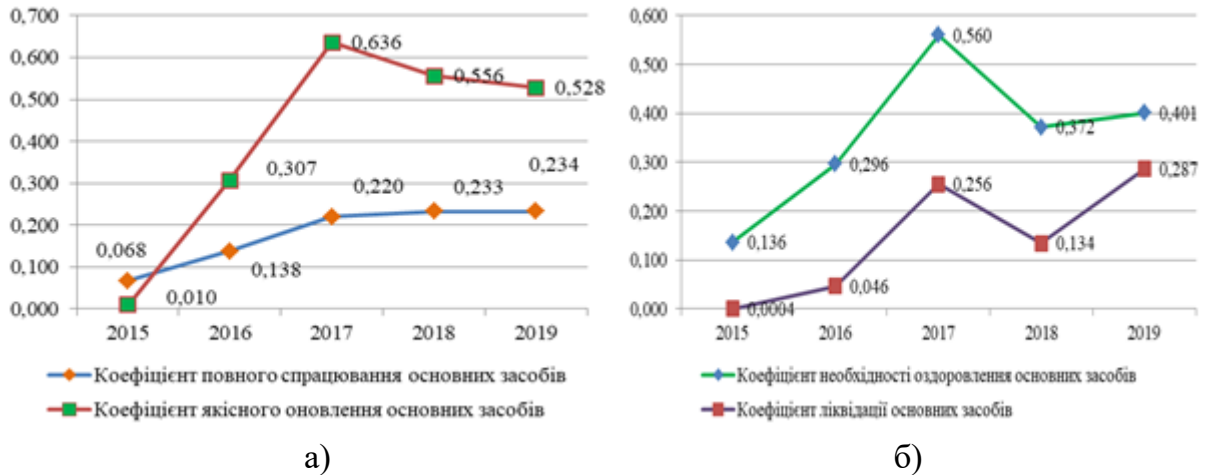


Рис. 1. Динаміка коефіцієнтів повного спрацювання, якісного оновлення, необхідності оздоровлення, ліквідації основних засобів транспортних підприємств

Зростання фондovіддачі і відповідне зменшення фондомісткості протягом 2015-2019 рр. пояснюється скороченням вартості основних засобів на транспортних підприємствах та зростанням обсягів реалізованих транспортних послуг. Фондоозброєність зростає лише на підприємствах авіаційного транспорту. Коефіцієнти інтенсивності участі основних засобів у вантажних перевезеннях (рис. 2а) та залученості у вантажопотоки (рис. 2б) в цілому зростають завдяки збільшенню обсягів перевезень та вантажообігу відносно зміни вартості основних засобів.

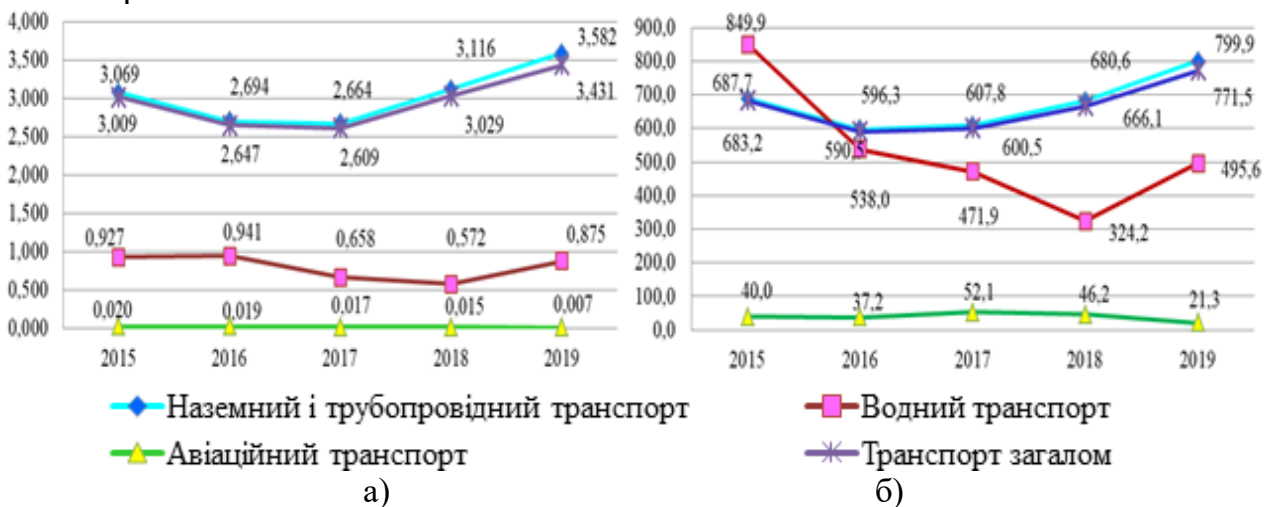


Рис. 2. Динаміка коефіцієнту інтенсивності участі основних засобів у вантажних перевезеннях (а) та коефіцієнту залученості основних засобів у вантажопотоки (б) за видами транспорту

Оскільки загальна вартість наявних основних засобів скорочується на транспортних підприємствах з більшою динамікою, ніж обсяги перевезень, спостерігається зростання коефіцієнта інтенсивності участі основних засобів у вантажних перевезеннях з 3,009 до 3,431 або на 14% за 2015-2019 рр. Спостерігається зростання коефіцієнту залученості основних засобів у вантажопотоки у 2019 р. за рахунок загального зменшення вартості основних засобів.

Динаміка фінансових результатів до оподаткування за сальдовим показником на транспортних підприємствах в Україні має значні коливання. Вказана динаміка суттєво вплинула на показники операційної рентабельності (збитковості) основних засобів транспортних підприємств у досліджуваному періоді, які є набагато гіршими, ніж загальний рівень по Україні. Це свідчить про неефективне управління не тільки основними засобами на транспортних підприємствах, а й усією операційною діяльністю загалом.

Встановлено зростання податкового навантаження на транспортні підприємства (рис. 3).

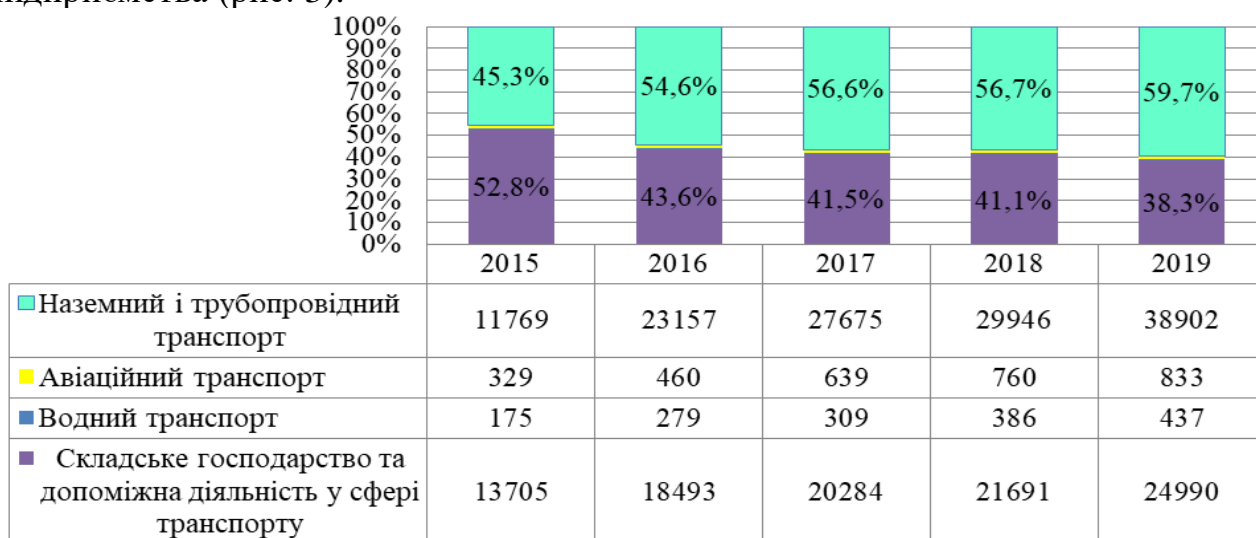


Рис. 3. Динаміка та структура податкових платежів підприємств за видами транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млн грн та %

Сума сплачених податків збільшилась з 25977 млн грн у 2015 р. до 65163 млн грн у 2019 р., що становить зростання в динаміці на 251% за весь період аналізу і на 23% тільки за 2019 рік. Найбільшу суму податкових надходжень у бюджет забезпечують підприємства наземного і трубопровідного транспорту. Також вагомі податкові надходження забезпечують підприємства складського господарства й допоміжної діяльності у сфері транспорту. Діяльність транспортних підприємств обкладається значною кількістю податків, основні з яких: податок на додану вартість (25% питомої ваги), податок на доходи фізичних осіб (22%), податок на прибуток (9%), податок на майно (6%), єдиний податок (3%) та інші.

Обґрунтовано необхідність пошуку більш дієвих механізмів податкового планування для оптимізації податкового навантаження на транспортні підприємства, зокрема шляхом формування механізму управління основними засобами в системі ефективного податкового планування.

У третьому розділі **«Концептуальні основи управління основними**

**засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах»** удосконалено механізм управління основними засобами транспортних підприємств в умовах нестабільного середовища; розроблено методичний підхід до оцінки фінансового потенціалу транспортних підприємств; сформовано методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами.

Для транспортних підприємств використання основних засобів є однією з базових сфер управління. Керівництво, маючи ясну уяву про їхню роль у виробничому процесі, про фактори, що впливають на використання основних засобів, може цілеспрямовано впливати на «вузькі місця» в управлінні ними і, тим самим, підвищувати ефективність їхнього використання та діяльності підприємства в цілому. Нестабільність економічного середовища обумовлює необхідність більш широкого застосування методів прогнозування та планування, зокрема податкового.

Обґрунтовано, що управління основними засобами транспортних підприємств має базуватися на дотриманні системи принципів, яка включає дві групи: принципи оптимальності (оптимальності потужності парку транспортних засобів, оптимальності інвестицій в основні засоби, оптимальності структури транспортних засобів за формою власності) та принципи якості (інтенсивності використання транспортних засобів, підтримки технічного стану основних засобів, забезпечення необхідного рівня якості послуг транспортними підприємствами). Виділення цих принципів обумовлюється, по-перше, необхідністю спрямування процесу управління основними засобами на отримання максимального ефекту від їхнього використання при мінімальних витратах на їхнє створення, утримання та поліпшення і, по-друге, саме якість та надійність перевезень створюють довгострокові та постійно діючі переваги для транспортних підприємств.

Удосконалення механізму управління основними засобами транспортних підприємств передбачає впровадження взаємопов'язаних заходів, а саме: інтенсифікацію використання основних засобів, удосконалення податкового планування та підтримку фінансового потенціалу (рис. 4). Інтенсифікація використання основних засобів досягається комплексом заходів, що включають впровадження передових технологій перевезення вантажів, пасажирів і багажу, недопущення непродуктивної роботи основних засобів, зменшення планових і усунення позапланових простоїв транспортних засобів, поліпшення їхнього стану тощо. Це вплине на підтримку фінансового потенціалу транспортних підприємств, для яких основні засоби є головним фактором виробництва. Ефективне податкове планування є одним із внутрішніх джерел створення резервів грошових коштів, які можуть бути спрямовані на капітальні вкладення в оновлення основних засобів.

Управління основними засобами транспортних підприємств передбачає не тільки ефективне їх використання, а й своєчасне просте та розширене відтворення. В кризових умовах ця діяльність супроводжується ризиками настання негативних наслідків, які мають різну природу та ступінь впливу. В умовах жорсткого дефіциту власних фінансових ресурсів для керівництва транспортних підприємств особливу актуальність представляє проблема

управління саме фінансовими ризиками. Це пояснюється тим, що інвестиційна діяльність на транспорті має свою специфіку, а саме, інвестиційні проекти є довгостроковими, вони передбачають залучення значних грошових коштів, період окупності яких значно перевищує цей показник в інших галузях. З позицій проектного аналізу функціонування будь-якого транспортного підприємства можна представити у вигляді моделі як множини проектів зі створення або удосконалення основних засобів, що знаходяться в різних фазах життєвого циклу. Використання запропонованої моделі для опису транспортного підприємства дозволяє розглядати його функціонування як реалізацію певного стратегічного проекту, в межах якого відбувається виконання субпроектів, спрямованих на розширення діяльності, поліпшення основних засобів тощо.

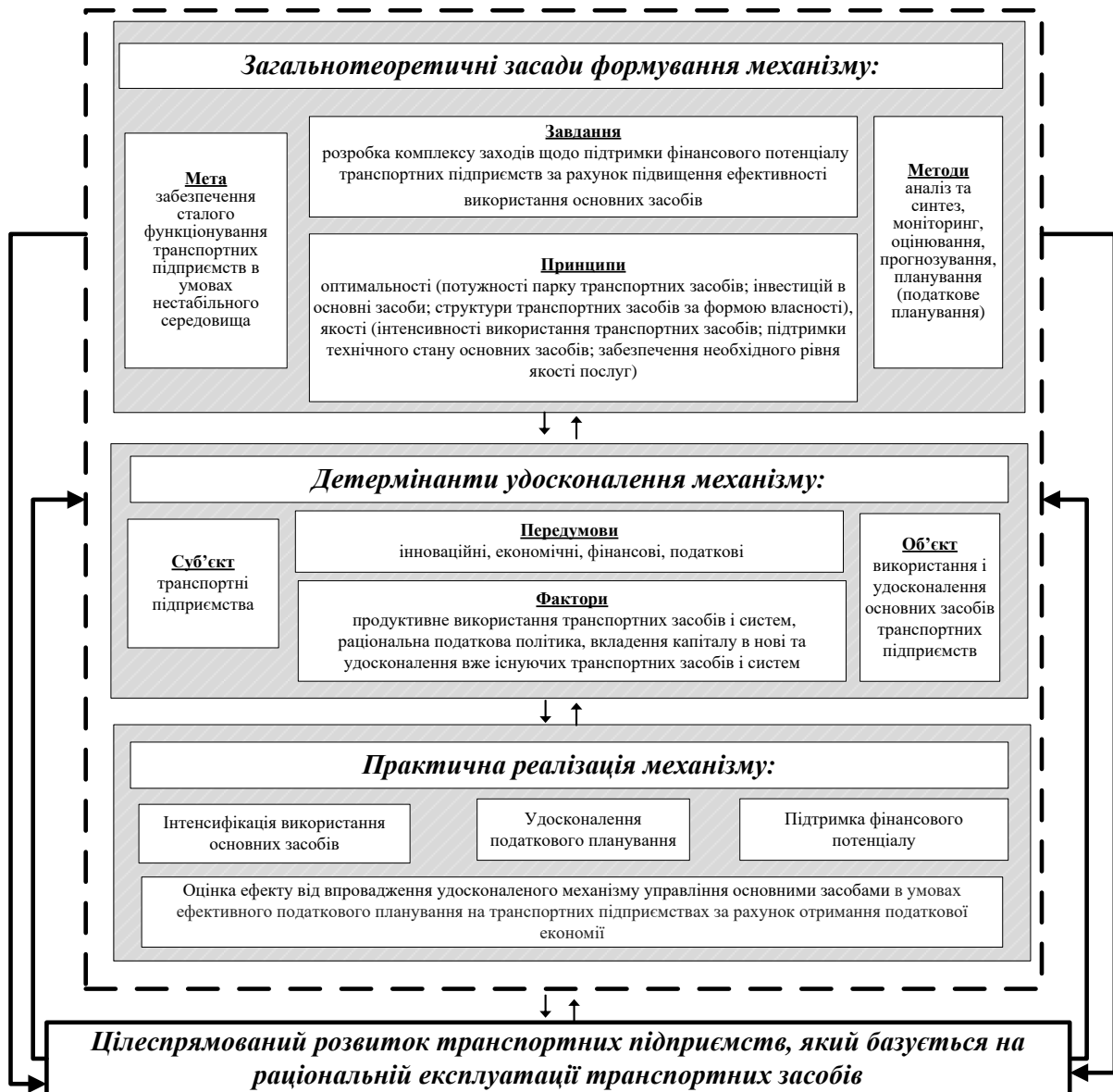


Рис. 4. Схема механізму управління основними засобами транспортних підприємств в умовах ефективного податкового планування

Розроблено методичний підхід до оцінки фінансового потенціалу транспортних підприємств, який базується на розрахунку показників, що

характеризують фінансову стійкість, ліквідність, оборотність та рентабельність, та включає такі етапи:

Етап 1. Присвоїти кожному показнику бали за такою шкалою: 2 бали – якщо показник повністю відповідає нормативним значенням; 1 бал – якщо показник не відповідає нормативним значенням, однак є позитивна динаміка; 0 балів – якщо показник не відповідає нормативним значенням і відсутня позитивна динаміка.

Етап 2. Визначити усереднену суму балів по кожній групі показників.

Етап 3. Розрахувати комплексну оцінку фінансового потенціалу як суму результатів, отриманих для кожної групи показників.

Етап 4. Проаналізувати отриманий результат: якщо комплексна оцінка від 6 до 8 балів, то фінансовий потенціал значний; від 4 до 6 балів – достатній; від 2 до 4 – недостатній; менший 2 балів – низький.

На основі запропонованого методичного підходу визначено комплексну оцінку рівня фінансового потенціалу трьох автотранспортних підприємств (табл. 1).

Таблиця 1

## Комплексна оцінка фінансового потенціалу транспортних підприємств

Транспортні підприємства	Показники фінансової стійкості	Показники ліквідності	Показники оборотності	Показники рентабельності	Комплексна оцінка фінансового потенціалу, балів
	Коефіцієнт фінансування Коефіцієнт автономії Коефіцієнт маневреності власного капіталу Коефіцієнт використання власних коштів Коефіцієнт використання фінансових ресурсів	Коефіцієнт поточної ліквідності Коефіцієнт швидкої ліквідності Коефіцієнт абсолютної ліквідності	Коефіцієнт оборотності активів Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості Коефіцієнт оборотності оборотних активів	Рентабельність продукції Рентабельність власного капіталу Рентабельність оборотних активів Рентабельність необоротних активів	
АТП-1	0,20	0,67	1,00	1,00	2,87
АТП-2	1,00	2,00	0,50	0,00	3,50
АТП-3	0,80	0,33	1,00	0,00	2,13

Розрахунки показали, що усі підприємства мають недостатній рівень фінансового потенціалу. Виявлені проблеми обумовлюють вибір напряму здійснення оперативних інвестицій: в оптимізацію структури та вартості позикового капіталу; у зростання ефективності використання власного капіталу. Реалізація оперативних інвестицій передбачає існування резервів грошових коштів. Використання таких резервів має базуватися на встановленні співвідношення між потенційними ризиками реалізації проекту і витратами, необхідними для подолання збоїв, перш за все, в його фінансуванні. Використання такого підходу дозволяє здійснювати комплексну оцінку фінансового потенціалу, що сприятиме своєчасному виявленню проблем у

функціонуванні транспортного підприємства та прийняттю управлінських рішень щодо підвищення його ефективності.

Сформовано методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами, який включає етапи оцінки податкового навантаження на підприємство, оцінки чутливості сукупного податкового навантаження до зміни окремих податків, оцінки імовірної податкової економії в результаті оптимізації податкового навантаження та розробки податкового бюджету. При реалізації запропонованого методичного підходу рівень отриманої економії від впровадження заходів щодо окремих податків ( $E_i$ ) визначається за формулою:

$$E_i = (TB_{i,o} - TB_{i,f}) \cdot EVA_f, \quad (1)$$

де  $TB_{i,f}, TB_{i,o}$  – податкове навантаження за податком фактичне й розрахункове відповідно;  $EVA_f$  – значення економічної доданої вартості, фактично отримане підприємством.

Результати розрахунків представлено у табл. 2.

Таблиця 2

Податкова економія за окремими податками, тис. грн

Податки	АТП-1	АТП-2	АТП-3
Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	16,75	33,45	69,62
Податок на прибуток підприємств	2,22	0,00	8,81
Податок на майно	0,53	0,00	5,83
Єдиний податок	0,00	8,54	0,00

Так, найбільшу економію транспортні підприємства зможуть отримати, реалізуючи заходи з оптимізації податку на додану вартість. Розрахунки були засновані на припущенні, що автотранспортне підприємство збільшить кількість операцій, які оподатковуються податком на додану вартість за нульовою ставкою (експорт транспортних послуг), на 1%. Отримана податкова економія може бути використана як джерело формування резервів грошових коштів для недопущення зниження ефективності управління основними засобами і погіршення фінансового стану транспортних підприємств в цілому.

Проведені розрахунки підтвердили, що практична реалізація запропонованого методичного підходу до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами дозволить як підвищити його ефективність, так і підтримати фінансовий потенціал і, як наслідок, забезпечити цілеспрямований розвиток транспортних підприємств.

### ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичні узагальнення та запропоновано авторський підхід до розв'язання науково-практичного завдання з обґрунтування механізму управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах. Основні науково-практичні висновки полягають у такому:

1. Встановлено, що недосконалість чинної системи управління основними засобами на транспортних підприємствах зумовлена постійним

недофінансуванням відтворення основних засобів на транспортних підприємствах, що призводить до технічної та технологічної деградації їхньої матеріально-технічної бази, і, в свою чергу, до недостатнього прогресу у виконанні вимог, що передбачені Національною транспортною стратегією України та Угодою про асоціацію з Європейським Союзом.

2. Визначено, що податкове планування на транспортних підприємствах можна розглядати як інструмент формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами. При цьому податкове планування повинно бути організовано в певній послідовності відповідно до етапів його проведення, а саме: підготовчий, організаційний, розробки, планування, координування та реалізації. Дотримання передбачених етапів податкового планування дозволить організувати та здійснити його з найменшими ризиками і витратами та найбільшими вигодами у процесі управління діяльністю транспортних підприємств.

3. Виділено інструментарій забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах, під яким розуміється сукупність організаційних та економічних прийомів, що спрямовані на оптимізацію податків із дотриманням чинних норм законодавства, вибір раціональної амортизаційної політики, використання податкових пільг, співробітництво з учасниками податкового планування, максимальне збільшення прибутковості підприємств, розробка графіків щодо своєчасної сплати податків, зборів та платежів, які сприяють отриманню достатніх фінансових ресурсів для здійснення капітальних інвестицій, що будуть направлені на просте та розширене відтворення основних засобів.

4. Удосконалено систему показників аналізу основних засобів, об'єднану у дві групи: а) показники аналізу наявності та використання основних засобів; б) показники оцінки ефективності управління основними засобами, що послідовно доповнюють одна одну та враховують особливості функціонування транспортних підприємств. Так, до першої групи додано коефіцієнти повного спрацювання, необхідності оздоровлення, якісного оновлення, ліквідації основних засобів, а до другої – коефіцієнти інтенсивності участі основних засобів у вантажних і пасажирських перевезеннях та залученості у вантажопотоки й пасажиропотоки.

5. Встановлено, що балансова вартість основних засобів транспортних підприємств протягом 2015-2019 рр. скоротилася на 22,6%. Спостерігалось зменшення первісної вартості на 7,2% та накопичення амортизації, що негативно вплинуло на зростання зносу основних засобів до 58,2%. Позитивне зростання фондівдачі і зменшення фондомісткості протягом 2015-2019 рр. пояснюється скороченням вартості основних засобів на транспортних підприємствах та зростанням обсягів реалізованих транспортних послуг. Спостерігається значна збитковість роботи транспортних підприємств. Негативним є не тільки наявність показників операційної збитковості основних засобів на транспортних підприємствах, а й їхні високі значення. Це свідчить про неефективне управління не тільки основними засобами на транспортних підприємствах, а й усією операційною діяльністю загалом.

6. Виявлено зростання податкового навантаження на транспортні підприємства за всіма показниками. Сума сплачених податків збільшилась з

25977 млн грн у 2015 р. до 65163 млн грн у 2019 р., що становить зростання в динаміці на 251% за весь період аналізу і на 23% тільки за останній рік. Частка сукупних податків транспортних підприємств у чистому доході від реалізації складає 12,1%. У 2019 р. з одиниці вартості основних засобів генерувалося 11% сукупних податкових платежів. Збільшення податкового навантаження на транспортні підприємства, зважаючи на високу частку збиткових підприємств, вимагає оптимізації податків у системі ефективного управління основними засобами транспортних підприємств.

7. Сформульовано систему принципів управління основними засобами транспортних підприємств, яка включає дві групи: принципи оптимальності (оптимальності потужності парку транспортних засобів, оптимальності інвестицій в основні засоби, оптимальності структури транспортних засобів за формою власності) та принципи якості (інтенсивності використання транспортних засобів, підтримки технічного стану основних засобів, забезпечення необхідного рівня якості послуг транспортними підприємствами). Виділення цих принципів обумовлюється, по-перше, необхідністю спрямування процесу управління основними засобами на отримання максимального ефекту від їхнього використання при мінімальних витратах на їхнє створення, утримання та поліпшення і, по-друге, саме якість та надійність перевезень створюють довгострокові та постійно діючі переваги для транспортних підприємств.

8. На основі зазначених принципів удосконалено механізм управління основними засобами транспортних підприємств, який передбачає впровадження взаємопов'язаних заходів, а саме: інтенсифікацію використання основних засобів, удосконалення податкового планування та підтримку фінансового потенціалу. Інтенсифікація використання основних засобів досягається комплексом заходів, що включають впровадження передових технологій перевезення вантажів, пасажирів і багажу, недопущення непродуктивної роботи основних засобів, зменшення планових і усунення позапланових простоїв транспортних засобів, поліпшення їхнього стану тощо. Це вплине на підтримку фінансового потенціалу транспортних підприємств, для яких основні засоби є головним фактором виробництва. Ефективне податкове планування є одним із внутрішніх джерел створення резервів грошових коштів, які можуть бути спрямовані на капітальні вкладення в оновлення основних засобів.

9. Запропоновано модель функціонування транспортних підприємств як множини проектів зі створення або удосконалення основних засобів, які знаходяться в експлуатаційній, інвестиційній та передінвестиційній фазах відповідно, що дозволяє розглядати функціонування транспортного підприємства як реалізацію стратегічного проекту, в межах якого відбувається виконання субпроектів, спрямованих на вдосконалення основних засобів та розширення діяльності.

10. Розроблено методичний підхід до оцінки фінансового потенціалу транспортних підприємств, використання якого дозволяє здійснювати його комплексну оцінку, що сприятиме своєчасному виявленню проблем у функціонуванні транспортного підприємства та прийняттю управлінських рішень щодо підвищення рівня фінансового потенціалу.

11. Сформовано методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами, який включає чотири етапи: оцінку податкового навантаження на підприємство, оцінку чутливості сукупного податкового навантаження до зміни окремих податків, оцінку імовірної податкової економії в результаті оптимізації податкового навантаження, розробку податкового бюджету. Використання цього методичного підходу дозволить не тільки формувати резерви грошових коштів для підтримки інвестицій в основні засоби, підвищити ефективність їхнього використання та рівень фінансового потенціалу, а й забезпечити цілеспрямований розвиток транспортних підприємств.

Сукупність отриманих теоретико-методичних та практичних результатів ґрунтується на дослідженні сутності й змісту управління основними засобами в на транспортних підприємствах, а також удосконаленні механізму управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування, що дає підстави стверджувати про виконання в ході дослідження важливого завдання для економічної науки.

### **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

*Статті у наукових фахових виданнях України та виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз даних:*

1. Тюріна М.М. Основні засоби як інструмент управління фінансовими ризиками транспортних підприємств. *Інтелект XXI*, Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2020. № 6. С. 131-135. DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2020-6.24> [Фахове видання України, категорія «Б», *Index Copernicus*]. (0,5 друк.арк.).

2. Тюріна М.М. Механізм управління основними засобами транспортних підприємств. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: «Економічні науки»*. Хмельницький: Хмельницький національний університет, 2020. № 4. Т. 2 (284). С. 56–66. [https://doi.org/10.31891/2307-5740/2020-284-4\(2\)-10](https://doi.org/10.31891/2307-5740/2020-284-4(2)-10) [Фахове видання України, категорія «Б», *Index Copernicus*]. (0,6 друк.арк.).

3. Тюріна М.М. Податкове навантаження в управлінні основними засобами транспортних підприємств в Україні. *Бізнес-інформ*. Харків: Видавничий дім «ІНЖЕК», 2020. № 10. С. 339-348. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-10-339-348> [Фахове видання України, категорія «Б», *Index Copernicus*, *Research Papers in Economics*, *GetInfo*, *BASE*]. (0,86 друк.арк.).

4. Тюріна М.М. Місце та роль податкового планування у системі управління основними засобами транспортних підприємств. *Актуальні проблеми економіки*. Київ: ВНЗ «Національна академія управління», 2020. № 2 (224). С. 111-123. [Фахове видання України, *EBSCOhost*, *EcoLit*]. (0,74 друк.арк.).

5. Тюріна М.М. Ефективність податкової політики в рамках інтеграційних процесів. *Економіка та суспільство*, Жовтень 2018, Випуск № 18. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-18-29> [Електронне наукове фахове видання України, *Index Copernicus*]. URL: <http://economyandsociety.in.ua> (0,51 друк.арк.).

6. Тюріна М.М. Економічні наслідки застосування податкової соціальної пільги на підприємстві в умовах змін податкового законодавства. *Інвестиції:*

практика та досвід, 2018. № 23. С. 78-81. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2018.23.78> [Фахове видання України, Index Copernicus]. (0,50 друк.арк.).

7. Тюріна М.М., Демиденко Л.М. Оподаткування доходів громадян в Україні: фіскальні новації. *Інвестиції : практика та досвід*, 2017, № 16, С. 45-48. [Фахове видання України, Index Copernicus]. (0,56 друк.арк.). *Особистий внесок: обґрунтовано фіскальні новації щодо нарахування та сплати податку на доходи фізичних осіб працівників підприємств*. (0,28 друк.арк.).

*Опубліковані праці апробаційного характеру:*

8. Tiurina M. Analysis of fixed assets management in terms of tax planning in transport enterprises. Abstracts I International scientific-practical conference «*Economic and business administration development: scientific currencies and solutions*», Kiev, NAU, October 22, 2020. P. 223-225. (0,17 друк.арк.).

9. Тюріна М.М. Фактори впливу на процес податкового планування на транспортних підприємствах. Збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції «*Стратегічні пріоритети розвитку економіки, обліку, фінансів і права*», 7 жовтня 2020 р., Полтава, ЦФЕНД, 2020. Ч. 1. С. 60-62. (0,15 друк.арк.).

10. Тюріна М.М. Управління основними засобами на транспортних підприємствах. *Paradigmatic view on the concept of world science: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ» with Proceedings of the International Scientific and Practical Conference*, Toronto, Canada: European Scientific Platform, Vol. 1, August 21, 2020. P. 58-60. DOI: <https://doi.org/10.36074/21.08.2020.v1.23> (0,14 друк.арк.).

11. Тюріна М.М. Удосконалення податкового менеджменту. Збірник матеріалів XVI Міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених «*Економічний і соціальний розвиток України в XXI столітті: національна візія та виклики глобалізації*», 9-10 квітня 2019 р., Тернопіль. С.115-117. (0,15 друк.арк.).

12. Тюріна М.М. Організаційна складова податкового менеджменту на підприємствах транспорту. Збірник наукових праць за матеріалами III Всеукраїнської науково-практичної конференції «*Сучасні проблеми обліку, аналізу, аудиту й оподаткування суб'єктів господарської діяльності: теоретичні, практичні та освітянські аспекти*», 28-29 березня 2019 р., Дніпро, НМетАУ, 2019. Ч. 2. С. 376-380. (0,18 друк.арк.).

13. Тюріна М.М. Податковий менеджмент в практиці управління корпоративними фінансами. Збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції «*Корпоративні фінанси: проблеми та перспективи інноваційного розвитку*», 12 жовтня 2018 р. Київ, С. 103-106. (0,14 друк.арк.).

14. Тюріна М.М. Стан, проблеми розвитку інноваційного середовища в Україні та податкові інструменти впливу. Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції «*Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: виклики постіндустріальної економіки*», 18-19 травня 2017 р. Львів, Вид-во Львівської політехніки, 2017. С. 867-868. (0,17 друк.арк.).

15. Тюріна М.М. Реформування галузі водного транспорту України. Міжнародна науково-практична конференція «*Транскордонне співробітництво: ключові ідеї та перспективи*», 20-22 травня 2016 р. Чернівецький національний університет ім. Юрія Федьковича та Сучавський університеті «Штефан чел Маре», Чернівці (Україна), Сучава (Румунія), 2016.

С. 142-144. (0,16 друк.арк.).

16. Тюріна М.М. Особливості податкового менеджменту на підприємствах водного транспорту. *Збірник матеріалів 20-ої науково-методичної конференції викладачів, аспірантів та студентів*, 29-31 березня 2016 р. Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, Київ, 2016. Ч. I. С. 17. (0,05 друк.арк.).

17. Тюріна М.М. Сутність та елементи податкового менеджменту на підприємстві. *Збірник тез наукових робіт Міжнародної науково-практичної конференції «Економіка, фінанси та управління: проблеми та сучасні шляхи розвитку»*, 25-26 грудня 2015 р. Львів, 2015. С. 63-65. (0,21 друк.арк.).

#### АНОТАЦІЯ

*Тюріна М.М.* Механізм управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах. – 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). – Державний університет інфраструктури та технологій, МОН України, Київ, 2021.

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо удосконалення управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах.

Удосконалено трактування поняття «податкове планування на транспортних підприємствах в системі управління основними засобами». Досліджено інструментарій забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах. Удосконалено систему показників комплексного аналізу основних засобів. Підтверджено зростання податкового навантаження на транспортні підприємства за аналізований період.

Сформовано механізм управління основними засобами транспортних підприємств. Запропоновано методичний підхід до оцінки фінансового потенціалу транспортних підприємств. Сформовано методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами. Отримані результати впроваджено в практичну діяльність транспортних підприємств та у навчальний процес.

**Ключові слова:** механізм, управління, основні засоби, ефективне податкове планування, транспортні підприємства.

#### АННОТАЦИЯ

*Тюріна М.М.* Механизм управления основными средствами в условиях эффективного налогового планирования на транспортных предприятиях. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Государственный университет инфраструктуры и технологий МОН Украины, Киев, 2021.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методических положений и практических рекомендаций по усовершенствованию управления основными

средствами в условиях эффективного налогового планирования на транспортных предприятиях.

Усовершенствована трактовка понятия «налоговое планирование на транспортных предприятиях в системе управления основными средствами». Исследован инструментарий обеспечения эффективности налогового планирования на транспортных предприятиях. Усовершенствована система показателей комплексного анализа основных средств. Подтвержден рост налоговой нагрузки на транспортные предприятия за анализируемый период.

Сформирован механизм управления основными средствами транспортных предприятий. Предложен методический подход к оценке финансового потенциала транспортных предприятий. Сформирован методический подход к использованию налогового планирования как инструмента формирования резервов денежных средств для целей управления основными средствами. Полученные результаты внедрены в практическую деятельность транспортных предприятий и в учебный процесс.

**Ключевые слова:** механизм, управление, основные средства, эффективное налоговое планирование, транспортные предприятия.

### ABSTRACT

*Tiurina M.M.* Mechanism of fixed assets management in conditions of effective tax planning at transport enterprises. – Qualified research as the manuscript copyright.

Thesis for candidate's degree in Economics, specialty 08.00.04 – Economics and Management of Enterprises (according to the types of economic activities). – State University of Infrastructure and Technologies, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2021.

The thesis provides theoretical and methodical regulations and guidelines to improve fixed assets management in conditions of effective tax planning at transport enterprises.

Definition of the essence of tax planning in the system of management of fixed assets at transport enterprises by introducing the concept of "tax planning at transport enterprises in the system of management of fixed assets" is improved. The substantive essence of the toolkit to ensure the effectiveness of tax planning at transport enterprises is developed, which is understood as a set of organizational and economic techniques and methods aimed at optimizing taxes in compliance with current legislation norms, the choice of rational depreciation policy, the use of tax benefits, cooperation with the participants of tax planning, maximizing the profitability of enterprises, the development of schedules for the timely payment of taxes, fees and charges, which contribute to obtaining sufficient financial resources for capital investment, which will be directed to the simple and expanded reproduction of fixed assets.

The system of indicators of analysis of fixed assets is divided into two groups: indicators of availability and use of fixed assets and indicators of evaluation of efficiency of fixed assets management. The first group of indicators is supplemented by the coefficients of total depreciation of fixed assets; necessity of fixed assets recovery; qualitative renewal of fixed assets; coefficient of liquidation of fixed assets. The second group of indicators is supplemented by the indicators of fixed assets involvement in cargo and passenger traffic and coefficients of intensity of fixed

assets participation in cargo and passenger traffic. The proposed system of indicators is the basis for the formation of the mechanism of fixed assets management in conditions of effective tax planning at transport enterprises and takes into account the peculiarities of their activities;

A system of principles of management of fixed assets at transport enterprises, which, unlike existing ones, includes two groups of principles, namely: optimality (capacity of transport fleet, investment in fixed assets, the structure of vehicles by form of ownership) and quality (intensity of transport facilities, maintenance of technical condition of fixed assets, ensuring the necessary level of quality of services by transport enterprises) is presented. Its implementation will ensure the maximum effect from the use of fixed assets at minimal costs for their creation, maintenance and improvement, as well as the formation of long-term advantages for transport enterprises.

Mechanism of fixed assets management at transport enterprises by presenting it as an interconnected set of structural elements with feedback, which, in contrast to the known, based on the introduction of interrelated activities, namely: the intensification of the use of fixed assets, improving tax planning and ensuring financial stability is improved. The implementation of this mechanism will ensure the productive use and formation of sufficient reserves of funds to improve the fixed assets at transport enterprises and, consequently, their financial stability.

The model of transport enterprises functioning as a set of projects of creation or perfection of the fixed assets being in the operational, investment and pre-investment phases correspondingly is realized. It permits to consider the transport enterprise functioning as the realization of a strategic project, within the framework of which the subprojects aimed at improving the efficiency of the activity.

A methodical approach to assessing the financial potential of transport enterprises, based on the calculation of indicators that characterize the structure of capital of the enterprise, the efficiency of its use, liquidity, turnover and profitability is proposed. The use of this approach allows a comprehensive assessment of financial potential, which will contribute to the timely identification of problems in the functioning of the transport enterprise, in particular in the management of its fixed assets and the adoption of management decisions to improve its efficiency.

A methodical approach to the application of tax planning as a tool of formation of cash reserves for the purposes of fixed assets management which, unlike the existing ones is formed. It based on optimization of tax burden and includes assessment of tax burden on the enterprise, assessment of sensitivity of total tax burden to changes in individual taxes, assessment of probable tax savings as a result of optimization of tax burden, development of tax budget. This will prevent the emergence of gaps in the financing of investment projects, will help to improve the efficiency of fixed asset management and ensure the development of transport enterprises.

**Keywords:** mechanism, management, fixed assets, effective tax planning, transport enterprises.