

Державний університет інфраструктури та технологій
Міністерство освіти і науки України

Державний університет інфраструктури та технологій
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ТЮРІНА МАРИНА МИКОЛАЇВНА

УДК 656.07:[658.27:336.22](043.3)

ДИСЕРТАЦІЯ

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

08.00.04 - економіка і управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

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

_____ М.М. Тюріна

Науковий керівник: **Карпенко Оксана Олександрівна**,
доктор економічних наук, професор

Київ - 2021

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.

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.

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 амортизованими. 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. 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.

Зростання фондівддачі 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 та залученості у вантажопотоки в цілому зростають завдяки збільшенню обсягів перевезень та вантажообігу відносно зміни вартості основних засобів.

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. 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.

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. 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.

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 фінансового потенціалу трьох автотранспортних підприємств. Розрахунки показали, що усі підприємства мають недостатній рівень фінансового потенціалу. Виявлені проблеми обумовлюють вибір напрямку 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.

Розроблено 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.

Розрахунки показали, що 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.

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

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.

The essence and features of fixed assets management system of transport enterprises are considered, the place and role of tax planning in fixed assets management system of transport enterprises are highlighted, and the tools for ensuring the efficiency of tax planning at transport enterprises are investigated.

It is established that today the issue of improving the management system of fixed assets of transport enterprises, which should occupy one of the most important places in the overall management system of the business entity, is reasonable and relevant. Transport enterprises have their own specifics regarding the composition and structure of fixed assets, which should be considered when improving the mechanism of fixed asset management. The reasons for the need to improve the fixed assets management system are the high degree of depreciation of fixed assets, outdated material and technical base, untimely renewal of fixed assets due to systemic underfunding, slowing down simple and expanded reproduction, lag technical and technological equipment of transport enterprises from scientific and technological progress not always effective use of fixed assets, insufficient progress in compliance with the requirements of the Association Agreement with the European Union in the field of "Transport, transport infrastructure, postal and courier services".

It is proposed to consider tax planning as a tool for the formation of cash reserves for the purposes of fixed assets management of the enterprise. It is offered to understand "tax planning at transport enterprises in the fixed assets management system" as a set of organizational and economic measures aimed at forming the planned sum of tax payments for future periods and developing schedules for their payment, directed on formation of planned sum of tax payments for the future periods and working out the schedule of their payment, regulation of base of the profit tax, search and working out the ways of reduction of tax burden, account of tax risks, optimization of taxes with the account of requirements of current legislation with the purpose of formation of effective financial policy of transport enterprises, which will contribute to the creation of internal sources of financing capital investments. Tax planning at transport enterprises in the fixed assets management system should be organized according to stages of its realization: preparatory, organizational, development, planning, coordination, and realization. Each stage is accompanied by the implementation of certain actions. Adherence to the stages of tax planning will allow to organize and implement it with the least risks and expenses and with the greatest benefit.

The definition of the concept of "toolkit of tax planning efficiency at transport enterprises" is offered, under which we will understand a set of organizational and economic techniques aimed at optimizing taxes in compliance with current legislation norms, selection of rational amortization policy, use of tax benefits, cooperation with tax planning participants, maximization of enterprise profitability, development of schedules for timely payment of taxes, fees and charges, which are characterized by interdependence and contribute to the ultimate goal – obtaining sufficient financial resources for capital investment, which will be aimed at simple and expanded reproduction of fixed assets. Their separation into organizational (accounting policy, preferential activities, special tax regimes, etc.) and economic (depreciation, cost criterion for the recognition of fixed assets for tax purposes, etc.) is substantiated.

It is established that to ensure the implementation of the National transport strategy of Ukraine until 2030 for the implementation of the Association Agreement

with the European Union requires urgent solutions to existing problems in the management of fixed assets at transport enterprises in Ukraine, including: improving transport networks, modernizing transport infrastructure, improving passenger and cargo, gradual decommissioning of cars consuming traditional fuels, improving multimodal freight transportation, etc. This necessitates the assessment of the effectiveness of fixed assets management and diagnosis of the tax burden on transport enterprises.

The availability and use of fixed assets are analysed, the efficiency of fixed assets management is assessed and the tax burden on transport enterprises is diagnosed.

In accordance with the tasks of improving fixed assets management at transport enterprises in conditions of effective tax planning is recommended for comprehensive analysis of a system of indicators that consistently complement each other and form two groups: 1) indicators of availability and use of fixed assets; 2) indicators for assessing the effectiveness of fixed assets management. In the first group to the known indicators, it is proposed to add the coefficients of full operation, the need for recovery, quality upgrades, liquidation of fixed assets, and in the second – the coefficients of intensity of fixed assets in freight and passenger traffic and coefficients involved in freight and passenger traffic.

It is established that the book value of fixed assets of transport enterprises during 2015-2019 decreased by 22.6% and in 2019 amounted to 403225 million UAH. There was a decrease in their initial cost by 7.2% and the accumulation of depreciation, which negatively affected the level of depreciation of fixed assets (up to 58.2%). The rate of total depreciation of fixed assets is increased in 2019. This means that 23.4% of the amount of the initial cost of fixed assets listed in the balance sheet are fully depreciated. This trend negatively characterizes the technical condition and efficiency indicators of transport facilities. Renewal of fixed assets is not occurring properly and is declining in dynamics, while the coefficient of qualitative renewal of fixed assets shows that in 2019, 52.8% of the fixed assets put into operation were new. The coefficient of the need to rehabilitate fixed assets indicates the critical share

of depreciation, which will be written off upon disposal of depreciated objects, the resource of which is exhausted. For water transport enterprises it is 45.4%, aviation - 2.9%, in Ukraine as a whole - 10.9%. Accordingly, the high value of the liquidation ratio of fixed assets indicates the presence on the balance sheet of completely obsolete objects not suitable for sale, irrational planning of reproduction and inefficient operation of fixed assets.

The increase in assets return and the corresponding decrease in capital intensity during 2015-2019 is explained by a reduction in the value of fixed assets at transport enterprises and an increase in the volume of transport services. Capital-labour ratio is only growing at air transport companies. The coefficients of participation intensity of fixed assets in freight transportation and involvement in freight traffic in general are growing due to the increase in conveyance and freight turnover in relation to changes in the value of fixed assets.

As the total value of available fixed assets at transport enterprises is decreasing faster than the volume of traffic, the index of the participation intensity of fixed assets in transportation increased from 3,009 to 3,431 or 14% in 2015-2019. There is an increase in the ratio of fixed assets in freight traffic in 2019 due to the overall decrease in the value of fixed assets.

The dynamics of pre-tax financial results according to balance indicators at transport enterprises in Ukraine has significant fluctuations. These dynamics significantly affected the operating profitability (loss) of fixed assets of transport enterprises in the study period, which are much lower than the overall level in Ukraine. This indicates inefficient management of both fixed assets at transport enterprises and all operating activities.

It is established that an increase in the tax burden of transport enterprises. Thus, the amount of taxes paid increased from UAH 25977 million in 2015 to UAH 65163 million in 2019. The largest amount of tax revenues to the budget is provided by land and pipeline enterprises. Significant tax revenues are also provided by enterprises of warehousing and supporting activities in the field of transport. The activity of transport enterprises is subject to a significant number of taxes, the main of

them are value added tax (25% of the share), personal income tax (22%), income tax (9%), property tax (6%), single tax (3%) etc.

The necessity of finding more effective tax planning mechanisms to optimize the tax burden on transport companies, by forming a mechanism for managing fixed assets in the system of effective tax planning is substantiated.

The mechanism of fixed assets management of transport enterprises in conditions of effective tax planning in the conditions of the unstable environment are improved; a methodical approach to assessing the financial potential of transport enterprises is developed; the methodical approach to the use of tax planning as a tool for the formation of cash reserves for the purposes of fixed assets management is substantiated.

For transport enterprises, the use of fixed assets is one of the basic fields of management. Management, understanding their importance in the production process, the factors influencing the use of fixed assets, can purposefully influence the "bottlenecks" in their management and, thus, increase the efficiency of their use and the enterprise in general. The instability of the economic environment, as well as the unpredictability of the national economy necessitate the wider use of forecasting and planning methods, including tax.

It is substantiated that the fixed assets management of transport enterprises should be based on the system of principles, which includes two groups: the principles of optimality (optimality of vehicle fleet capacity, optimal investment in fixed assets, optimal structure of vehicles by form of ownership) and quality principles (intensity of use of vehicles, maintenance of a technical condition of fixed assets, ensuring of a necessary level of quality of services by transport enterprises). The emphasis on these principles is due, firstly, to the need to direct the process of managing fixed assets to maximize the effect of their use with minimal costs for their creation, maintenance, and improvement, and secondly, the quality and reliability of transportation create long-term and lasting benefits for transport enterprises.

Improvement of the mechanism of fixed assets management of transport enterprises involves the introduction of interrelated measures, namely: intensification

of the use of fixed assets, improvement of tax planning and financial stability. Intensification of the use of fixed assets is achieved by a set of measures, including the introduction of advanced technologies for transportation of goods, passengers and luggage, prevention of unproductive operation of fixed assets, reduction of planned and unplanned downtime of vehicles, improvement of their condition and more. It will also affect the financial stability of transport companies, for which fixed assets are the main factor of production. Effective tax planning is one of the internal sources of cash reserves, which can be used for capital investments in the renewal of fixed assets of the enterprise.

Fixed assets management of transport enterprises involves both their efficient use and well-timed simple and advanced reproduction. In crisis conditions, this activity is accompanied by risks of negative consequences, which have different nature and degree of impact. In the conditions of severe deficit of own financial resources for the management of transport enterprises the problem of management of financial risks has special urgency. This is because investment in transport has specific features: investment projects are long-term, they involve attracting significant funds, the payback period significantly exceeds this figure in other industries. From the standpoint of project analysis, the operation of any transport enterprise can be represented as a set of projects to create or improve fixed assets that are in different phases of the life cycle. The use of the proposed model to describe the transport enterprise allows to consider its operation as the implementation of a specific strategic project, within which there are subprojects aimed at expanding its activities, improving fixed assets, and so on.

A methodological approach to assessing the financial potential of transport enterprises has been developed, which is based on the calculation of indicators characterizing financial stability, liquidity, turnover, and profitability, and includes the following stages:

Stage 1. Assign points to each indicator on the following scale: 2 points - if the indicator fully complies with the normative values; 1 point - if the indicator does not

meet the normative values, but there is a positive trend; 0 points - if the indicator does not meet the normative values and there is no positive dynamics.

Stage 2. Determine the average amount of points for each group of indicators.

Stage 3. Calculate a comprehensive assessment of financial potential as the sum of the results obtained for each group of indicators.

Stage 4. Analyse the result: if a comprehensive score of 6 to 8 points, the financial potential is significant; from 4 to 6 points – sufficient; from 2 to 4 – insufficient; less than 2 points – low.

Based on the proposed methodological approach, a comprehensive assessment of the level of financial potential of the three trucking enterprises is determined. Calculations have shown that all enterprises have an insufficient level of financial potential. The identified problems determine the choice of direction of operational investments: in the optimization of the structure and cost of borrowed capital; in increasing the efficiency of equity use. The implementation of operational investments involves the existence of cash reserves. The use of such reserves should be based on establishing a relationship between the potential risks of the project and the costs necessary to overcome failures, especially in its financing. The use of such an approach allows for a comprehensive assessment of financial potential, which will facilitate the timely identification of problems in the functioning of the transport company and management decisions to improve its efficiency.

It has developed a methodical approach to the use of tax planning as a tool for forming cash reserves for fixed assets management, which includes stages of assessing the tax burden on the enterprise, the sensitivity of the total tax burden to changes in individual taxes, probable tax savings because of tax burden optimization and tax budget development.

Calculations have shown that the largest savings in transport enterprises will be able to get by implementing measures to optimize value added tax. The calculations assumed that the trucking enterprise will increase the number of transactions subject to value added tax at a zero rate (exports of transport services) by 1%. The resulting tax savings can be used as a source of formation of cash reserves to prevent a

decrease in the efficiency of fixed assets management and the deterioration of the financial condition of transport enterprises in general.

The calculations confirmed that the practical implementation of the proposed methodological approach to the use of tax planning as a tool for generating cash reserves for fixed assets management will increase its efficiency and financial potential and, consequently, ensure the purposeful development of transport enterprises.

Key words: mechanism, management, fixed assets, effective tax planning, transport enterprises.

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. DOI: [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. DOI: <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. DOI: <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.).

ЗМІСТ

ВСТУП.....	24
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ В УМОВАХ ЕФЕКТИВНОГО ПОДАТКОВОГО ПЛАНУВАННЯ НА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ	32
1.1 Сутність та особливості системи управління основними засобами транспортних підприємств	32
1.2 Місце та роль податкового планування в системі управління основними засобами транспортних підприємств	46
1.3 Інструментарій забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах.....	59
Висновки до розділу 1.....	83
РОЗДІЛ 2 ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ ТА ДІАГНОСТИКА ПОДАТКОВОГО НАВАНТАЖЕННЯ НА ТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА.....	87
2.1 Аналіз показників наявності та використання основних засобів на транспортних підприємствах	87
2.2 Оцінка ефективності управління основними засобами на транспортних підприємствах	109
2.3 Діагностика податкового навантаження на транспортні підприємства.	130
Висновки до розділу 2.....	147
РОЗДІЛ 3 КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ В УМОВАХ ЕФЕКТИВНОГО ПОДАТКОВОГО ПЛАНУВАННЯ НА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ	151
3.1 Удосконалення механізму управління основними засобами транспортних підприємств в умовах нестабільного середовища	151
3.2 Методичний підхід до оцінки фінансового потенціалу транспортних	

підприємств	168
3.3 Методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами.....	184
Висновки до розділу 3.....	206
ВИСНОВКИ.....	210
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	214
ДОДАТКИ.....	239

ВСТУП

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. Ярмоліцька 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 XXI столітті: національна візія та виклики

глобалізації» (м. Тернопіль, 2019 р.); «Сучасні проблеми обліку, аналізу, аудиту й оподаткування суб'єктів господарської діяльності: теоретичні, практичні та освітянські 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.); «XX 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.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ В УМОВАХ ЕФЕКТИВНОГО ПОДАТКОВОГО ПЛАНУВАННЯ НА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

1.1 Сутність та особливості управління основними засобами на транспортних підприємствах

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу [100].

Транспортний сектор повинен відігравати визначну роль при створенні нової України відповідно до Стратегії сталого розвитку України до 2020 року, яка визначає цілі та показники, на досягнення яких вона спрямовуватиметься, а також напрямки та пріоритети державного розвитку. Вона передбачає такі передумови [127]:

- створення держави з сильною економікою та передовими інноваціями;
- гарантії захищеності приватної власності, у тому числі чесне та неупереджене судочинство та прозору систему оподаткування;
- захист європейських цінностей;
- гарантії безпеки бізнесу шляхом проведення очищення влади на всіх рівнях та забезпечення впровадження ефективного механізму протидії корупції.

У рамках плану впровадження Стратегії сталого розвитку Україна до 2020 року [127] та Проекту Стратегії сталого розвитку України до 2030 року [150] планується сконцентрувати зусилля на пошуку оптимальних рішень проблем транспорту. Міністерство інфраструктури України забезпечуватиме

реалізацію довго-, середньо- та короткострокових цілей за підтримки Технічного офісу реформ. Отже, перед владою, галузевим регуляторним органом та транспортними підприємствами стоїть важливе завдання щодо концентрації зусиль на пошук оптимальних рішень проблем транспорту.

Транспортні підприємства України відіграють важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки країни, оскільки забезпечують мобільність населення та потреби користувачів у різного роду перевезеннях. Управління основними засобами вітчизняних транспортних підприємств повинно посідати визначне місце в їх першочергових завданнях, так як розвинена транспортна інфраструктура, використання зразків нового покоління автомобілів, рухомого складу, літаків, суден для надання послуг європейської якості обумовлюють динамічність та ефективність розвитку соціально-економічного потенціалу країни загалом. Останнім часом в Україні транспортні підприємства переживають період нестабільності, на низькому рівні знаходиться процес відтворення основних засобів, що впливає на їх економічний розвиток.

Основною особливістю транспортних підприємств є те, що вони являються інфраструктурною складовою економіки країни. Так, наприклад, до інфраструктури залізничного транспорту входять залізничні колії і штучні споруди (мости, тунелі, вокзали, станції, депо), пристрої сигналізації, централізації і блокування (СЦБ), контактна мережа (обладнання електропостачання, тягові підстанції), вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, локомотивне господарство, підрозділи, що забезпечують охорону об'єктів, майна, споруди і приміщення, що зайняті в забезпеченні процесу перевезень [191, с. 17]. До транспортної інфраструктури відносяться автомобільні дороги та автомагістралі, авіалінії та аеропорти, річкові шляхи й порти, морські порти, канатні дороги та ін. Розвинена транспортна інфраструктура формує «каркас» території і є базою для територіального розподілу праці, обумовлює динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку як окремих регіонів, так і країни в

цілому [143, с. 3; 191, с. 17; 203]. Як відомо, інфраструктура відноситься до об'єктів основних засобів.

За статистичними даними [40] вартість основних засобів за КВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» займає від 16,6% до 70,9% питомої ваги в складі вартості основних засобів за видами економічної діяльності. Проте за період 2013-2018 рр. спостерігається не збільшення, а, навпаки, зменшення їх вартості. Так, у 2013 та 2014 рр. вартість основних засобів зазначеного КВЕДу становила 61,6% та 70,9 % відповідно, а у 2018 р. – 18%. Дане явище пов'язане з анексією Криму Росією та бойовими діями на сході країни. Значна кількість основних засобів транспортних підприємств залишилася на окупованих територіях. Крім цього, збільшення рівня зносу та не завжди своєчасна переоцінка основних засобів призвели до зменшення їх вартості, що є негативним явищем у подальшому розвитку зазначених підприємств.

І в цьому контексті особливого значення набуває проблема удосконалення основних засобів. Так, Концева В.В., Харченко А.І., досліджуючи проблеми оновлення основних засобів дорожніх підприємств, зазначають, що морально та фізично застарілі їх основні засоби потребують негайного відновлення, а також аналізу можливих джерел фінансування з урахуванням їхньої ризикованості та корисності [59]. Ареф'єва О.В., Кравчук Н.М., Катан М.Я. зазначають, що модернізація та оновлення основних засобів транспортних підприємств є одним із чинників підвищення їхньої конкурентоспроможності [2]. Гурнак В.М., Савіцька Г.П., Лікаренко Я.Я. писали, що методи і способи покращення стану основних засобів транспортних підприємств, перш за все залізничних, є недієвими через надзвичайно високий фізичний і моральний знос [35]. Це є наслідком, перш за все, того, що традиційні джерела фінансування капітальних вкладень транспортних підприємств практично повністю вичерпали себе, а інші (позикові та залученні кошти) залишаються недоступними.

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.

Управління основними засобами є доволі складною системою. Як свідчить аналіз наукових праць вітчизняних авторів, успішність управління основними засобами підприємства можна розглядати з позиції ефективності їхнього використання в ході здійснення діяльності, зниження рівня зносу, розширеного відтворення основних засобів, інноваційно-інвестиційного (на новій техніко-технологічній основі із залученням інвестицій) відтворення, якості послуг, що надаються за допомогою таких об'єктів, необоротних активів.

Проблеми та недосконалість системи управління основними засобами підприємств різних галузей розглядали вітчизняні науковці. До уваги бралися останні дослідження, починаючи з 2016 року. Так, Черкасов О.О. [184] досліджував організаційно-економічне відтворення основних засобів сільськогосподарських підприємств. У дисертаційному дослідженні було проведено узагальнення теоретичних положень кругообігу основних засобів сільського господарства, подальшої класифікації видів відтворення основних засобів, розробки методичних підходів до оцінки ефективності відтворення на основі комплексного показника, розробки стратегії відтворення основних засобів сільськогосподарських підприємств, удосконалення форм простого відтворення та обґрунтування джерел і способів відтворення виробничих основних засобів сільського господарства.

Сірик М.В. [140] провів дослідження щодо управління основними виробничими засобами поліграфічних підприємств. Його дисертаційна робота була присвячена розв'язанню наукових задач, що полягають у поглибленні теоретичних засад і науково-методичному обґрунтуванні напрямів підвищення ефективності управління основними виробничими засобами поліграфічних підприємств. У результаті проведеного дослідження вдосконалено: концептуальні положення управління основними виробничими засобами

поліграфічних підприємств, сформовано повноциклову модель управління, орієнтовану на трансформацію та підтримку раціональної структури основних виробничих засобів; науково- методичний підхід до оцінювання ефективності управління основними виробничими засобами та ін.

Колісник Н.А. [57] в дисертаційній роботі «Управління основними засобами на підприємствах переробної галузі» удосконалила науково-методичний підхід до визначення факторів впливу на управління використанням основних засобів підприємств переробної галузі, в основі якого було визначено фактори впливу, які поділено на внутрішні та зовнішні. У роботі також удосконалено модель управління основними засобами підприємств переробної галузі, в основу якої закладено використання процесного, комплексного підходів, враховано змінність ринкового середовища, особливості функціонування підприємств та яка складається з ряду взаємопов'язаних блоків, що дозволяє здійснити управління основними засобами. Використання моделі управління дозволить сформулювати напрями покращення управління основними засобами, досягнути позитивних зрушень в управлінні, підвищити його результативність, визначити ризики та загрози, покращити показники виробничої, господарської, фінансової діяльності та забезпечить успішне функціонування підприємств переробної галузі.

Усі перераховані наукові праці заслуговують на увагу та можуть бути використанні при дослідженні питань удосконалення системи управління основними засобами транспортних підприємств з урахуванням специфіки їхньої діяльності.

Серед досліджень у транспортній галузі є роботи, що присвячені вирішенню наукових задач: управління основними засобами, відтворення основних засобів, пошук джерел фінансування капітальних інвестицій для оновлення основних засобів [37; 47; 57; 152; 191; 195] та ін.

Зокрема, Демченко М.А. [37] було вирішено науково-практичну задачу з розробки організаційно-економічних основ підвищення ефективності відтворювальних процесів, а також розвитку механізму контролінгу основного

капіталу в колійному господарстві залізниць. Ним вперше було обґрунтовано особливості життєвого циклу верхньої будови колії як об'єкта основних засобів, що дає можливість виявити та розширити сутність і специфіку протікання відтворювальних процесів на залізничному транспорті, та запропоновано систему «LRE – менеджменту відтворення основних засобів колійного господарства», що дозволяє забезпечити прогресивний розвиток економічного потенціалу залізниць України. Автором було розроблено та обґрунтовано механізм відтворення основних засобів виробництва з урахуванням галузевих особливостей колійного господарства, у тому числі, специфіки оновлення верхньої будови колії, характеру протікання фінансово-економічних процесів за державної форми власності та природно-монопольного становища залізничної інфраструктури, а також ефективне використання відтворювальної функції амортизації для стійкого функціонування залізниць в умовах її суттєвої частки у витратах та джерелах фінансування капітальних інвестицій.

Талавіра Є.В. [152] провела теоретичне обґрунтування та представила нове рішення важливого завдання, що полягає в розвитку економічної транспортної науки, а також практики щодо розробки засад ефективного інвестиційного забезпечення інноваційного відтворення вантажного вагонного парку підприємств залізничного транспорту України. Авторка розробила методичні підходи до інноваційного оновлення парку вантажних вагонів на основі комплексно-поетапного механізму – системи взаємопов'язаних заходів і відповідного інструментарію взаємодії комплексної та інвестиційної складових, що за умов обмеженості інвестиційних ресурсів реалізують поетапний процес відтворення вагонного парку у відповідності зі зростаючими потребами вантажовласників щодо якості перевізного процесу.

Ярмоліцька О.В. [191] удосконалила класифікацію основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту, методичний підхід до оцінки зносу основних виробничих засобів, механізм відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту, а також методичні основи

визначення прогнозової величини капітальних вкладень в інноваційно-інвестиційне відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту шляхом урахування результативності операційної діяльності через показник EBITDA та проблем фінансової діяльності через показник погашення заборгованості за зовнішніми зобов'язаннями в умовах підвищеної ризикованості інвестиційної діяльності та невизначеності зовнішнього середовища. Це дозволяє підвищити привабливість вкладень із зовнішніх джерел в інноваційно-інвестиційне відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту, а також інші розробки. Одержані результати можуть бути використані для ефективного відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту в умовах трансформаційних перетворень та невизначеності зовнішнього середовища.

Заволокою С.М. (Шуляренко С.М.) обґрунтована система критеріїв для поетапної реалізації економічного механізму оновлення основних засобів, для якої розроблено інтегральний критерій морального зносу, як один з критеріїв вибору доцільних методів оновлення, і точка рівновигідності, як критерій вибору ефективного варіанту використання коштів амортизаційного фонду; розроблена модель формування економічного механізму оновлення основних засобів морських торговельних портів, яка дозволяє приймати обґрунтовані рішення при плануванні заходів оновлення на основі відповідних критеріїв; удосконалено класифікацію факторів, що впливають на прийняття рішень щодо оновлення основних засобів морських торговельних портів; уточнено поняття і класифікацію форм і методів оновлення з урахуванням особливостей роботи морських торговельних портів [47].

Колісник Н.А. при визначенні поняття «управління основними засобами» робить акцент на ефективності використання основних засобів, організації виробництва продукції, зростання фінансових результатів, контролі якості продукції [57, с. 44].

В економічній літературі процес управління розглядається як

послідовність дій, які логічно пов'язані, щоб забезпечити досягнення поставлених цілей шляхом перетворення ресурсів на «вході» системи в продукцію чи послуги на «виході». Під процесом управління слід розуміти також серію взаємопов'язаних дій, які втілюють функції менеджменту [140].

Стоян К.С. та Бихкало К.Ю. вважають, що система управління представляє собою сукупність підсистем, які відображають окремі аспекти управління: цілі, функції, принципи, методи, органи управління, персонал, техніку та технологію, призначенням якої є розроблення та реалізація управлінського впливу на виробництво відповідно до об'єктивних законів загального розвитку. Отже, під системою управління мається на увазі система, вплив якої направлено на об'єкт управління з одночасною його трансформацією в бажаний стан відповідно до певних кількісних та якісних параметрів, що складається з елементів, які об'єднані загальною ціллю функціонування [148].

З урахуванням аналізу теоретичних підходів (системного, процесного, забезпечувального, відтворювального, функціонального) до визначення змісту управління основними виробничими засобами Сірик М.В. [140] пропонує під управлінням основними виробничими засобами розуміти процес, який проявляється у формуванні та послідовній реалізації політики забезпечення раціональної структури, стану та підвищення економічної ефективності використання основних виробничих засобів відповідно до можливостей підприємства, динаміки змін у ринковому середовищі для досягнення стратегічних цілей діяльності.

Управління основними засобами підприємства є доволі складною системою, зазначає Наконечний Б.В. Автор звертає увагу на те, що проблема полягає в тому, що основні засоби формуються при створенні підприємства і служать тривалий час. Успішність управління основними засобами підприємства можна розглядати з позиції ефективності їхнього використання в господарському обороті [88]. Розділяючи думку дослідника, проте не зовсім погоджуємося з визначенням успішності даного процесу. Проведений аналіз

публікацій з питань теорії і практики управління основними засобами дає змогу констатувати, що успішність проявляється у синергетичному ефекті, одержаному від цілеспрямованих дій на розвиток, своєчасне оновлення основних засобів з боку держави, самих транспортних підприємств, зацікавлених сторін, Європейського Союзу і, як результат, ефективне їх використання надавачами послуг та користувачами.

Вимоги до сучасної системи управління відтворенням основних виробничих засобів сформульовано в роботі Бойка А.А., Бахмарєвої Н.В. [14] Серед таких вимог:

- створення інтегрованої служби управління відтворенням основних засобів;
- забезпечення ефективної взаємодії між різними підрозділами, які беруть участь в управлінні відтворенням основних виробничих засобів;
- перехід від управління за функціями до управління за процесами;
- спрямування управління відтворенням основних засобів на задоволення, в першу чергу, потреб основних виробничих цехів;
- створення єдиної системи показників, зорієнтованої на виконання стратегії підприємства та забезпечуючої ефективне операційне управління відтворенням основних засобів.

Внаслідок проведеного дослідження Олійник Є.В. [96] пропонує розглядати процеси управління основними засобами з урахуванням особливостей відтворювальних процесів та з урахуванням стратегічних цілей розвитку підприємства. Також нею розроблені базисні положення концепції стратегічного управління процесами відтворення основних засобів на промислових підприємствах. Запропонована концепція стратегічного управління відтворенням основних засобів заслуговує на увагу та може бути використана за умови удосконалення з урахуванням специфіки діяльності підприємств відповідної галузі.

Бутинєць Т.А. [20,с. 22] в постановці проблеми щодо дослідження питань, пов'язаних з основними засобами, формулює її таким чином, що

здійснення ефективних заходів щодо подальшого економічного розвитку України потребує принципово нових підходів до управління основними засобами. Стан та використання основних засобів є важливими для забезпечення конкурентоспроможності підприємства, а їх склад та структура зумовлюють можливості підприємства відносно виробничого процесу. В реаліях сучасного бізнесу користувачі прагнуть отримувати своєчасну та якісну інформацію про стан та використання основних засобів, що сприяє результативному управлінню підприємством. Ми повністю погоджуємося з думкою автора.

Для детального дослідження сутності понять «система управління» та «управління основними засобами» у Додатку А наведено науково-теоретичні підходи до визначення змісту цих фундаментальних понять.

Транспортні підприємства мають свою специфіку щодо складу та структури основних засобів, а також і до системи управління ними. Тому при дослідженні питання щодо системи управління основним засобами варто врахувати їх специфіку на транспортних підприємствах, виходячи з характерних особливостей діяльності зазначених підприємств, що представлено на рис. 1.1.

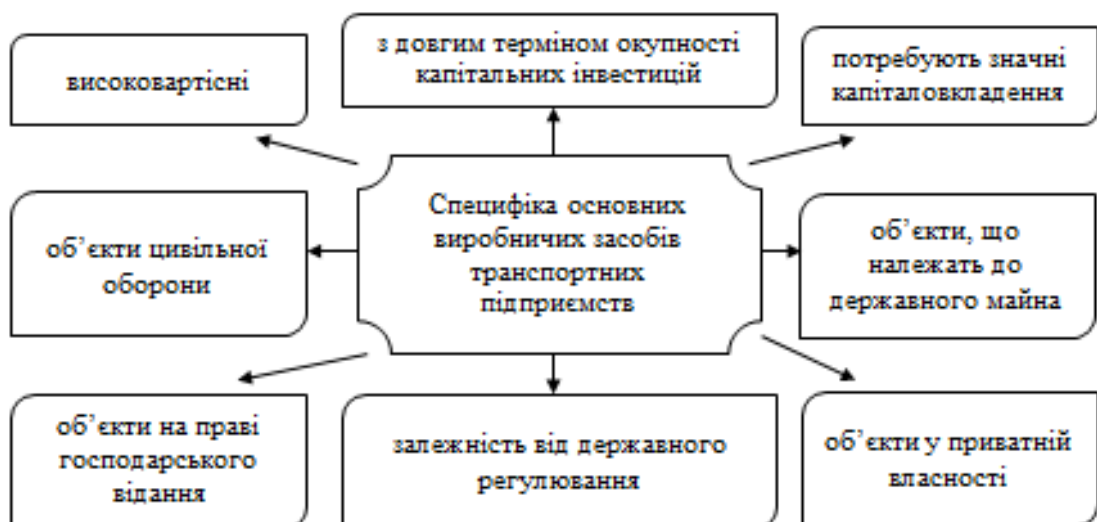


Рис. 1.1. Специфічні риси основних виробничих засобів транспортних підприємств

Джерело: складено автором

Відповідно до Білої книги Європейського Союзу «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – До конкурентної та ресурсно-ефективної транспортної системи» відбувається запровадження принципів розвитку транспортної інфраструктури Європи. Вона визначає європейську дворівневу транспортну мережу залізничного (пасажирського та вантажного транспорту), автомобільних доріг, морського та внутрішнього водного транспорту, мережу інфраструктури авіаційного транспорту та мультимодальних вантажних перевезень [100].

Поряд з тим, в Національній транспортній стратегії України [128] зазначається про «нерегулярне» фінансування транспортного сектору, низьку ефективність витрат та неефективне управління, а також брак довгострокового бюджетного планування.

На сьогодні транспортна галузь України, в цілому, задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю, не забезпечуючи належним чином вимоги ефективного впровадження євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної галузі в транс'європейську транспортну мережу [49].

На даному етапі розвитку транспортних підприємств слід відзначити недосконалість системи управління основними засобами цих підприємств, оскільки:

- зростає рівень зносу згідно із статистичними даними та показниками фінансової звітності;
- не відбувається просте та розширене відтворення;
- спостерігається зростання технічної та технологічної відсталості;
- не забезпечується інтероперабельність на залізничному транспорті;
- залишається наявність «вузьких міст» транспортної інфраструктури;
- залишається низька швидкість доставки вантажів «від дверей до дверей» та у визначений строк;
- не спостерігається розвиток транспортної інфраструктури у відповідності до стандартів Європейського Союзу;

– не відбувається швидкими темпами створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, сухих портів, терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів;

– не здійснено технічне удосконалення аеронавігаційної системи через створення інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження для організації повітряного руху.

Основні причини необхідності удосконалення системи управління основними засобами транспортних підприємств узагальнено на рис. 1.2.

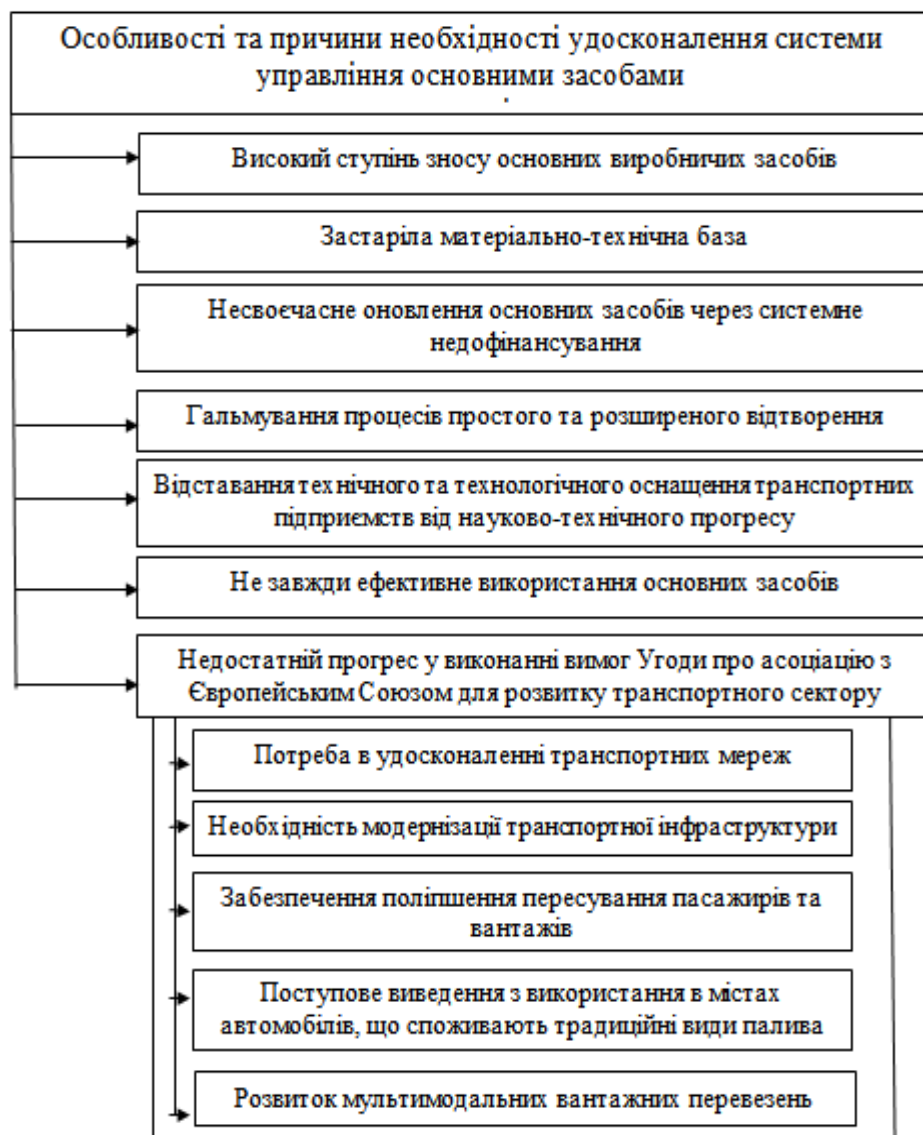


Рис. 1.2. Особливості та причини необхідності удосконалення системи управління основними засобами транспортних підприємств

Джерело: авторська розробка

При управлінні основними засобами використовують такі підходи управління: функціональний, процесний, стратегічний, системний, ситуаційний, інтегрований. Вибір підходу в управлінні основними засобами залежить від багатьох чинників, серед яких найбільш вагомі: розмір підприємства, повноваження менеджера, фаза життєвого циклу підприємства та продукту, що пропонується ринку, сфера діяльності підприємства тощо [84].

Ефективне управління основними засобами дозволяє забезпечити конкурентні переваги підприємству та оптимізувати витрати на виробництво продукції.

На думку Неміш Ю.В. [92], управління основними засобами виступає складним процесом управління підприємства і залежить від напрямку його діяльності, враховуючи при цьому неоднорідний склад засобів та їх виробничу структуру. Автор також звертає увагу на те, що до особливостей управління основними засобами в перехідний період слід віднести появу постійних доповнень та змін до законодавчих актів з ряду питань, які довгий час залишалися невирішеними через відсутність досвіду та невідповідність багатьох сфер і структур до нових економічних умов.

Ефективна система управління основними засобами повинна сприяти впровадженню інтегрованих транспортних систем, які задовольнятимуть вимоги користувачів завдяки мобілізації економічних переваг використання існуючих основних засобів, застосуванню нових технологій з метою підвищення ефективності перевезень, підвищенню енергоефективності та впровадженню політики захисту довкілля [100].

Проведені дослідження засвідчили, що на сучасному етапі розвитку теорії та практики на більшості транспортних підприємств майже відсутній дієвий механізм управління основними засобами. Зокрема Неміш Ю.В. [92] вказує на необхідність розвитку науково-методичних засад щодо узагальненого розуміння сутності та особливостей організаційно-економічного забезпечення процесу управління основними засобами підприємств та розробки відповідного механізму.

Для детального дослідження сутності понять «механізм», «механізм управління», «механізм управління основними засобами» у Додатку Б наведено різні точки зору науковців.

Також потребують більш детального дослідження складові механізму управління основними засобами, засоби його реалізації та напрями вдосконалення з урахуванням специфіки роботи окремо взятого підприємства в сучасних умовах [92, с. 312]. Механізм управління становить включас елементи, які впливають на управлінські відносини, або в тому числі, інформацію як предмет управлінської діяльності. За допомогою інформації здійснюється керівний вплив на процеси, які відбуваються в системі для досягнення необхідних бажаних станів (цілей), а також отримується інформація про стани об'єкта управління і системи загалом.

Механізм управління складається з таких частин [62, с. 165]:

- 1) цільова частина – сукупність усіх цілей, на реалізацію яких спрямована управлінська діяльність (підвищення ефективності виконання основних функцій системи);
- 2) функціональна частина – види управлінської діяльності, необхідні для виконання основних функцій організації;
- 3) методологічна частина – ті методи, які використовуються під час виконання всіх видів управлінської діяльності, тобто забезпечують виконання функціональної частини;
- 4) інструментальна частина – управлінські рішення, повноваження, засоби інформаційно-матеріального та енергетичного впливу на об'єкт управління;
- 5) технологічна частина – технологія підготовки прийняття і виконання управлінських рішень.

З метою ефективного управління основними засобами транспортних підприємств слід приділити належну увагу такій складовій, як формування джерел капітальних інвестицій. Особливого значення набувають внутрішні джерела. В складних економічних умовах суб'єкти господарювання

здійснюють пошук шляхів економії коштів через бюджетування, фінансове та податкове планування. Тому постає завдання визначити місце податкового планування в системі управління основними засобами транспортних підприємств.

1.2 Місце та роль податкового планування в системі управління основними засобами транспортних підприємств

У сучасних економічних умовах вітчизняна податкова система характеризується складністю, мінливістю та надмірним податковим навантаженням, що призводить до зниження ділової активності, збільшення частки збиткових підприємств, правової незахищеності платників податків та тінізації діяльності суб'єктів господарювання. За таких умов процес успішного функціонування та розвитку підприємств залежить від ефективного податкового планування, здійснення якого дозволить підвищити якість управлінських рішень, націлених на мінімізацію податкових ризиків та оптимізацію податкових платежів підприємства [78, с. 179; 183]. Податкове планування слід розглядати як основний прийом зниження фіскального тиску на підприємство [107]. Податки, як і інші платежі, що здійснює підприємство, інші витрати, які несе підприємство у зв'язку зі своєю діяльністю, є складовою витрат (під час формування доходу і фінансового результату підприємства), а також складовою вихідного від'ємного фінансового потоку, якщо планувати грошові потоки [108]. Отже, щоб сформувати фінансовий план, ефективно управляти фінансовими потоками підприємства, необхідно розглядати податки саме складовою витрат. Тому на підприємствах попередньо слід планувати їхню суму, знати скільки їх буде, в який час вони повинні бути сплачені, щоб розподіляти свої грошові кошти найбільш ефективним способом.

Недосконалість та нестабільність системи оподаткування в Україні змушує керівників транспортних підприємств постійно шукати різні шляхи

мінімізації податків, податкових платежів, податкової оптимізації. Серед практиків зустрічається така думка, що основою податкової оптимізації є податкове планування. Воно, в свою чергу, стає вкрай необхідним для господарюючих суб'єктів при занадто високому податковому навантаженні. Податкове планування вважається легальним способом зменшення податків. Податкове планування – це процес вибору найбільш оптимальної форми оподаткування та зниження податкового навантаження на бізнес за допомогою тих чи інших методів [15; 174]. Податкове планування широко використовується в усьому світі як великими холдингами, корпораціями, так і дрібним бізнесом. У першу чергу, податкове планування спрямоване не стільки на зменшення сплати податків, скільки на збільшення прибутку, що залишається в компанії після сплати податків. Розрізняють зовнішнє та внутрішнє податкове планування.

Питання податкового планування досліджували українські та закордонні дослідники. Так, М. Н. Mgammal, І. Ку, N. I. Ku A. [207], а також M. Singhanian, V. Singhanian N.S. [210] визначили теорії, обмеження, мотиви та підходи у діяльності щодо корпоративного податкового планування, Pinto Coelho Vello та A. Lopo Martinez [208] розглянули питання ефективного податкового планування та провели аналіз його взаємозв'язку з ринковим ризиком, S. Gautam [197] провела дослідження щодо планування податку на прибуток та податкових інструментів, Wahab та K. Holland [213] досліджували, хто визначає та отримує вигоду від податкового планування.

Єріс Л.М. під податковим плануванням вбачає діяльність з розробки та практичного застосування схем, які дозволяють знизити податкове навантаження. Це методи і заходи, спрямовані на збільшення коштів, які залишаються в розпорядженні підприємства після сплати належних податків [45, с. 76]. Якщо подивитися значення слова «діяльність» у словнику української мови [22], то діяльність – це робота, функціонування якоїсь організації, установи, машини тощо. Тому не погоджуємося із трактуванням

податкового планування як діяльності, проте теж підтримуємо думку щодо методів і заходів.

Як зазначають Чернякова Т.М. та Хуснулліна Ю.І. [185], «податкове планування доцільне завжди: і коли підприємство процвітає, і коли воно балансує на межі рентабельності або, що гірше, на грані банкрутства. При правильному підході поліпшення становища не повинно бути пов'язане з податковими порушеннями і їх наслідками». При цьому автори вважають, що метою податкового планування є вибір такого шляху, за якого податкові платежі були б мінімальними. Оскільки податкові платежі є однією зі статей витрат, то планування податків є елементом загальної стратегії оптимізації витрат.

Сергєєва Т.Ю. визначає податкове планування як «цілеспрямовану діяльність платника податків, орієнтовану на максимальне використання всіх нюансів існуючого законодавства з метою зменшення податкових платежів до бюджету» [138].

На думку Левицької С.О. та Цимбалюк А.Ф. [72] податкове планування в сучасній економіці є механізмом, що дозволяє взаємно задовольняти протиріччя інтересів між державою та підприємством. Податкове планування сприяє створенню в державі податкової системи, яка відповідає рівню розвитку економіки, що забезпечує стабільні та прогнозовані надходження до бюджету, простої для використання, в той же час стимулюючи розвиток як окремо взятих підприємств, так і галузей та територій. Результатом податкового планування має бути, з одного боку, формування централізованого фонду держави, а з іншого – створення сприятливих умов для розвитку господарської діяльності; регулювання соціально-економічного життя суспільства, що впливає з фіскальної та регулюючої функцій податків.

Матвійчук Л.О. та Олійник Л.Г. [78] звертають увагу на те, що у науковій літературі не існує єдності стосовно тлумачення поняття «податкове планування» та вказують на багатовекторність його трактування.

Спираючись на визначення поняття «податкове планування», наведені в

численних наукових виданнях, автором систематизовано погляди науковців з розглянутого питання в табл. 1.1 з подальшим детальним розкриттям в Додатку В. Так, визначення податкового планування як діяльності є дискусійним, оскільки діяльність характеризує процес взаємодії людини з об'єктами управління, завдяки чому досягається свідомо поставлена мета, яка виникла внаслідок появи потреб.

Адамик О.В. [1] розглядає податкове планування як цілеспрямовану діяльність підприємства, що спрямована на зниження податкового навантаження, максимізацію прибутку підприємства та збільшення обсягу коштів, що залишаються у його розпорядженні.

Таблиця 1.1

Багатовекторність трактування науковцями поняття «податкове планування»

Трактування поняття	Автори
Система заходів	Мадрига Г.М.
Сукупність методів, прийомів, способів і засобів інформаційно-аналітичного забезпечення	Супруненко Л.А.
Діяльність, цілеспрямована діяльність	Адамик О.В., Сергєєва Т.Ю., Єріс Л.М.
Цілеспрямовані дії	Щеглов Є.
Механізм	Брежнєва-Єрмоленко О.В., Левицька С.О., Цимбалюк А.Ф.
Елемент податкової політики	Ходякова О.В. та Лук'яненко С.В.

Джерело: систематизовано за [1; 17; 45; 72; 74; 138; 151; 180; 189]

Податкове планування базується на глибокому аналізі особливостей податкового, господарського та цивільного законодавства, альтернативності фінансово-господарської діяльності. Автор праці [1] звертає увагу на те, що існує два концептуальні підходи щодо суті податкового планування. Перший підхід визначає податкове планування як своєрідне калькулювання сум податкових платежів підприємства у майбутньому періоді та розробку графіка їхньої сплати (податкового платіжного календаря). Другий підхід передбачає можливість вибору між альтернативними рішеннями щодо використання тих чи інших схем оподаткування. Такі рішення можуть прийматись як на етапі

створення підприємства, так і у процесі його діяльності.

Поддєрьогіним А.М. та Черненко В.К. [110] на основі аналізу точок зору фахівців було зроблено висновок, що при визначенні податкового планування проявляється два концептуальні підходи. При першому під податковим плануванням розуміють процес планування підприємством податкових платежів на майбутній період. В свою чергу, такий процес розглядається як найважливіший етап розробки податкової політики підприємства, спрямованої на визначення планових сум його податкових платежів у майбутньому періоді і розробку графіків їхньої сплати. При другому підході увага зосереджується на такій складовій податкового планування на підприємстві, як податкова оптимізація.

Під податковим плануванням Супруненко Л.А. [151, с. 196] розуміє сукупність методів, прийомів, способів і засобів інформаційно-аналітичного забезпечення, за допомогою яких державні органи та суб'єкти господарювання реалізують на законодавчій основі податковий механізм і узгоджують повноваження і функції в податковій сфері при постійних економіко-політичних змінах.

Брежнєва-Єрмоленко О.В. зазначає, що податкове планування в сучасній економіці – це механізм, що дозволяє взаємно задовольнити протилежність інтересів між державою та підприємством. Результатом податкового планування має бути формування централізованого фонду держави, а також створення сприятливих умов для розвитку господарської діяльності та регулювання соціально-економічного життя суспільства [17].

У науковій літературі податкове планування науковці розглядають на мікрорівні (на рівні суб'єктів господарювання) та макрорівні (на державному рівні). Так, Мадрига Г.М. [74] визначає податкове планування на мікрорівні як систему заходів підприємства, спрямовану на максимальне використання можливостей чинного законодавства з метою законної оптимізації податкових платежів; бюджетування податків – система заходів, спрямована на визначення планової суми податкових платежів, що підлягають сплаті підприємством у

майбутніх періодах.

Суть податкового планування, на думку Оліховського В.Я., полягає у виборі між різними варіантами здійснення фінансово-господарської діяльності та розміщення активів підприємства задля досягнення найнижчого рівня податкових зобов'язань, що виникають при цьому. Метою податкового планування є збільшення доходів і прибутків підприємства за рахунок оптимізації податкових платежів та зменшення податкового навантаження. В його основі лежить максимальне використання усіх законодавчо визначених податкових пільг, альтернативних податкових рішень, прогалин податкового законодавства та інших способів оптимізації податкових платежів у межах закону [98].

Ткачик Л. зазначає, що податкове планування полягає у визнанні за кожним платником податків права застосовувати всі допустимі законом засоби, прийоми та способи (в тому числі, і пробіли в законодавстві) для максимального скорочення своїх податкових зобов'язань. Таким чином, податкове планування – законний спосіб зменшення сум податкових платежів за допомогою передбачених законом пільг та прийомів зменшення податкових зобов'язань, а також розробка спеціальних схем оптимізації податкових платежів [156].

Колективом авторів Ходяковою О.В. та Лук'яненко С.В. [180, с. 214] було сформульовано таке визначення «податкове планування - це елемент податкової політики підприємства, який представляє собою процес аналізу різних податкових альтернатив і розробку на основі його результатів легальних, систематичних, планових дій, спрямованих на оптимізацію податкових зобов'язань у поточному та майбутніх податкових періодах з метою підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності підприємства».

Відповідно до [189] податкове планування – це цілеспрямовані дії платника податків, спрямовані на оптимізацію його податкових зобов'язань, які він здійснює у вигляді податків, зборів, мит та інших обов'язкових платежів.

Основами податкового планування є [67]:

- врахування основних напрямів розвитку податкової, бюджетної та інвестиційної політики держави;
- правильне складання облікової політики підприємства та проведення договірних компаній;
- правильне та повне використання всіх встановлених законом пільг, звільнення від податків та виконання обов'язків платників податків;
- оцінка можливостей отримання відстрочки та розстрочки по сплаті податків, а також різних податкових, інвестиційних та інших кредитів.

Як зазначають дослідники [26; 102; 133], впровадження ефективного податкового планування створює такі важливі переваги для бізнесу:

- своєчасне прояснення виникаючих проблем;
- можливість аналізу та використання майбутніх сприятливих умов для покращення результатів операційної діяльності, підвищення фінансової стійкості та інтенсифікації розвитку;
- «підготовка» підприємства та його керівництва к можливим змінам у зовнішньому середовищі, у тому числі й у податковому законодавстві;
- забезпечення більш раціонального розподілу та використання ресурсів підприємства;
- стимулювання працівників, що займаються податковим і фінансовим плануванням, до підвищення кваліфікації.

Крім того, зростання ролі податкового планування в сучасних умовах обумовлюється двома основними факторами: важкістю податкового тягара для транспортних підприємств і складністю та мінливістю українського податкового законодавства.

З метою визначення місця податкового планування в системі управління основними засобами транспортних підприємств доцільно застосувати метод індукції та одержати загальний висновок на основі окремих фактів.

Система управління основними засобами транспортних підприємств складається з декількох підсистем, які поєднують в собі процеси надходження основних засобів, їх ефективного використання, своєчасного оновлення та

відтворення, наявності джерел фінансування капітальних інвестицій в оновлення основних засобів, а також процес вибуття. Важливе місце в системі управління основними засобами належить формуванню джерел фінансування капітальних інвестицій, серед яких виділяють кошти бюджету, власні кошти та інші. Ще однією підсистемою виступають організаційно-економічні заходи.

Як відомо, надходження основних засобів на транспортні підприємства може відбуватися шляхом їх придбання, самостійного виготовлення або/та будівництва, внесення засновниками до зареєстрованого (статутного) капіталу, безоплатного одержання, обміну на подібні та неподібні активи.

У процесі використання основних засобів необхідно забезпечити контроль та управління за їх ефективним використанням. Це можна забезпечити за рахунок збільшення екстенсивного завантаження, підвищення інтенсивного навантаження, використання нових технологічних та автоматизованих систем організації перевізного процесу, бережливого ставлення до даних об'єктів, вибору правильної амортизаційної політики з урахуванням особливостей діяльності суб'єктів господарювання, строків використання різного роду основних засобів та різних видів їхнього зносу.

Важливе місце в системі управління основними засобами транспортних підприємств належить своєчасному оновленню та відтворенню. Через фізичне та моральне зношення основних засобів транспортних підприємств посилюється технічна та технологічна відсталість галузевих об'єктів. Це, в свою чергу, впливає на кінцевий результат діяльності господарюючих суб'єктів та унеможливорює інноваційно-інвестиційний розвиток транспортної галузі [191, с. 59]. Старіння основних засобів транспортних підприємств призводить до зниження його виробничого потенціалу, зменшення доходів від надання транспортних послуг, до зростання ремонтно-експлуатаційних витрат. У цілому це веде до зниження показників ефективності діяльності зазначених підприємств [34]. У таких умовах відтворення основних засобів набуває особливого значення. У дисертаційній роботі [191] в результаті проведеного аналізу авторка констатує доцільність розгляду відтворення, як найбільш

широкого поняття, яке поєднує процеси простого та розширеного відтворення основних засобів залежно від одержаних результатів. При цьому, в умовах розвитку науково-технічного прогресу найбільш потрібним і обґрунтованим є інноваційно-інвестиційне відтворення основних засобів.

Враховуючи той факт, що матеріально-технічна база зношена, а у зв'язку з майбутньою інтеграцією України до Європейського Союзу повинні бути виконані всі умови, у тому числі, й з удосконалення основних засобів, капітальні вкладення будуть окуповуватися протягом тривалого періоду часу, тому самі основні засоби є інвестиційно непривабливими. Разом з тим, без інвестицій їх оновлення на інноваційній основі здійснити неможливо.

У той же час, діюча практика фінансування процесів оновлення основних засобів транспортних підприємств не забезпечує їх ефективного функціонування. Однією з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі також стало системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але і національній безпеці [128]. Отже, можна стверджувати, що недофінансування гальмує процеси не лише розширеного відтворення основних засобів, а навіть простого.

На нинішньому етапі перед підприємствами транспортної галузі постали глобальні задачі, серед яких забезпечення користувачів сучасними якісними послугами, виконання оновленої транспортної стратегії України, розробленої з метою підтримки імплементації Угоди про асоціацію з Європейським Союзом, Національної транспортної стратегії України до 2030 року тощо. Проте слід вказати на наявність протиріч в управлінні основними засобами (рис. 1.3), які не лише гальмують розв'язання цих складних задач, а й певною мірою унеможливають їх вирішення у найближчій перспективі.

Основою інноваційного розвитку країни є активізація інвестування в матеріально-технічну базу підприємств. Економічна діяльність суб'єктів господарювання, рівень їх конкурентоспроможності на внутрішньому та

зовнішньому ринках визначається значною мірою станом основних засобів, які є основою виробничого процесу підприємства [69, с. 182].



Рис. 1.3. Протиріччя в управлінні основними засобами транспортних підприємств

Джерело: складено автором

Джерелами фінансування капітальних інвестицій прийнято вважати власні та залучені кошти. Серед власних коштів доцільно звернути увагу на кошти, які можна одержати завдяки податковому плануванню, що виступає інструментом управління грошовими потоками та фінансово-господарською діяльністю транспортних підприємств в цілому і може стати одним із зазначених джерел, які будуть направлені на розширене відтворення основних засобів та, як результат, ефективне управління ними. Дане питання залишається малодослідженим на сьогоднішній день і потребує особливої уваги з боку наукової спільноти.

Місце та роль податкового планування в системі управління основними засобами представлено на рис. 1.4 [163].

У сучасних умовах транспортним підприємствам не варто розраховувати на бюджетні кошти, що підтверджується розробленою та затвердженою

Національною транспортною стратегією до 2030 року [128], в якій зазначається системне недофінансування. В таких умовах слід звертати увагу на формування капітальних інвестицій за рахунок власних коштів. Будь-які інвестиційні рішення (реальні, капітальні, фінансові інвестиції) характеризуються отриманням доходів, витратами та формуванням фінансових результатів. Уміння грамотно управляти доходами та витратами в даній ситуації дозволяє підприємствам зменшувати ризики до початку здійснення господарської діяльності або окремої послуги на транспортних підприємствах.



Рис. 1.4. Місце податкового планування в системі управління основними засобами транспортних підприємств

Джерело: власна розробка автора

Таким чином, під податковим плануванням в системі управління основними засобами транспортних підприємств будемо 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.

Для одержання обґрунтованих результатів та для розуміння необхідності здійснення податкового планування на транспортних підприємствах в системі управління основними засобами слід на початковому етапі встановити передумови здійснення податкового планування та виділити його основні завдання (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Передумови та основні завдання податкового планування на транспортних підприємствах

Джерело: розроблено автором

Важливо під час податкового планування прорахувати всі податкові ризики та можливі наслідки, щоб не порушити чинні норми законодавства. Взагалі, податкове планування доцільно впроваджувати як під час створення підприємства, так і в процесі управління діяльністю підприємства. Таке

планування повинно пройти певні етапи від підготовчого до етапу реалізації (рис. 1.6).



Рис. 1.6. Етапи податкового планування на транспортних підприємствах
Джерело: розроблено автором

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.

Організаційно-економічні заходи можна реалізувати за допомогою інструментарію забезпечення ефективності податкового планування, що підлягає комплексному дослідженню та повинен бути використаний під час створення та удосконалення механізму управління основними засобами транспортних підприємств.

1.3 Інструментарій забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах

Основні засоби транспортних підприємств потребують простого, розширеного відтворення, а також відтворення на новій техніко-технологічній основі. Для формування джерел фінансування капітальних інвестицій, що будуть використані з метою зазначених видів відтворення, необхідно звернути увагу на податкове планування як комплекс організаційно-економічних заходів, спрямованих на формування ефективної фінансової політики, як інструмент управління фінансово-господарською діяльністю транспортних підприємств та складової системи управління основними засобами. Адже податкове планування представляє собою один із інструментів управління грошовими потоками підприємств, що дозволяє знайти усі можливі шляхи для оптимізації податків та збільшення прибутку транспортних підприємств. З метою ефективного податкового планування необхідно дотримуватися вимог чинного законодавства, користуватися доступним програмним забезпеченням, залучати компетентних працівників тощо.

Обґрунтована система податкового планування підприємства здатна достатньою мірою мінімізувати ризики, що виникають у зв'язку з оподаткуванням господарської діяльності. А при прийнятті управлінських рішень податкове планування є обов'язковим інструментом керівництва підприємства. Однак окремі заходи щодо оптимізації оподаткування не стануть повноцінною системою податкового планування підприємства доти, доки вони не будуть здійснюватися у рамках єдиного стратегічного плану розвитку й діяльності підприємства [189]. Така позиція Щеглова Є. є обґрунтованою з юридичної та економічної точки зору та заслуговує на увагу при розкритті питання щодо інструментів ефективного податкового планування. Без наявності принципових положень, методів і способів розробки (застосування) окремих податково-оптимізаційних заходів і схем податкове планування не може бути реалізоване за призначенням, а виступатиме лише в ролі інструмента мінімізації податкових платежів у короткостроковому періоді – без планування діяльності підприємства й розвитку бізнесу на довгострокову перспективу.

Відповідно до сучасної економічної теорії базовими принципами організації та здійснення податкового планування є два взаємодоповнюючих явища, а саме – усунення податкової дискримінації і уникнення податкових ухилень, які є визначальними в розвитку теоретичних і практичних основ податкового планування в сучасних умовах. Недоліки в процесі податкового планування спричиняють скорочення податкових надходжень до бюджету держави, підвищують ймовірність податкових правопорушень, порушують баланс у внутрішніх і зовнішньоекономічних відносинах держави [151, с. 197]. Успішне податкове планування, у свою чергу, забезпечує ефективність функціонування економіки країни і сприяє поліпшенню інвестиційного клімату, а також приводить до сприятливого розвитку взаємовідносин у системі економічних відносин, що актуалізує дослідження проблеми гармонізації податкових відносин у межах податкового планування. Для створення реальних умов гармонізації в податковій сфері необхідне глибоке вивчення і аналіз податкового законодавства країни з точки зору розвиненості системи

оподаткування, переваг і недоліків, з подальшим порівнянням, виявленням подібних ознак і відмінностей, використанням позитивних аспектів податкових законодавств окремих країн з метою їх гармонізації, зокрема:

- зближення принципів побудови і функціонування системи оподаткування;
- поєднання податкових інтересів усіх рівнів влади;
- гармонізацію податкових відносин;
- формування ефективного податкового планування.

Основними інструментами гармонізації податкових відносин виступають податкова політика та податкове управління, при цьому процес гармонізації податкових відносин нерозривно пов'язаний з процесом податкового планування податкових надходжень у межах бюджетного планування кожного окремого суб'єкта економічних відносин. На сьогодні робота з гармонізації податкових відносин супроводжується безліччю проблем економічного, соціального та теоретико-методологічного характеру. У такому контексті при розгляді питань змісту і специфіки гармонізації оподаткування в межах взаємодії, теоретичних аспектів змісту гармонізації податкових відносин, репрезентованих у сучасній науці, складових елементів та супутніх проблем, можна зробити визначальний висновок про те, що з урахуванням стрімкого розвитку інтеграції, а також розвитком високих технологій, що впливають на характер економічних відносин, українські науковці звертають увагу, що найбільш доцільно переходити до нового терміну – «конвергенція податкових відносин», який більш комплексно охоплює наростаючі інтеграційні процеси в різних сферах економіки, дозволяючи задіяти більш широкий комплекс теоретичних аспектів і методологічних складових для його успішної реалізації.

Створення концептуальних основ ефективного податкового планування є найважливішим завданням, вирішення якого викликане потребою забезпечення переходу до інноваційного економічного зростання, реалізацією конкурентних переваг країни в умовах глобалізації. Професійно організоване податкове планування є гарантією стабільності держави за багатьма позиціями:

планування бізнесу, податків, бюджетне планування, стійкість розвитку бізнесу, стабільність певних секторів економіки, соціальна стабільність і розвиток суспільства, підвищення якості життя в країні [101; 151].

У наш час податкова політика держави є унікальною. Держава ставить за мету ефективне вирішення соціально-економічних завдань, що накладає значний відбиток на розвиток податкового планування [101]. Розглядаючи податкове планування, модель побудови системи оподаткування, класифікуючи і вивчаючи типи побудови систем оподаткування, вибудовуючи уніфіковані системи оподаткування, важливо пам'ятати про те, що будь-яка система оподаткування в кінцевому підсумку прямо позначається на рівні життя платників податків. Держава не може абсолютно довільно і необмежено втручатися в податкову сферу, оскільки податкові доходи бюджетів обумовлені наявними економічними можливостями, громадськими поглядами, політичною ситуацією і багатьма іншими економічними, політичними і соціальними чинниками. Погоджуємося з думкою дослідників про необхідність виділення фундаментальних принципів податкового планування на макrorівні, які дозволять уникнути повного державного втручання у цій сфері: повна незалежність правосуддя; недискримінація; верховенство закону; зміцнення статусу платника податків. На мікрорівні серед принципів доречно виділити такі, як: законність; справедливість; повне висвітлення інформації; обачність; своєчасність; доцільність; неупередженість; ефективність.

Оліховський В.Я. у своїй дисертації дослідив засоби реалізації концепції податкового планування, до яких відносять: заміну та розподіл відносин, зміну терміну сплати податкових платежів, вибір видів діяльності та видів продукції, вибір спеціальних режимів оподаткування, списання запасів, амортизаційні відрахування, розподіл транспортно-заготівельних витрат, формування резервів (резервного капіталу), вибір системи оподаткування, перенесення об'єкта оподаткування, вид відносин, зміну структури капіталу чи його складових тощо [98, с. 69].

Податкове планування залежить від дії багатьох факторів, які за своїм впливом на транспортні підприємства можна поділити на зовнішні та внутрішні. Звичайно, внутрішні фактори є більш контрольованими, ніж зовнішні. Проведене дослідження дозволило систематизувати ці фактори.

Отже, до зовнішніх факторів впливу відносяться:

- тарифне регулювання;
- нормативно-правове регулювання;
- механізм адміністрування;
- територіальне розміщення господарюючого суб'єкта;
- рівень інфляції та інфляційних процесів;
- порядок нарахування та сплати податків, зборів та інших платежів;
- застосування фінансових санкцій за порушення податкового законодавства;
- рівень суспільної свідомості населення;
- податкова культура платників податків;
- режим застосування податкових пільг.

До внутрішніх факторів впливу відносяться:

- якість управлінської діяльності, податкового менеджменту;
- розмір оподатковуваного прибутку;
- застосування амортизаційної політики;
- переоцінка основних засобів;
- кількість працівників;
- договірна політика;
- методи нарахування амортизації основних засобів, інших необоротних активів, нематеріальних активів;
- рівень використання програмного забезпечення,
- наявність чи відсутність графіка надходження і витрачання фінансових і товарних потоків тощо.

При комплексному підході слід виділити такі фактори впливу на процес

податкового планування, як економічні, правові, соціальні, інформаційні та технічні, що представлено на рис.1.7 [174].

Економічні			
податкова політика	інфляційні процеси	галузева приналежність	пільги, субсидії
Правові			
податкове регулювання	бюджетне законодавство	соціальна програма	
Соціальні			
податкова культура	соціальна відповідальність	компетентність кадрів	філософія ведення бізнесу
Інформаційні та технічні			
технічне забезпечення		доступ до інформації	

Рис. 1.7. Фактори впливу на процес податкового планування на транспортних підприємствах при комплексному підході

Джерело: складено автором

Перша група факторів – економічні. Податкова політика полягає у діяльності, яка пов’язана з введенням (відміною), корегуванням механізмів стягнення і організації справляння податків. При реалізації ефективної податкової політики забезпечується максимальна можливість мобілізації доходів при мінімальних витратах. Завдяки застосуванню дієвих механізмів організації справляння податків можна спрогнозувати та спланувати суму податків, що підлягають сплаті. Через інфляційні процеси можуть відбутися зміни у розмірі податків, податкової бази. Галузева приналежність впливає на види податків, які сплачують транспортні підприємства. Пільги і субсидії залежать від місцевого законодавства.

Наступна група факторів – правові. Не можливо спланувати податки та податкові платежі без урахування податкового і бюджетного законодавства.

Соціальні програми допомагають скорочувати податкову базу для сплати соціальних відрахувань.

Серед соціальних факторів великий вплив має податкова культура, соціальна відповідальність платників податків та компетентність кадрів. Колективом авторів Кравченко О.О., Колумбет О.О., Ярмоліцькою О.В., Харчук О.Г. та Шуляренко С.М. [206] було обґрунтовано твердження про те, що на розмір податкових надходжень до державного бюджету значний вплив має також рівень податкової культури, складовою якої являється «бажання та готовність» фізичних осіб платити податки з цих доходів. У країнах з низькою податковою культурою ухилення від сплати податків у повному обсязі є розповсюдженою практикою, яка не має значного суспільного осуду. Така практика є характерною і для України. Проведене дослідження засвідчило, що податкова культура щодо готовності фізичних осіб платити податок зі своїх доходів являється складовою економічної та етичної культури особистості. В той же час на рівень податкової культури впливає і рівень життя населення, його розуміння співучасті у соціально-економічному розвитку країни, а також рівноправності перед законом незалежно від статусу.

Для того, щоб професійно застосовувати податкове планування з метою оптимізації податків та податкових платежів потрібно не плутати такі способи податкової оптимізації, як уникнення податків на відміну від ухилення від податків. Ухилення від податків - один із нелегальних шляхів зменшення податкових зобов'язань за податковими платежами. На відміну від ухилення від податків, уникнення податків – це мінімізація податків законним використанням колізій та недосконалості, недоробок нормативно-правових актів. Немалий вплив серед соціальних факторів здійснює філософія ведення бізнесу. Наприклад, як спланувати зменшення бази оподаткування з метою скорочення суми податкових платежів.

Податкове планування рекомендують здійснювати на стадії планування господарської операції, а не після її завершення.

При комплексному підході слід брати до уваги також інформаційні та

технічні фактори. Для того, щоб скласти плани і графіки нарахування і сплати податків, провести їх оптимізацію, потрібно мати повний доступ до інформації, до чинних нормативно-правових актів, а також використовувати доступне програмне забезпечення.

У процесі реалізації податкового планування використовують різноманітний інструментарій від норм чинного законодавства до пошуку можливих прогалин у ньому. Важливе значення при виборі таких інструментів має можливість впливу на основні елементи податку: платників податку, об'єкт оподаткування, базу оподаткування, ставки податку, порядок обчислення податку, податковий період, термін та порядок сплати податку, термін та порядок подання звітності про обчислення і сплату податку [98, с. 69].

Методи та моделі реалізації податкового планування значною мірою залежать від його виду [70, с. 124].

На основі проведених досліджень удосконалено змістовну 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. Пропонуємо виділити організаційні та економічні прийоми забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах (рис. 1.8).

Основним нормативно-правовим актом, що регулює відносини у сфері справляння податків і зборів є Податковий кодекс України. Саме даний законодавчий документ виступає інструментом з усіх організаційних питань,

починаючи від взяття на облік платника податків і зборів закінчуючи контролем за суб'єктами господарювання та притягненням їх до відповідальності у разі порушення чинних норм. Крім Податкового кодексу України також існує чимала кількість підзаконних актів у вигляді листів, роз'яснень, розпоряджень, інструкцій та ін.

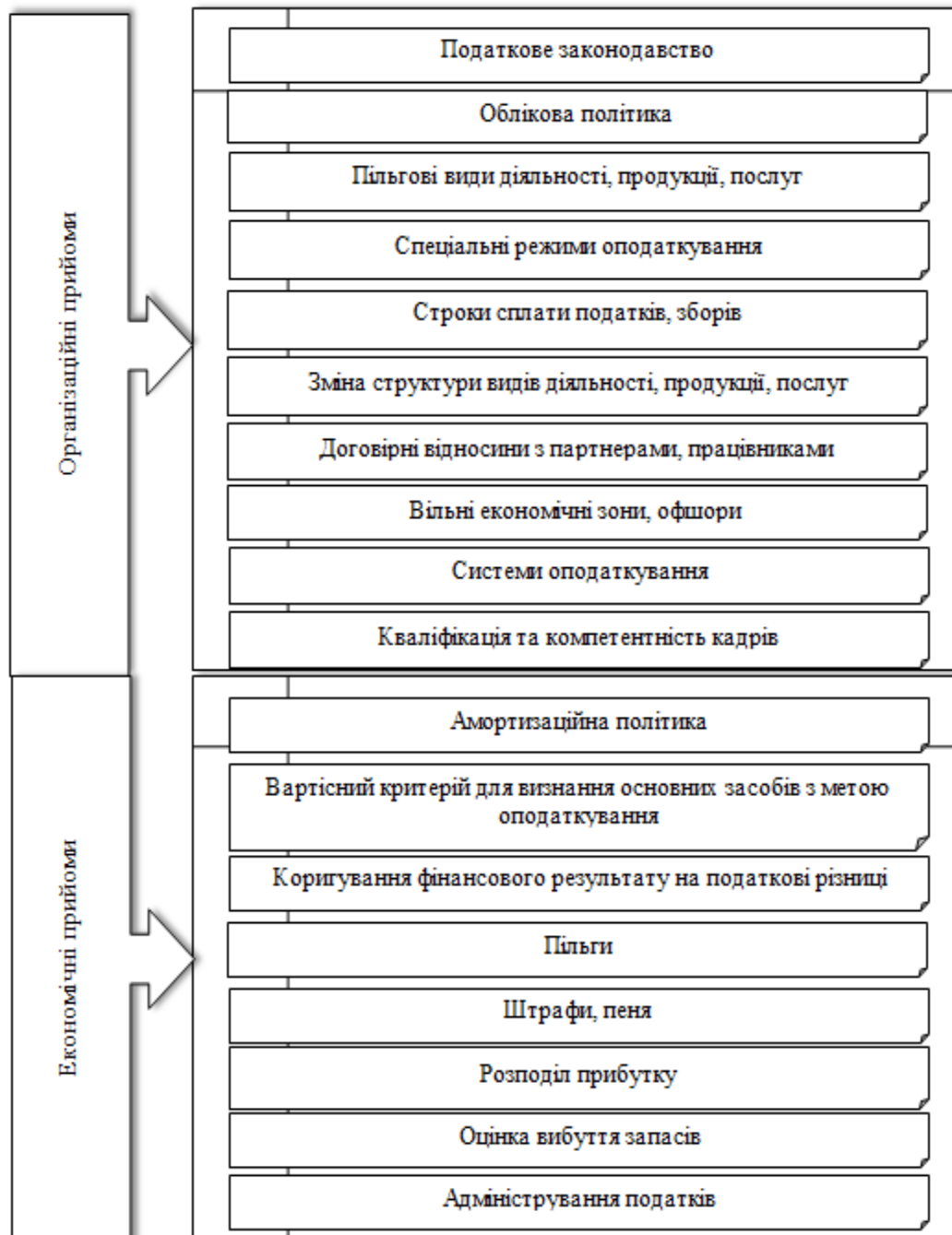


Рис. 1.8. Інструментарій забезпечення ефективності податкового планування на транспортних підприємствах

Джерело: складено автором

Проте податкове законодавство характеризується недосконалістю, частими змінами і доповненнями, дискусійністю деяких вимог, протиріччями різних нормативно-правових документів у певних питаннях, що призводить до непорозумінь між платниками податків та податковими органами. Досконале знання, розуміння та виконання вимог чинного податкового законодавства – один із шляхів до ефективного податкового планування.

При цьому податкове планування повинне спиратися не лише на аналіз поточного законодавства, а й на загальну принципову позицію фіскальних органів з питань оподаткування та перспективне законодавство для уникнення в майбутньому додаткових податкових витрат після ухвалення тих чи інших законів [189].

Серед стратегічних завдань, які стоять перед транспортними підприємствами, є розробка або удосконалення облікової політики з питань оподаткування, а також основних елементів облікової політики підприємства, які стосуються практично всіх складових активів, забезпечення, доходів і витрат, інших об'єктів обліку. Облікова політика впливає на окремі об'єкти та параметри обліку. Більшість науковців схиляються до думки, що Наказ про Облікову політику на підприємствах виступає також способом податкового планування [98, 103].

Відповідно до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність» облікова політика – це сукупність принципів, методів і процедур, що використовуються підприємством для складання та подання фінансової звітності [121].

Облікова політика підприємства відіграє важливу роль у податковому плануванні. На думку Оліховського В.Я. [98] з одного боку її можна розглядати як внутрішній нормативний документ, який здійснює вплив на методичну, організаційну та технологічну складову податкового планування, з іншого – як метод податкового планування, який дає змогу оптимізувати податкові платежі, перенести базу оподаткування або терміни сплати податків, використовуючи певні прийоми податкового планування (рис. 1.9).

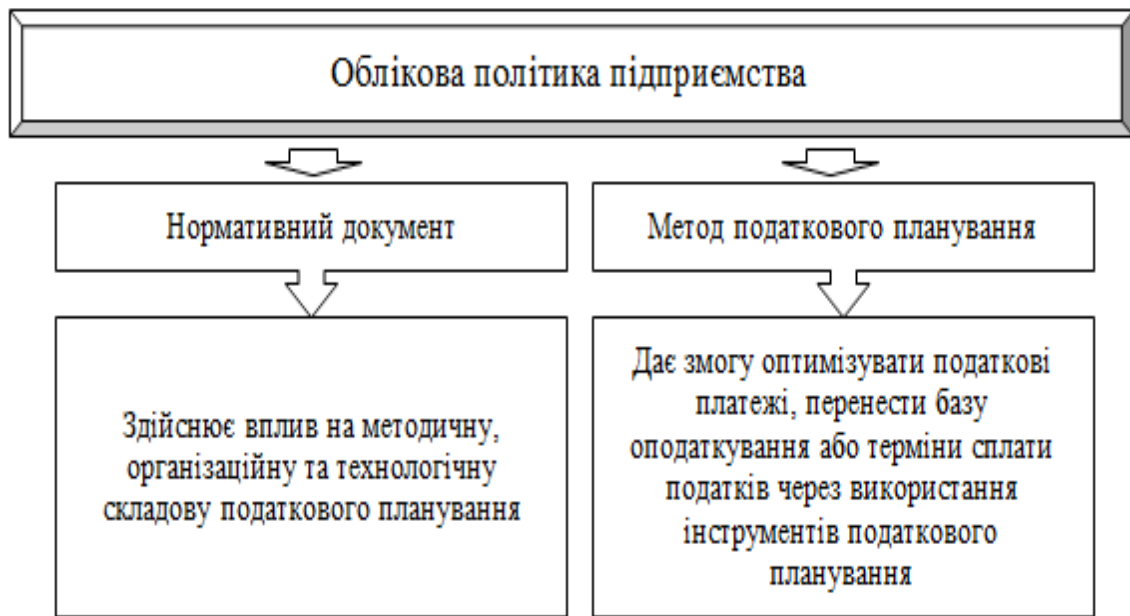


Рис. 1.9. Облікова політика підприємства як засіб реалізації податкового планування

Джерело: [98, с. 99]

Облікова політика має забезпечити єдність усіх складових системи управління оподаткуванням: обліку, контролю, аналізу, планування та за їх допомогою прийняття ефективних управлінських рішень [103, с. 138]. Опрацювавши норми нормативно-правових документів та праці науковців вважаємо, що облікову політику можна розглядати як прийом податкового планування.

На основі Податкового кодексу України встановлюється «спеціальний податковий режим» – система заходів, що визначає особливий порядок оподаткування окремих категорій господарюючих суб'єктів. Спеціальний податковий режим може передбачати особливий порядок визначення елементів податку та збору, звільнення від сплати окремих податків та зборів [109].

В Україні вибір організаційно-правової форми юридичної особи може здійснюватися з урахуванням таких альтернатив, як, наприклад, велике підприємство (яке зобов'язане щокварталу звітувати за результатами своєї діяльності), мале підприємство, мікропідприємництво (серед «податкових» переваг якого можна назвати можливість звітування з податку на прибуток

один раз на рік), здійснення діяльності в межах «єдиної» компанії, виділення в своїй структурі філій чи дочірніх компаній [87, С. 760].

Під час податкового планування важливо з дотриманням норм чинного законодавства розробити графіки строків подання звітності та сплати окремих податків, зборів і платежів.

Оліховський В.Я. обґрунтував [98, с. 147-202], що реалізація концепції податкового планування через використання методів податкового планування дає змогу контролювати виконання податкових зобов'язань, підвищити ефективність податкового менеджменту та зменшити податкове навантаження. Важливою при цьому є послідовна та чітка організація податкового планування на підприємстві, яка передбачає наявність науково обґрунтованої методики розроблення технологічних карт податкового планування. Такі карти мають забезпечити процес податкового планування внутрішніми нормативними документами, зменшити ризики реалізації концепції податкового планування та сформулювати передумови для ефективної діяльності підрозділів, які займаються податковою оптимізацією. У дисертаційному дослідженні [98] науковець запропонував розглядати технологічну карту податкового планування як нормативний документ, складений на кожную модель, метод чи інструмент оптимізації податкових платежів, що містить інструкції та рекомендації для здійснення податкового планування на підприємстві. Розроблення технологічних карт податкового планування на підприємстві дає змогу на належному рівні забезпечити працівників підприємства, які виконують певні процеси (етапи) податкового планування, нормативними документами, що дає змогу зменшити ризики організації податкового планування на підприємстві та створити передумови для ефективної роботи підрозділів податкового планування. Вважаємо, що даний документ можна розглядати як один із організаційних прийомів ефективності податкового планування.

При розгляді такого прийому, як вільні економічні зони, офшори, слід враховувати, що Україна взяла рішучий курс на деофшоризацію, коли

зобов'язалася запровадити мінімальний стандарт плану Base Erosion and Profit Shifting (план BEPS). Для цього вона ратифікувала Багатосторонню конвенцію про виконання заходів, які стосуються угод про оподаткування, для протидії розмиванню бази оподаткування та виведенню прибутку з-під оподаткування (Multilateral Convention; далі – MLI або Конвенція), а також ухвалила Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення адміністрування податків, усунення технічних та логічних неузгодженостей у податковому законодавстві» від 16.01.2020 № 466-IX (далі – Закон № 466) [122]. Особливо виконання плану BEPS необхідне для тих транспортних підприємств, які співпрацюють із нерезидентами [27].

BEPS – це міжнародний проект Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) та країн G20 з розробки заходів протидії розмиванню бази оподаткування та виведенню прибутку з-під оподаткування. Впровадження Плану дій BEPS обумовлене потребою розробити багатосторонній єдиний механізм боротьби з агресивним податковим плануванням, спрямованим на штучне зменшення бази оподаткування та переміщення оподатковуваного прибутку до низькоподаткових юрисдикцій [104]. Україна приєдналася до Плану дій BEPS з 1 січня 2017 року.

Важливим прийомом податкового планування являються договірні відносини з партнерами, працівниками. У статті [189] автор звернув увагу на одну з юридичних підстав для здійснення господарських операцій, якою являються цивільно-правові договори. В цій особливості якраз і криється проблема співвідношення положень цивільного та податкового законодавства, а також бухгалтерського обліку та оподаткування. Стандарти бухгалтерського обліку і податкове законодавство часто ґрунтуються на нормах цивільного права. Існує алгоритм визначення оподаткування будь-якої операції платника податків у вигляді послідовних дій (рис. 1.10).

Обов'язки та відповідальність щодо організації податкового планування на транспортних підприємствах покладаються на власника, директора або на уповноважену ним особу.

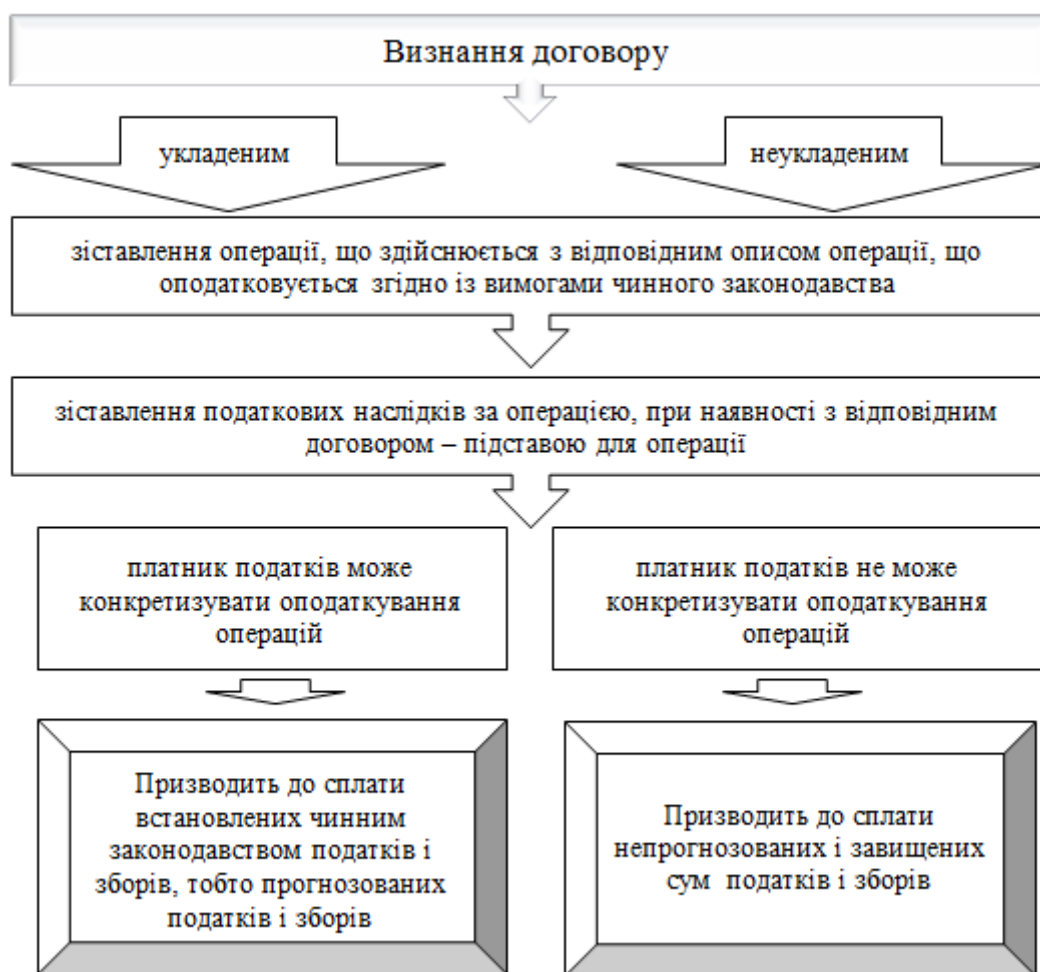


Рис. 1.10. Алгоритм визначення оподаткування операції платника податків

Джерело: складено автором на основі опрацювання [189]

Ефективність податкового планування може бути забезпечена правильними та цілеспрямованими організаційними заходами, серед яких важливе місце посідає формування колективу (штату) компетентних працівників, до функцій та обов'язків яких повинні відноситися розробка графіка сплати податків, плану, обґрунтованих цілей, завдань та результатів податкового планування, розробка і реалізація заходів щодо оптимізації податків. Якщо на підприємстві відсутні кваліфіковані працівники, які можуть займатися податковим плануванням як регулятором процесу управління підприємством, в т.ч. управління відтворенням основних засобів, тоді

транспортні підприємства можуть звернутися за допомогою до компетентних фахівців.

Адамик О.В. [1, с. 22] наводить схему субординації та функції учасників податкового планування, в якій наводиться роль та взаємозв'язок працівників, що приймають участь у податковому плануванні (рис. 1.11).



Рис. 1.11. Субординація та функції учасників податкового планування
Джерело: складено за [1, с. 22]

У процесі податкового планування здійснюється збір і обробка даних про ситуації, які виникають на підприємстві під впливом системи оподаткування, розробляються різні схеми діяльності, визначаються фінансові й товарні потоки, взаємовідносини з постачальниками, покупцями, кредиторами, що дозволяє приймати певні управлінські рішення [60]. На транспортних підприємствах також можуть бути розроблені схеми діяльності, надання послуг, допоміжної діяльності; ділова співпраця з постачальниками, споживачами послуг, кредиторами, інвесторами; внутрішні та внутрішньогосподарські взаємовідносини.

З метою податкового планування на майбутній період доцільно здійснювати моделювання баз податків, які сплачуються підприємством.

Моделювання здійснюється за кожним окремим податком і стосується, як правило, основних видів податків, зборів (обов'язкових платежів) на транспортних підприємствах, які представлені на рис. 1.12.

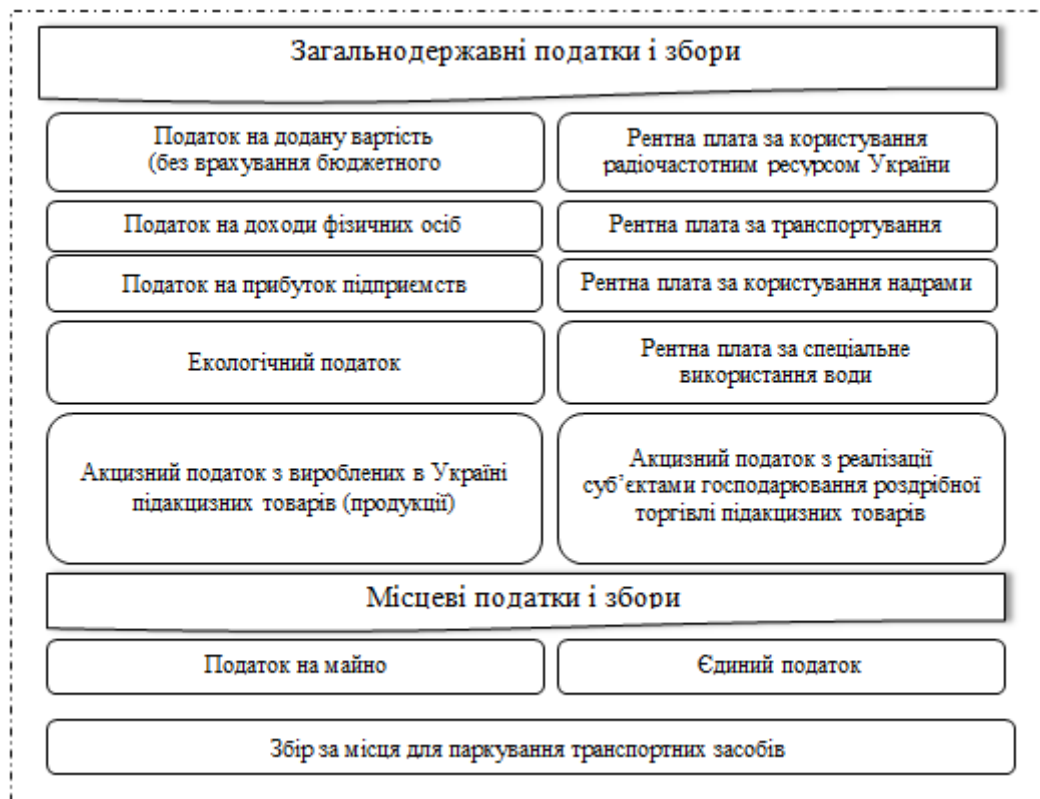


Рис. 1.12. Податки і збори, що сплачують транспортні підприємства

Джерело: складено автором на основі статистичних даних щодо складу податкових платежів за основними видами податків транспортних підприємств

Податкове планування складно уявити без такого прийому, як амортизаційна політика. Під час вибору метода амортизації необхідно враховувати види діяльності, об'єкт основних засобів, інших необоротних матеріальних активів та нематеріальних активів, що вплине на результати діяльності. Амортизаційна політика – це управління процесом відтворення основних засобів, направлене на підвищення технічного рівня виробництва, запобігання надмірному зносу його активної частини, вдосконалення видової, технологічної і вікової структури основних засобів, а, відповідно, і на величину обсягу випуску продукції, підвищення продуктивності праці і зниження

собівартості продукції, максимізацію прибутку та активізацію інвестиційної діяльності підприємств [117, с. 379].

Лазебник Л.Л. [71, с. 65] звертає увагу на те, що амортизація має на увазі звільнення від оподаткування частини прибутку на суму розрахованої амортизації. О. Радева з цього приводу зазначає [132], що нарахована сума амортизаційних відрахувань впливає на прибуток підприємства: чим вищими є амортизаційні відрахування, тим меншим є прибуток, і навпаки. Зменшуючи прибуток, зростання амортизаційних відрахувань спричиняє зниження податку на прибуток. Отриману економію з податку на прибуток називають «податковим щитом підприємства». Чим більшою є сума амортизаційних відрахувань, тим вищою є така податкова економія [71; 132]. Дійсно, тут варто відмітити вплив, який здійснюють амортизаційні відрахування на фінансовий результат діяльності транспортних підприємств та при складанні Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід). Амортизаційні відрахування враховуються у складі виробничої собівартості або фактичної собівартості продукції та послуг, тобто є елементом витрат, що в свою чергу, впливає на зменшення прибутку (збільшення збитку). Як наслідок, зменшиться і сума податку на прибуток.

Враховуючи специфіку діяльності транспортних підприємств та той факт, що велику питому вагу у складі активів займають необоротні активи, важливим прийомом для здійснення ефективного податкового планування є вартісний критерій віднесення необоротних активів до основних засобів або інших необоротних матеріальних активів з метою оподаткування та нарахування амортизаційних відрахувань.

У травні 2020 року відбулися зміни у чинному законодавстві, а саме у Податковому Кодексі України, щодо вартісного критерію для визнання основних засобів з метою оподаткування. Даний критерій становив 6 000 грн до 23 травня 2020 року, а після внесених змін збільшили до 20 000 грн. Його застосування потрібно проводити до основних засобів, які надходять на транспортне підприємство після зазначеної дати [122]. Тобто, якщо за усіма

критеріями, в тому числі за вартісним, актив коштує 20 тис. грн і більше, то його необхідно зараховувати до складу основних засобів.

Більшість транспортних підприємств здійснюють коригування фінансового результату відповідно до 3 розділу Податкового Кодексу України. Тому важливо правильно визначити та здійснити регулювання бази оподаткування податку на прибуток, крім цього скласти графіки сплати усіх податків, сформувати планові суми податкових платежів на майбутні періоди, знайти шляхи оптимізації податків для економії коштів з метою їх використання на капітальні інвестиції. Податкове планування також дає можливість мінімізувати податкові ризики, що в свою чергу, дозволяє систематизувати та спланувати витрати на придбання основних засобів.

При списанні запасів відповідно до чинного законодавства в Україні на транспортних підприємствах залежно від того, за якими стандартами ведеться облік та відбувається складання фінансової звітності, можливе використання одного з методів оцінки вибуття запасів за Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 9 «Запаси» [91]: ідентифікованої собівартості одиниці запасів, середньозваженої собівартості, собівартості перших за часом надходження запасів (ФІФО), ціни продажу та нормативних затрат. Якщо ж підприємства використовують міжнародні стандарти, то за Міжнародним стандартом бухгалтерського обліку 2 «Запаси» можливе використання формул собівартості: конкретної ідентифікації індивідуальної собівартості запасів; «перше надходження – перший видаток» (ФІФО) або середньозваженої собівартості. На транспортних підприємствах переважно використовується метод ФІФО. Основною перевагою даного метода є простота у використанні. Також він забезпечує відображення залишків невикористаних запасів на дату балансу за вартістю, максимально наближеною до реальної ринкової [65]. Водночас, в умовах постійного зростання цін на запаси для підприємств транспорту, вагому складову яких займає паливо, метод ФІФО слід розглядати, як не зовсім ефективний, оскільки його використання призводить до заниження витрат і, як наслідок, штучно збільшується фінансовий результат.

Такий прийом, як податкові пільги, заслуговує на особливу увагу. Податкові пільги – переваги, що надаються окремим платникам податків, включаючи можливість не сплачувати податок або сплачувати його у меншому розмірі. Норми законодавства, що визначають підстави, порядок і умови застосування пільг з податків і зборів, не можуть мати індивідуального характеру. Характерними ознаками податкових пільг є: обмежена сфера застосування; стимулююча та регулююча спрямованість; нейтральність; екстериторіальність; мобільність [155, с. 266]. Зменшення розміру податкових зобов'язань за допомогою цілеспрямованих правомірних дій платника податків, включаючи повне використання всіх наданих пільг, вважають податковою оптимізацією [189].

Вартою уваги є практична порада Головка І., яка зазначає, що за кордоном пільги надають не галузям, як це спостерігається в Україні, а процесам технологічного і технічного оновлення, незалежно від галузевої приналежності чи місця розташування [32]. Вважаємо, що в сучасних умовах недофінансування процесів відтворення основних засобів стратегічно важливих об'єктів на транспортних підприємствах міжнародна практика повинна бути взята на озброєння.

У Пояснювальній записці до проекту Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо проведення податкової реформи та підвищення інвестиційної привабливості України» [119] підкреслено той факт, що найбільш складною є система адміністрування податків, яка характеризується: низькою якістю консультаційно-роз'яснювальної роботи; проблемою в поверненні платникам надміру сплачених коштів; відсутністю достатньої кількості електронних сервісів для платників податків, технічно недосконалим програмним забезпеченням; складністю адміністрування податків та їх декларуванням; низькою якістю доказової бази та актів перевірок, негативною статистикою розгляду адміністративних скарг на користь платників податків; збільшенням обсягу податкового боргу та його списання боржникам як безнадійного. Такий стан справ з недосконалою

податковою системою призводить до збільшення витрат суб'єктів господарювання, що пов'язані із вирішенням спірних питань у судах, збільшенням розміру податкового боргу.

Саме тому, під час податкового планування вагоме місце слід відвести оцінці ризиків та витрат. Під ризиками в даному випадку мається на увазі можливість відповідальності платника податків за мінімізацію бази оподаткування чи здійснення інших дій, спрямованих на зниження податків і зборів. Якщо податкове планування – це система виключно законних дій, то варто враховувати можливість множинного тлумачення законодавства (що, на жаль, нерідко досі трапляється в Україні) та перспективу їх зміни. Варто також обов'язково врахувати, у що обійдеться юридичний захист у випадку необдуманого і погано спланованого податкової оптимізації. До витрат належать можливі штрафи та пені, нараховані у зв'язку з цим, а також безпосередньо витрати на здійснення податкового планування як такого [107].

На сьогоднішній день не відбувається повної гармонізації інтересів податкових органів та платників податків з приводу законного з'ясування суперечливих питань у законодавстві та можливості оптимізації оподаткування останніми через значну кількість проблемних аспектів у даному питанні, серед яких [119]:

- запровадження строго індивідуального характеру податкової консультації, внаслідок чого «чужими» консультаціями з однакової тематики платниками податків користуватися заборонено;

- неможливість отримання платником консультації наперед з гіпотетичного питання для майбутнього напрямку діяльності;

- велика вірогідність отримання відмови у наданні консультації у зв'язку з тим, що, на думку контролюючого органу, питання, порушене в отриманому запиті, не стосується сфери діяльності платника податків, який до них звернувся, або не стосується оподаткування отримуваних ним доходів.

Для цілей усунення потенційних складнощів у трактуванні податкового законодавства в багатьох країнах запроваджено механізм отримання

податкових роз'яснень (TaxRuling). Фактично, мова йде про офіційне підтвердження з податкового органу, яке дозволяє власникам бізнесу визначити заздалегідь їх права і обов'язки, рівень податкового навантаження в конкретній ситуації при проведенні певної угоди. TaxRuling може містити в собі попередню оцінку податкових ризиків компанії, а також оцінку вартості активу, період амортизації коштів підприємства або рівень мінімальної заробітної плати співробітників [119].

Такий досвід є досить привабливим для нашої країни, адже дозволить частково поліпшити інвестиційний клімат, оскільки для будь-якого потенційного інвестора важливо розуміти «правила гри» заздалегідь. Створюється довірна атмосфера за рахунок надання підприємцям докладної попередньої інформації про майбутні операції, стають більш зрозумілими бізнес-процеси в конкретній сфері роботи компанії. Таким чином, і сам бізнес стає більш прозорим. Подібна процедура давно вже відпрацьована в США, Нідерландах, Естонії, Кіпрі та в багатьох інших країнах світу.

Реалізацію організаційно-економічного інструментарію податкового планування в механізмі управління основними засобами транспортних підприємств можна оцінити за допомогою групи показників.

До групи показників оцінки ефективності податкового планування відносять [1, с. 32-34]:

1. Абсолютне зменшення податкових платежів, що їх сплачує підприємство за певний період – місяць, квартал, рік (ΔPa) (формула 1.1):

$$\Delta Pa = P_1 - P_0, \quad (1.1)$$

де P_0 , P_1 – загальна сума податків, що їх сплачує в базовому та звітному(чи плановому) періоді, грн.

2. Відносне зменшення податкових платежів, що їх сплачує підприємство за певний період (ΔPv) (формула 1.2):

$$\Delta Pv = P_1 * \frac{O_{p1}}{O_{p0}} - P_0, \quad (1.2)$$

де Op_0 , Op_1 – обсяг реалізації відповідно в базовому та звітному (чи плановому) періоді.

На відміну від ΔPa , ΔPv дозволяє врахувати вплив на зміну податкових платежів підприємства зміни обсягів реалізації продукції, адже більшість податків змінюється пропорційно до обсягу реалізації тих чи інших показників. Ці два показники, що використовуються як у процесі аналізу, так і при плануванні, можуть диференціюватися за видами податків, видами продукції, виробництв чи за окремими структурними підрозділами.

3. Для оцінки ефективності використання наданих підприємству пільг щодо податкових платежів використовують коефіцієнт пільгового оподаткування ($K_{по}$) (формула 1.3):

$$K_{по} = \frac{C_{пл}}{P_{заг} + C_{пл}}, \quad (1.3)$$

де $C_{пл}$ – загальна сума податкових пільг, які використовуються підприємством згідно з чинним законодавством упродовж певного часу.

Даний показник розраховується й аналізується як стосовно окремого виду податку, так і в цілому щодо усіх податкових платежів.

Коефіцієнт ефективності податкового планування на підприємстві ($K_{еп}$) (формула 1.4):

$$K_{еп} = \frac{En_1}{P_0}, \quad (1.4)$$

де En_1 – економія податкових платежів завдяки податковому плануванню у певному періоді, грн;

P_0 – сума податкових платежів у базовому періоді, грн.

Здійснення податкового планування здебільшого не вимагає додаткових витрат, тому що виконується працівниками структурних підрозділів. Якщо для вирішення цих завдань на підприємстві створюється спеціальна служба (наприклад, відділ податкового планування), ефективність її діяльності можна обчислити за формулою 1.5:

$$E_{\phi} = \frac{E_n}{B_c}, \quad (1.5)$$

де $E\phi$ – ефективність діяльності служби податкового планування підприємства;

E_n – економія податкових платежів внаслідок заходів, реалізованих службою за певний період, грн;

B_c – витрати на утримання служби за цей період, грн.

Автор роботи [19] досліджував методичний підхід до оцінки ефективності організації оперативного податкового планування на промисловому підприємстві. Тут було розглянуто оперативне податкове планування та підкреслено, що ефективність процесу оперативного податкового планування, в свою чергу, характеризується ступенем виконання кожного його етапу, тобто це значення повинне наближатися до 100%. Бутенко К.В. вважає, що досить важливим, з точки зору оцінки ефективності організаційної структури, є визначення коефіцієнта глибини спеціалізації управлінської роботи персоналу, що займається безпосередньо оперативним податковим плануванням на підприємстві. Даний показник дорівнює (формула 1.6):

$$k_{\text{гл. спец.}} = \frac{V_{\text{пр}}}{V_{\text{заг}}}, \quad (1.6)$$

де $k_{\text{гл. спец.}}$ – коефіцієнт глибини спеціалізації управлінської роботи персоналу, що займається безпосередньо оперативним податковим плануванням на підприємстві;

$V_{\text{пр}}$ – обсяг профільних робіт з оперативного податкового планування;

$V_{\text{заг}}$ – загальна кількість рішень, прийнятих у відповідному підрозділі.

Рівень управлінських витрат на організацію оперативного податкового планування доцільно розраховувати за допомогою показника РУВ [19] (формула 1.7):

$$\text{РУВ} = \frac{B_{\text{орг}}}{\text{ПВ}}, \quad (1.7)$$

де РУВ – рівень управлінських витрат на організацію оперативного податкового планування;

$V_{\text{орг}}$ – сума витрат на організацію оперативного податкового планування;
 ПВ – податкові витрати звітного періоду.

Важливо також оцінити ефективність діяльності персоналу, що займається оперативним податковим плануванням на підприємстві. Таку оцінку можна здійснити за допомогою показника ЕДП [19] (формула 1.8):

$$\text{ЕДП} = \frac{B}{\text{Ч}_\text{п}}, \quad (1.8)$$

де ЕДП – ефективність діяльності персоналу, що займається оперативним податковим плануванням на підприємстві;

B – вигоди, отримані від здійснення оперативного податкового планування в звітному періоді;

$\text{Ч}_\text{п}$ – чисельність персоналу, що займається оперативним податковим плануванням на підприємстві.

У даному випадку під вигодами, отриманими в результаті здійснення заходів з оперативного податкового планування слід, на думку автора, розуміти суму зменшення податкових витрат підприємства за рахунок мінімізації у межах діючого законодавства сум податків, що підлягають сплаті до бюджету, або суми додатково вивільнених обігових коштів підприємства в даному періоді, що залишаються в його розпорядженні та можуть бути спрямовані на ведення господарської діяльності.

Досить важливим при організації ефективного оперативного податкового планування на підприємстві, як і будь-якого іншого процесу, є визначення рівня зацікавленості (мотивації) профільного персоналу в результатах його здійснення. Одним з показників, що відображає зацікавленість працівників, є залежність оплати праці від отриманих в результаті оперативного податкового планування вигод (формула 1.9):

$$З = \frac{\Delta \text{ЗП}}{\Delta B}, \quad (1.9)$$

де $З$ – залежність оплати праці від отриманих в результаті оперативного

податкового планування вигод;

ΔЗП – зміна заробітної плати персоналу, що займається оперативним податковим плануванням на підприємстві;

ΔВ – зміна розміру вигод, отриманих від здійснення оперативного податкового планування в звітному періоді.

Така методика є обґрунтованою та може бути використана для оцінки ефективності податкового планування на транспортних підприємствах. Під час оцінки ефективності податкового планування необхідно враховувати факт, що ефективність податкового планування значно підвищується за умови правильної і цілеспрямованої організації даного процесу, що передбачає формування колективу людей, які виконуватимуть відповідну роботу, розробку плану, цілей і завдань податкового планування, а також розробку і реалізацію підходів до оптимізації податкових платежів. Для цього можна скористатися послугами відповідних фірм, що пропонують якісні послуги з податкового планування, але більш вигіднішим варіантом буде залучення кваліфікованих працівників, що забезпечать весь організаційний процес від вирішення юридичних питань до прийняття управлінських рішень на рівні бухгалтерії та керівництва підприємства.

Висновки до розділу 1

1. Проведено дослідження чинної системи управління основними засобами на транспортних підприємствах, внаслідок чого встановлено недосконалість даної системи через постійне недофінансування процесів відтворення основних засобів на транспортних підприємствах, що призводить до нарощування технічно та технологічно відсталої їх матеріально-технічної бази. Це, в свою чергу, призводить до недостатнього прогресу у виконанні вимог, що передбачені Угодою про асоціацію з Європейським Союзом. Отже,

удосконалення чинної системи управління основними засобами транспортних підприємств є актуальним та вкрай необхідним завданням для розвитку транспортних підприємств на даному етапі та у найближчій перспективі.

2. Визначено, що одним із внутрішніх джерел формування капітальних інвестицій у системі управління основними засобами транспортних підприємств є податкове планування. Опрацювання опублікованих праць з зазначеної тематики дало підстави зробити висновок про відсутність наукових досліджень щодо розгляду податкового планування в якості джерела формування капітальних інвестицій.

3. Встановлено, що на даний час існують протиріччя в чинній системі управління основними засобами транспортних підприємств, зокрема в частині вирішення актуальних задач щодо оновлення основних засобів, виконання вимог Угоди про асоціацію з Європейським Союзом для входження транспортної системи України в загальноєвропейську транспортну систему. Це потребує пошуку шляхів вирішення проблемних питань, чого можна досягти за рахунок формування джерел капітальних інвестицій, які будуть спрямовані на фінансування процесів розширеного відтворення основних засобів транспортних підприємств.

4. У результаті визначення місця і ролі податкового планування в системі управління основними засобами транспортних підприємств встановлено, що під податковим плануванням на транспортних підприємствах в системі управління основними засобами будемо 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. Так,

податкове планування на транспортних підприємствах в системі управління основними засобами можна розглядати як інструмент управління грошовими потоками і фінансово-господарською діяльністю транспортних підприємств в цілому, при цьому ефективне податкове планування має стати одним із внутрішніх джерел формування капітальних інвестицій, що будуть направлені на просте та розширене відтворення основних засобів, а значить, і на ефективне управління ними.

5. У процесі дослідження сутності, місця і ролі податкового планування на транспортних підприємствах було встановлено його передумови та завдання з урахуванням специфіки діяльності цих підприємств. Адже урахування специфічних видів послуг, і як наслідок, формування бази оподаткування різними податками та зборами, відіграє вирішальну роль при податковій оптимізації відповідно до чинного законодавства.

6. Податкове планування повинно бути організовано в певній послідовності відповідно до етапів його проведення. Дотримання передбачених етапів податкового планування дозволить організувати та здійснити його з найменшими ризиками і витратами та найбільшими вигодами. Серед етапів виділено: підготовчий, організаційний, розробки, планування, координування та реалізації. Кожен етап супроводжується виконанням певних дій.

7. На основі проведених досліджень визначено 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. Розкриття сутності в такому викладенні дає підстави виокремити організаційні та економічні прийоми.

Основні наукові результати розділу опубліковані в працях автора [160; 161; 163; 164; 171; 174; 175].

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ ТА ДІАГНОСТИКА ПОДАТКОВОГО НАВАНТАЖЕННЯ НА ТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА

2.1 Аналіз показників наявності та використання основних засобів на транспортних підприємствах

Транспортні підприємства відіграють надзвичайно важливу роль у обслуговуванні процесів виробництва та реалізації продукції, доставки вантажів, перевезення пасажирів, сприяють переміщенню населення, розвитку ділових зв'язків та туризму. Транспорт дозволяє долати відстані та об'єднувати території, маршрути, роблячи світ більш інтегрованим, мобільним та відкритим. Якісна транспортна інфраструктура та транспортний сервіс є вагомим національним надбанням, що впливає не тільки на безпеку, комфорт пересування, надійність і швидкість доставки, це також має інфраструктурний іміджевий аспект країни [167].

Питання підвищення ефективності використання основних засобів на транспортних підприємствах дуже важливе через особливості виробничого процесу транспортної галузі та важливість її впливу на інші сектори економіки. Сучасна інфраструктура та розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом з ефективним регулюванням та управлінням виробничими засобами забезпечують основу для розвитку та функціонального зростання транспортних підприємств й національної транспортної системи України в цілому [130]. Дослідження довели, що виробничий потенціал підприємств транспорту є складною системою, яка використовує основні засоби, трудові та енергетичні ресурси, сучасні інформаційно-інтелектуальні технології, які необхідні для виробничої діяльності суб'єктів господарювання. Управління основними засобами на підприємстві задля їх ефективного використання

гарантує підвищення темпів випуску продукції (транспортної роботи, перевезень) та підвищення якості такої роботи. Для оптимального використання основних засобів та підвищення кількості та якості транспортної роботи (обсягів перевезень) при мінімальних матеріальних витратах необхідно використовувати систему показників, які дозволять підвищити конкурентоспроможність транспортних підприємств [173].

Транспортна галузь вирізняється високою фондоємністю та значним ступенем залежності від стану і експлуатації об'єктів основних засобів й транспортної інфраструктури. Необоротні активи складають значну частину балансової вартості транспортних підприємств [157]. Відповідно амортизаційні відрахування суттєво впливають як на показники формування собівартості транспортних послуг, так і на визначення об'єкта оподаткування [109]. Тому питання аналізу та оцінки ефективності управління основними засобами в умовах податкового планування завжди будуть важливими для транспортних підприємств [211].

Аналіз основних засобів транспортних підприємств дозволяє одержати відповідь на такі важливі питання, як: співвідношення первісної та балансової вартості наявних основних засобів, рівень їхньої придатності і спрацювання, надходження й вибуття, розподіл за терміном і сферою експлуатації, забезпеченість основними засобами, рівень амортизаційних відрахувань, показники перевезень на одиницю вартості основних засобів та рентабельність. Зважаючи на визначальну роль основних засобів у забезпеченні надання якісних транспортних послуг та підвищення конкурентоспроможності підприємств усіх видів транспорту, економічний аналіз надає необхідну інформацію для прийняття ефективних управлінських рішень. У механізмі управління основними засобами транспортних підприємств економічний аналіз повинен бути зосереджений у двох напрямках: 1) характеристика наявності та використання основних засобів та 2) оцінка ефективності управління основними засобами. При цьому велике значення має оптимізація податкового навантаження для ефективного податкового планування на транспортних

підприємствах. Результати аналізу повинні виявити основні тенденції та представити інформацію щодо використання основних засобів, оцінки ефективності прийнятих рішень для підприємства та пошуку резервів для покращення показників діяльності підприємства в майбутньому.

Визначенню системи показників для аналізу основних засобів приділяється значна увага з боку науковців. Найчастіше аналіз основних засобів проводять в три етапи: 1) оцінка забезпеченості основними засобами, переважно, через фондоозброєність персоналу; 2) аналіз стану основних засобів, спрацювання, руху і придатності; 3) ефективності використання основних засобів [28; 190]. Інші автори проводять аналіз основних засобів у розрізі груп показників інтенсивності, екстенсивності використання та узагальнюючих коефіцієнтів [118, с.153; 141], ефективності функціонування основних засобів [31].

У більшості літературних джерел оцінку ефективності використання основних засобів пов'язують з показниками фондомісткості, фондovіддачі, рентабельності [85], капіталовіддачі [139]. При цьому різні автори відносять фондомісткість до показників забезпеченості підприємства основними засобами [28; 190] або до показників ефективності використання [11]. Фондоозброєність також можуть відносити до показників ефективності використання основних засобів [23; 85]. Показник швидкості оновлення іноді називають коефіцієнтом інтенсивності руху основних засобів [85; 141].

Особливості аналізу основних засобів на транспортних підприємствах вирізняються посиленою увагою до ступеня зносу, високої питомої ваги у сукупній вартості активів, амортизаційним відрахуванням як джерелу прискореного відновлення та оптимізації податкового навантаження, показникам рухомого складу, завантаженості, простоїв, інтенсивності експлуатації [23; 76; 141; 167]. Встановлено, що залишається суттєва розбіжність і дискусійність поглядів на вибір та розподіл показників для аналізу основних засобів підприємства. З огляду на це, а також зважаючи на потреби формування механізму управління основними засобами в умовах

ефективного податкового планування на транспортних підприємствах та особливості їхньої діяльності, систему показників аналізу основних засобів запропоновано розподілити на дві групи:

- 1) аналіз наявності та використання основних засобів;
- 2) оцінка ефективності управління основними засобами.

Перша група показників дозволяє проаналізувати вартісні показники наявності основних засобів, що є у розпорядженні підприємства, ступінь зносу, придатності, повного спрацювання, необхідності оздоровлення, надходження, якісного оновлення, вибуття, ліквідації, приросту відновлення, швидкості оновлення основних засобів. За допомогою даних показників проводиться оцінка основної складової майна транспортних підприємств, стан основних засобів, динаміка оновлення, капітальних інвестицій, амортизаційних відрахувань.

Друга група показників надає більш повну оцінку ефективності управління основними засобами за допомогою коефіцієнтів фондомісткості, фондівіддачі, фондоозброєності, капіталовіддачі, інтенсивності використання у вантажних і пасажирських перевезеннях, залученості у вантажо- та пасажиропотоки, операційної та чистої рентабельності основних засобів. Коефіцієнти участі в необоротних та сукупних активах підприємства (реальної вартості) віднесено до другої групи для комплексного аналізу управління основними засобами у забезпеченні показників фінансового стану підприємства – фінансової стійкості, ділової активності, рентабельності. Друга група виходить за межі узагальненої оцінки ефективності використання основних засобів, оскільки доповнена показниками забезпеченості та інтенсивності участі у перевезеннях.

Даний поділ показників є досить умовним, проте він дозволяє систематизувати підхід до послідовності проведення комплексного аналізу основних засобів транспортних підприємств, який починається з характеристики наявності і використання основних засобів, а потім переходить до оцінки ефективності прийнятих рішень з управління основними засобами.

Запропонований підхід дозволить більш повно оцінити і проаналізувати використання основних засобів, виявити недоліки та можливі шляхи підвищення ефективності подальших управлінських рішень.

Система показників комплексного аналізу основних засобів транспортних підприємств детально представлена в таблиці Г.1 (додаток Г).

Основні засоби як об'єкт статистичних спостережень відповідно до методології, затвердженої Державною службою статистики України [40], визначаються як матеріальні активи, які підприємство утримує з метою використання їх у процесі виробництва та постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний строк корисного використання, експлуатації яких більше одного року або операційного циклу, якщо він довший за рік. Дане визначення цілком відповідає наведеному у Положенні (стандарті) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» [113] та в міжнародному стандарті 16 «Основні засоби» [82]. Аналіз наявності та використання основних засобів оперує такими поняттями, як первісна, залишкова, балансова вартість, амортизація, знос, капітальні інвестиції, ступінь зносу, рівень придатності, оновлення, вибуття, приріст вартості основних засобів, фондомісткість, фондодідача, фондоозброєність, ділова активність, рентабельність тощо.

У фінансовій звітності, а саме, у формі № 1 або 1к «Баланс (Звіт про фінансовий стан)» [89; 90], інформація про основні засоби розкривається у розрізі трьох показників: первісної вартості [105], зносу та залишкової вартості. Згідно з правилами бухгалтерського обліку, первісна вартість основних засобів представляє собою їх історичну або фактичну собівартість у сумі грошових коштів або справедливої вартості інших активів, які були сплачені, передані, витрачені для придбання або створення об'єкта основних засобів [113]. Знос основних засобів показує суму накопиченої амортизації з початку корисного використання об'єкта. Залишкова вартість основних засобів представляє собою різницю між первісною або переоціненою вартістю та накопиченою амортизацією (зносом) [113; 126]. Саме залишкова вартість включається до

підсумку балансу транспортного підприємства [51] і безпосередньо впливає на формування його балансової вартості й показники фінансового стану [216]. Залишкову вартість досить часто називають балансовою вартістю основних засобів, саме цей показник відображає ту вартість, яка є придатною до використання, максимально наближеною до ринкової, справедливої вартості.

Проведений аналіз статистичних даних [158] показав, що динаміка первісної вартості основних засобів транспортних підприємств в Україні має нестійку тенденцію – від 1039553 млн грн станом на кінець 2015 р. до 1380916 млн грн на кінець 2018 р. та до 964345 млн грн на кінець 2019 р. Спостерігається суттєва різниця між первісною і залишковою вартістю основних засобів, особливо у 2018 р. Динаміка балансової залишкової вартості основних засобів транспортних підприємств також нестабільна і становить 520655 млн грн на кінець 2015 р., зростає до 645231 млн грн на кінець 2016 р. і скорочується до 403225 млн грн на кінець 2019 р. (рис. 2.1).

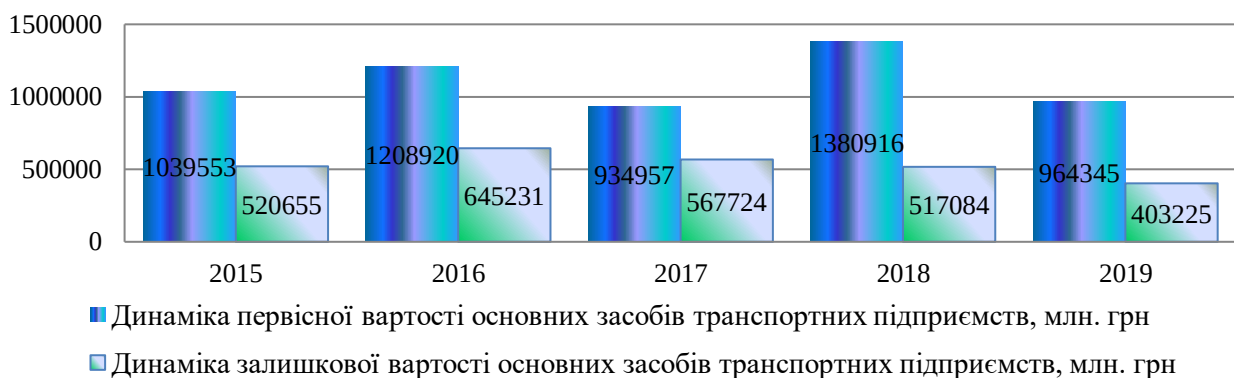


Рис. 2.1. Динаміка первісної і залишкової (балансової) вартості основних засобів транспортних підприємств в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 10]

Негативною тенденцією є зменшення балансової залишкової вартості основних засобів транспортних підприємств. У 2019 р. балансова вартість основних засобів склала 77,4% від показника 2015 р., тобто спостерігається скорочення на 22,6% за весь період аналізу. Зростання було лише у 2016 р. на

23,9% порівняно з 2015 р. Тільки за 2019 р. відносно 2018 р. балансова вартість основних засобів зменшилась на 22%, найбільше за рахунок водного, наземного і трубопровідного видів транспорту (таблиця 2.1).

Таблиця 2.1

Динаміка балансової вартості основних засобів транспортних підприємств в Україні за 2015-2019 рр.¹ станом на кінець року, млн грн

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	520655	645231	567724	517084	403225	77,4	78,0
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	508909	631365	551856	499000	379379	74,5	76,0
1.2	Водний транспорт	6827	8044	10182	10793	2927	42,9	27,1
1.3	Авіаційний транспорт	4919	5822	5686	7291	20919	425,3	286,9
2	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	162152	119370	99767	120756	137510	84,8	113,9
3	Поштова та кур'єрська діяльність	2121	7538	3657	4085	3732	176,0	91,4
4	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	684928	772139	671147	641924	544467	79,5	84,8
5	Всього по Україні	3047839	3428908	3475242	3783494	4123483	135,3	109,0

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацією [158, с.10]

В цілому по Україні балансова вартість основних засобів зростає кожного року і порівняно з 3047839 млн грн у 2015 р., у 2019 р. цей показник зріс на 35,3% і склав 4123483 млн грн. Тільки за 2019 р. порівняно з 2018 р. зростання склало 9%, що свідчить про загальне активне оновлення наявних основних

засобів. Галузевий показник балансової вартості підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в цілому скорочується за досліджуваний період з 684928 млн грн у 2015 р. до 544467 млн грн у 2019 р., у тому числі за 2019 р. відносно 2018 р. - на 15,6%, в основному за рахунок водного, наземного і трубопровідного транспорту, поштової та кур'єрської діяльності.

Слід зазначити, що динаміка первісної вартості основних засобів транспортних підприємств також зазнає скорочення – на 7,2% за 2015-2019 рр., та особливо за 2019-2019 рр. – на 30,2%, що детально представлено в таблиці Г.2 (додаток Г). Скорочення первісної вартості основних засобів підприємств водного транспорту відбулось на 67,3% за весь період аналізу, підприємств наземного і трубопровідного транспорту – на 8,4%, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту – на 41,8%, за загальним галузевим показником – на 16,3%. В цілому по Україні первісна вартість основних засобів за 2015-2019 рр. зросла на 25,3%, при цьому за 2019 р. зменшилась на 0,4% і на кінець 2019 р. склала 9574186 млн грн.

За видами транспорту найбільший вплив на показники динаміки балансової залишкової вартості основних засобів транспортних підприємств мають зміни на підприємствах наземного та трубопровідного транспорту, а саме, скорочення даного показника на 24% за 2019 р., що наочно представлено на рис. Г.1 (додаток Г). При цьому у 2019 р. відбулось також зменшення і первісної вартості основних засобів на 31%, що свідчить про виведення зі складу основних засобів значної частини повністю амортизованих і непридатних об'єктів.

За показниками динаміки найбільше скорочення балансової та первісної вартості основних засобів відбулось на підприємствах водного транспорту – на 72,9% і на 75,1% відповідно за 2019 р. у порівнянні з 2018 р. (рис. Г.2, додаток Г). Як бачимо, на водному транспорті також відбулось списання з балансу та ліквідація значної частини зношених, фізично та морально

застарілих об'єктів, зокрема суден [52]. Також це свідчить про гостру потребу в оновленні основних засобів підприємств водного транспорту, їх модернізації.

На підприємствах авіаційного транспорту спостерігається суттєве збільшення вартості основних засобів, зростання інвестицій в даний вид транспорту. Так, залишкова балансова вартість основних засобів на кінець 2019 р. зросла на 186,9% порівняно з 2018 р. та на 325,3% відносно 2015 р. (рис. Г.3, додаток Г). Первісна вартість основних засобів збільшилась на 69,9% та 15,9% відповідно за періодами, що є досить високим показником і свідчить про наявність суттєвих капітальних інвестицій у цій галузі та її розвиток.

Найбільша питома вага залишкової балансової вартості основних засобів зафіксована у наземному і трубопровідному транспорті – 94,09%, у водному транспорті – 0,73%, авіаційному – 5,19% у 2019 р., а у 2015 р. відповідні показники склали 97,74%, 1,31% та 0,94%, що детально представлено в таблиці Г.3 (додаток Г). Зростання питомої ваги та балансової вартості основних засобів в авіаційному транспорті тісно пов'язане зі збільшенням обсягів перевезень та економічним розвитком даних підприємств. Протилежна динаміка спостерігається у підприємств водного транспорту.

Балансова вартість основних засобів виключно транспортних підприємств у сукупному показнику виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2019 р. складає 74,06% питомої ваги (порівняно з 80,55% у 2018 р.), в той час, як складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту займає 25,26% у 2019 р. (порівняно з 18,81% у 2018 р.), поштова та кур'єрська діяльність – всього 0,69% (порівняно з 0,64% у 2018 р.), що наведено в таблиці Г.4 (додаток Г). Підприємства складського господарства й допоміжної діяльності у сфері транспорту нарощують потужності та обсяги своєї діяльності, що пов'язано зі зростанням попиту на даний вид транспортних послуг й розвитком електронної торгівлі.

Транспортний сектор економіки є досить фондоемним, питома вага транспорту за залишковою балансовою вартістю в сукупному показнику по

Україні становить 13,20% у 2019 р., 16,97% за даними 2018 р. і 22,52% за даними 2016 р. Це досить високий показник, проте погіршення динаміки спричинене накопиченням зносу основних засобів та недостатньо інтенсивним їх оновленням протягом періоду, що аналізується [211]. Так, сума нарахованого зносу основних засобів щороку зростає значними темпами, що детально представлено в таблиці Г.5 (додаток Г). У 2019 р. у порівнянні з 2015 р. сума накопиченої амортизації основних засобів зростає на 18,7% в цілому по Україні та на 8,1% по транспортних підприємствах, зокрема в авіаційному транспорті – на 36,9%, наземному і трубопровідному транспорті – на 8,7%, а у водному транспорті відбулось скорочення на 79,9% через виведення зі складу основних засобів значної частини повністю амортизованих об'єктів.

Динаміка накопиченої амортизації безпосередньо впливає на ступінь зносу основних засобів (рис. 2.2).

Ступінь зносу основних засобів транспортних підприємств протягом досліджуваного періоду коливається в межах від 39,3% у 2017 р. до 62,6% у 2018 р. і у 2019 р. становить 58,2%, що на 8,3 пункти більше від рівня 2015 р. (таблиця Г.6, додаток Г). Найбільш зношені основні засоби на підприємствах наземного і трубопровідного транспорту – 59,2% у 2019 р., в той час як в середньому по Україні цей показник складає 56,9%. На підприємствах авіаційного транспорту, не зважаючи на збільшення суми накопиченої амортизації, ступінь зносу основних засобів становить 33,0%, що майже вдвічі менше від 60,3% у 2018 р. та свідчить про значні капітальні інвестиції в дану галузь. На підприємствах водного транспорту ступінь зносу основних засобів у 27,5% у 2019 р. показує, що частка накопиченого зносу становить менше третини первісної вартості об'єктів основних засобів і є найкращим показником за весь період дослідження. У 2014 р. ступінь зносу основних засобів транспортних підприємств сягав 97,9% [157, с.12].

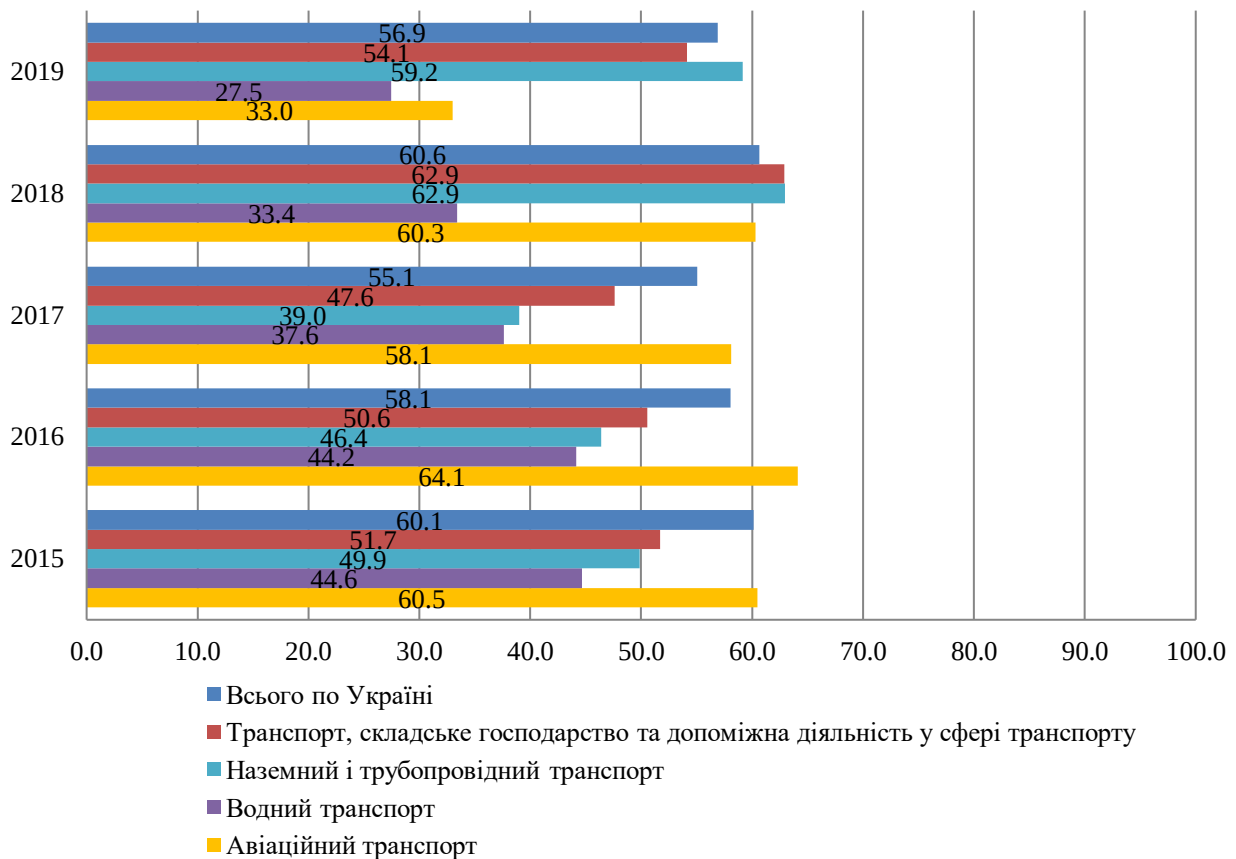


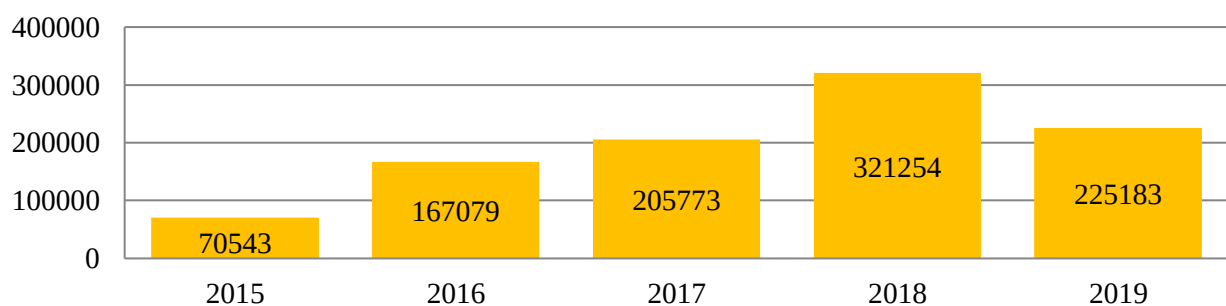
Рис. 2.2. Ступінь зносу основних засобів транспортних підприємств в Україні у 2015-2019 рр., %

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацією [158, с. 11]

Ступінь зносу відображає рівень спрацювання основних засобів відповідно до прийнятої на підприємстві амортизаційної політики та характеризує відшкодування витрат на формування (відновлення) основних засобів. Протилежний показник – коефіцієнт придатності основних засобів показує відношення балансової (залишкової) вартості основних засобів до їх первісної вартості та демонструє можливість їх подальшого використання. Динаміка коефіцієнтів придатності основних засобів транспортних підприємств поряд з іншими галузевими показниками представлена в таблиці Г.7 (додаток Г). Найвищий коефіцієнт придатності основних засобів у 2019 р. мають підприємства водного (0,725) та авіаційного (0,67) транспорту, а також поштової та кур'єрської діяльності (0,648), складського господарства та

допоміжної діяльності у сфері транспорту (0,633). У цілому по Україні коефіцієнт придатності основних засобів становить всього 0,431, а в середньому у транспортній галузі ще менше – 0,418.

Під час дослідження було виявлено, що транспортні підприємства мають на балансі значну частину повністю амортизованих основних засобів, що пов'язано зі специфікою діяльності, а саме, високою вартістю транспортних засобів: суден, літаків, транспортного обладнання, інфраструктурних об'єктів, які, з одного боку, досить складно продати через особливості ринкових відносин та бюрократичні перепони для підприємств державної форми власності, а з іншого - потребують значних капіталовкладень в оновлення й модернізацію або є настільки застарілими, що це вже економічно недоцільно. З огляду на зазначене, запропоновано використовувати коефіцієнт повного спрацювання основних засобів, який показує відношення вартості основних засобів, на які повністю нараховано амортизацію, до первісної вартості всіх основних засобів підприємства. Так, вартість основних засобів, на які повністю нараховано амортизацію, суттєво зросла (рис. 2.3), особливо у 2018р. - до 321254 млн грн, а у 2019 р. - до 225183 млн грн. На водному транспорті цей показник зріс майже у сім разів за весь період аналізу (табл. Г.8, додаток Г).



■ Вартість основних засобів, на які повністю нараховано амортизацію, млн. грн

Рис. 2.3. Вартість основних засобів транспортних підприємств, на які повністю нараховано амортизацію, у 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено за даними, отриманими від Державної служби статистики України

Коефіцієнт повного спрацювання основних засобів по всіх видах транспорту зріс з 0,068 у 2015 р. до 0,234 у 2019 р., що наочно демонструє діаграма на рис. 2.4. Це означає, що 23,4% від первісної вартості основних засобів, зазначених у балансі, є повністю амортизованими, що негативно характеризує технічний стан, ефективність використання об'єктів та спричиняє зростання аварійності [53; 54]. Коефіцієнт повного спрацювання основних засобів підприємств наземного та трубопровідного транспорту найвищий – 0,242, водного транспорту середній – 0,125, і авіаційного транспорту найнижчий – 0,009, в той час як в середньому по Україні він становить 0,062.

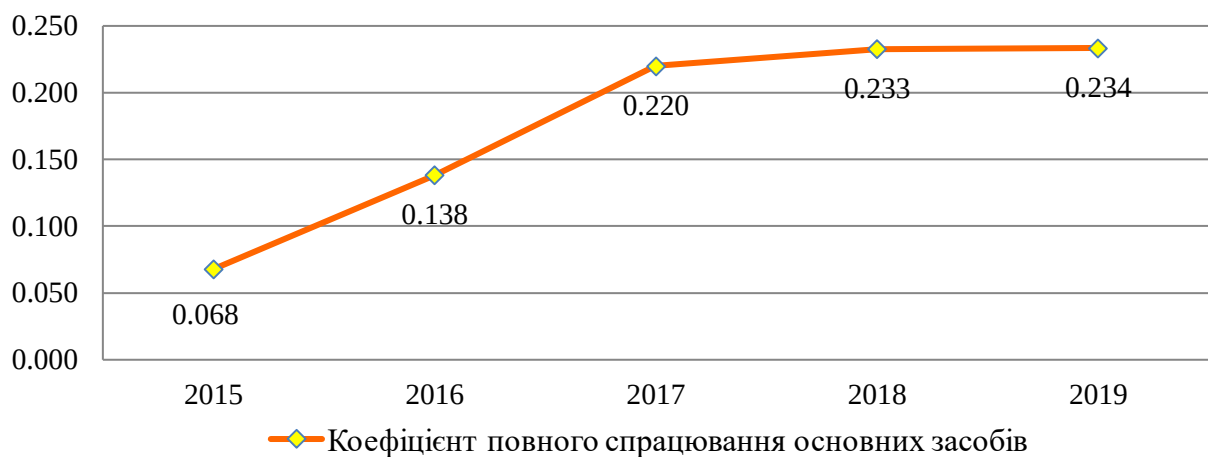


Рис. 2.4. Динаміка коефіцієнта повного спрацювання основних засобів транспортних підприємств в Україні за 2015-2019 рр.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

Слід зазначити, що основною причиною вказаної динаміки є стан основних засобів на підприємствах наземного і трубопровідного транспорту. Так, технічний ресурс української залізниці практично вичерпано, пропускна спроможність окремих напрямків і ділянок залізниці знаходиться на критичній межі, залишається гострою потреба у відтворенні основних засобів, особливо їх активної частини – рухомого складу, потребується відповідна електрифікація та приведення транспортної інфраструктури до сучасних вимог [48; 125; 177].

Показники динаміки рухомого складу за видами транспорту та призначенням за 2000-2019 рр. представлені в таблиці Г.9 і на рисунку Г.4 (додаток Г). Рухомий склад підприємств залізничного транспорту значно скоротився. Так, кількість вантажних вагонів зменшилась з 185,7 тис. у 2000 р. до 105,8 тис. у 2019 р., тобто на 43%. Кількість пасажирських вагонів відповідно – з 9,0 тис. до 4,0 тис. або на 55,6%. Найбільш негативним у скороченні рухомого складу є те, що через брак ресурсів для оновлення основних засобів, рівень фізичного й морального зносу сягає критичних меж.

Показники розподілу рухомого складу залізничного транспорту за роками випуску показує (табл. 2.2), що у 2019 р. найбільша питома вага, а саме: 69,8% тепловозів та 70,2% вантажних вагонів випущені 26-40 років тому, а 50,7% електровозів – понад 40 років тому.

Таблиця 2.2

Показники розподілу рухомого складу залізничного транспорту в Україні
за роками випуску на кінець 2019 рр., %

№ з.п.	Показники, %	Усього	У тому числі за роками випуску				
			до 8 років	9-15 років	16-25 років	26-40 років	більше 40 років
1	Тепловози	100	1,5	0,3	-	69,8	28,4
2	Електровози	100	5,4	2,9	4,5	36,5	50,7
3	Вантажні вагони	100	9,2	4,6	13,5	70,2	2,5

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 69]

За даними 2019 р., лише 9,2% вантажних вагонів, які експлуатуються в Україні, випущені менше ніж 8 років тому (рис. 2.5).

У 2019 р. 79,0% пасажирських вагонів в Україні випущені більше 28 років тому (табл. 2.3, рис. 2.6). Це негативно впливає на показники використання рухомого складу залізничного транспорту (табл. Г.10, додаток Г).

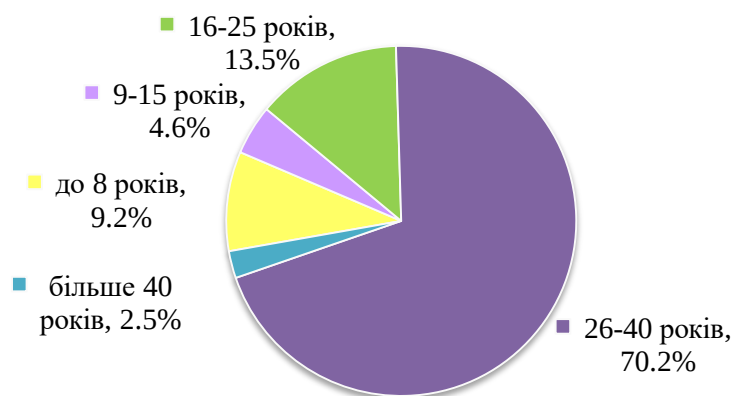


Рис. 2.5. Структура рухомого складу залізничного транспорту (вантажних вагонів) за роками випуску на кінець 2019 р., %

Джерело: складено автором за даними [158, с. 69]

Таблиця 2.3

Розподіл рухомого складу залізничного транспорту (пасажирських вагонів) в Україні за роками випуску на кінець 2019 рр., %

№ з.п.	Показники, %	Усього	У тому числі за роками випуску				
			до 8 років	9-15 років	16-25 років	26-28 років	більше 28 років
1	Пасажирські вагони	100	2,2	7,8	3,0	8,0	79,0

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 69]



Рис. 2.6. Структура рухомого складу залізничного транспорту (пасажирських вагонів) за роками випуску на кінець 2019 р., %

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 69]

Зазнали скорочення показники рухомого складу міського електротранспорту – кількість тролейбусних машин і трамвайних вагонів зменшилась майже вдвічі впродовж 2000-2019 рр. За даними 2019 р. їхній віковий розподіл також є критичним (табл. Г.11, додаток Г). Майже половина тролейбусних машин, 91% трамвайних вагонів та 81% вагонів метрополітенів експлуатуються більше 15 років (рис. 2.7-2.9). За останні роки найбільше інвестицій в основні засоби відбулось у оновлення рухомого складу тролейбусних машин, у складі яких 21,1% експлуатується до 5 років. Це найвищий показник серед інших видів міського електротранспорту.

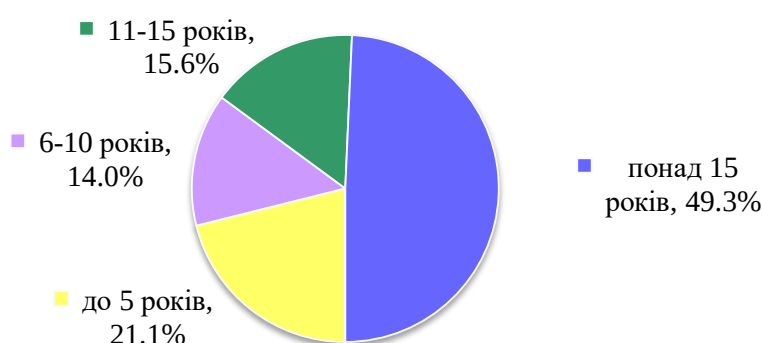


Рис. 2.7. Структура рухомого складу тролейбусних машин міського електротранспорту за часом експлуатації на кінець 2019 р., %

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 70]

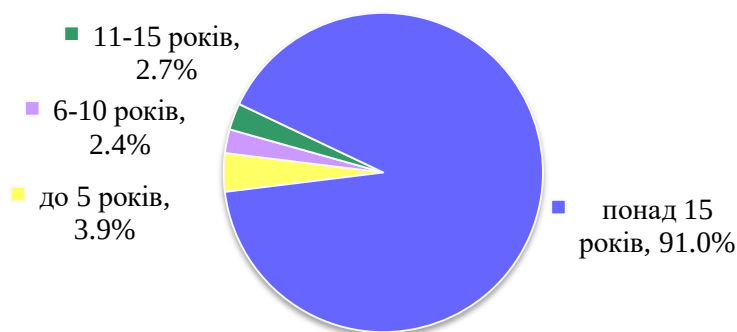


Рис. 2.8. Структура рухомого складу трамвайних вагонів міського електротранспорту за часом експлуатації на кінець 2019 р., %

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 70]

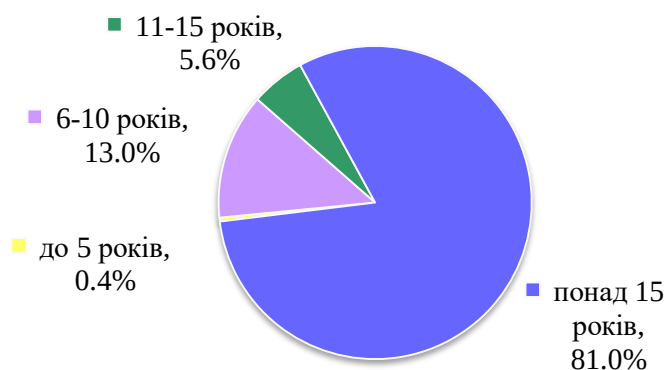


Рис. 2.9. Структура рухомого складу вагонів метрополітенів за часом експлуатації на кінець 2019 р., %

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 70]

За даними 2019 р. в Києві експлуатується 23,5% від загальної кількості трамвайних вагонів, у Дніпропетровській області – 22%, у Харківській – 14,1%, в Одеській – 10,7% [158, с. 71].

За даними 2019 р. тролейбусні машини найбільше використовуються в Києві з питомою вагою 14,7%, у Дніпропетровській області – 9%, у Харківській – 7,8%, в Одеській – 6,3% та в Полтавській – 5,3%. З 1192 вагонів метрополітену, які налічувались у 2019 р., 69% належать Києву, 27% – Харкову і 4% – Дніпру [158, с. 72].

Інвестицій у розвиток автопарку та транспортної інфраструктури потребує й автомобільний транспорт. Загальний пробіг вантажних автомобілів у 2019 р. склав 6538066,9 тис. км, з них 60% пробігу з вантажем і лише 10,5% на бензині [158, с. 74], тобто на дизельному пальному виконано 89,5% пробігу, що негативно впливає на екологічну ситуацію, витрати пального і викиди в атмосферу, критично характеризує екологічний менеджмент [79].

Газотранспортна система України також працює в умовах високого рівня зносу обладнання і мереж, з яких 89% функціонують понад 25 років і відповідно мають коефіцієнт корисної дії не більше 29% [106, с. 70].

Підприємства авіаційного транспорту під впливом зростання попиту та загострення конкурентної боротьби активно оновлюють основні засоби та

покращують якісні показники їхнього використання. Зокрема позитивним є збільшення пасажиромісткості літаків з 82% у 2015 р. до 84% у 2018 р. та до 87% у 2019 р. [158, с. 74]. Для порівняння, у 2014 р. питома вага використання пасажирських крісел у літаках становила 76%, а у 2000 р. – всього 48% [157, с. 83]. Авіаційний транспорт розвивається за останні п'ять років стрімкими темпами [93], що безпосередньо пов'язано зі зростанням попиту та інтеграційними процесами і вимагає подальшого удосконалення підходів до управління основними засобами.

За даними 2017 р. у складі морського транспорту найбільшою є кількість суховантажних суден – 38,4%, суден соціального призначення – 25,4%, службово-допоміжних – 18,2%. [158, с. 71]. У структурі річкових суден за типами переважають суховантажні судна з питомою вагою 32,5%, службово-допоміжні – 29,7%, соціального призначення – 18,3%, пасажирські – 11,8%. На кінець 2019 р. у Державному судновому реєстрі України зареєстровано 694 морських суден, 1284 річкових суден, 184 судна – змішаного району плавання, 9594 судна – прогулянкові з потужністю двигуна 75 к.с. і більше. У Судновій книзі України на кінець 2019 р. зареєстровано понад 109,6 тис. прогулянкових суден з потужністю двигуна менше 75 к.с. [147, с.356].

Транспортні підприємства мають значну частину основних засобів, на які повністю нараховано амортизацію. Тому ще один із запропонованих показників для аналізу – коефіцієнт необхідності оздоровлення основних засобів, який дозволяє оцінити відношення вартості основних засобів, на які повністю нараховано амортизацію, до суми накопиченого зносу. Його динаміка демонструє зростання від 0,136 у 2015 р. до 0,401 у 2019 р. (табл. Г.12 та рис. Г.5, додаток Г). Це вказує на те, що на підприємствах наземного і трубопровідного транспорту у 2019 р. у сумі накопиченого зносу 40,8% є амортизацією повністю застарілих об'єктів, ресурс яких вичерпано. Для підприємств водного транспорту цей показник складає 45,4%, авіаційного – 2,9%, в цілому по Україні – 10,9%. Запропонований показник виявляє критичну частку зносу, яка буде списана при вибутті повністю амортизованих об'єктів, і

відображає необхідність оновлення основних засобів.

Динаміка вартості введених в експлуатацію основних засобів вкрай негативна – підприємствами наземного і трубопровідного транспорту введено в дію у 2019 р. основних засобів вартістю 26401 млн грн, що становить всього 5% від обсягу 2015 р. (табл. Г.13, додаток Г). Тільки за 2019 р. порівняно з 2018 р. скорочення склало 25,4%. Підприємствами водного транспорту у 2019 р. оновлено основних засобів лише на 264 млн грн, що складає 17,2% від показника 2015 р. та скорочення на 67,8% порівняно з 2018 р. Вказана динаміка яскраво демонструє кризові процеси на транспортних підприємствах і їхнє загострення в подальшому, оскільки відсутність інвестицій в оновлення основних засобів унеможливорює розвиток даних підприємств і покращення якості й безпеки транспортних послуг [124; 149; 153]. Лише підприємствами авіаційного транспорту досягнуто зростання надходження основних засобів більше ніж у 3 рази протягом досліджуваного періоду, зокрема на 84,2% у 2019 р. порівняно з 2018 р. Всього по Україні вартість введених в дію основних засобів у 2019 р. порівняно з 2015 р. зменшилась на 29%, в той же час відносно рівня 2018 р. зросла на 34,2%.

Коефіцієнт оновлення основних засобів транспортних підприємств зменшився від 0,51 у 2015 р. до 0,031 у 2019 р. (рис. 2.10). Тобто у 2019 р. було оновлено всього 3,1% від вартості основних засобів - це критично низький рівень. Поряд з цим, запропонований коефіцієнт якісного оновлення основних засобів показує, яку частку нові основні засоби займають у загальній вартості введених в експлуатацію за відповідний період. Слід зазначити, що хоч і вартість основних засобів, що надійшли зменшилась, проте вартість нових введених в експлуатацію основних засобів зросла.

Як бачимо, коефіцієнт якісного оновлення основних засобів зріс з 0,010 у 2015 р. до 0,636 у 2017 р. та до 0,528 у 2019 р. Тобто у 2019 р. 52,8% від введених в дію основних засобів на транспортних підприємствах є новими. Це важливий якісний показник, який дещо згладжує виявлену негативну тенденцію в оновленні основних засобів на транспортних підприємствах.

Найкращими є показники оновлення основних засобів на підприємствах авіаційного транспорту – у 2019 р. оновлено 11,1% від усіх основних засобів та 32,2% з них новими об'єктами (табл. Г.14, додаток Г). В цілому по Україні у 2019 р. було оновлено 8,2% основних засобів, з яких нові 55,5%.

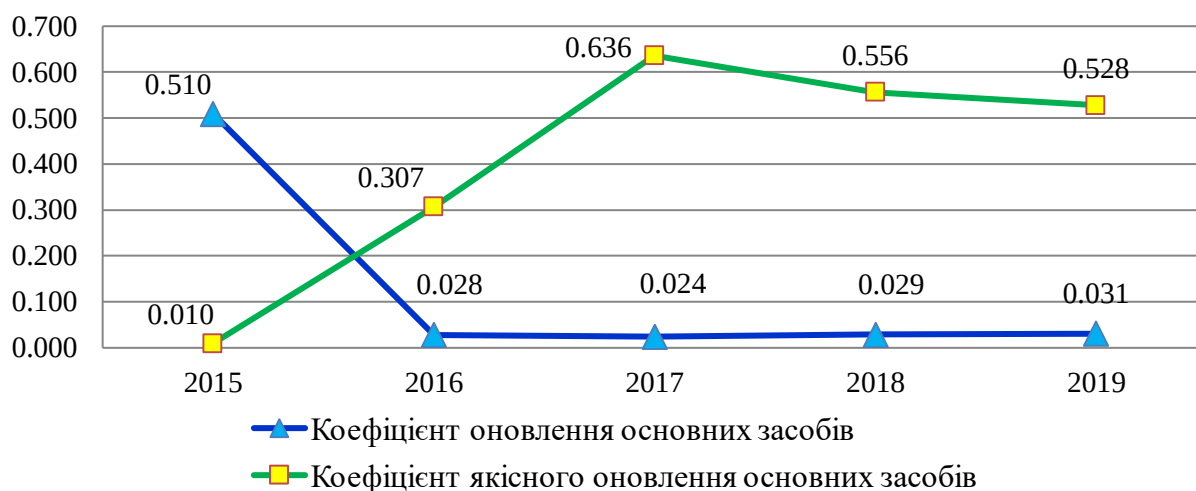


Рис. 2.10. Динаміка коефіцієнтів оновлення та якісного оновлення основних засобів транспортних підприємств за 2015-2019 рр.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

У розрізі видів транспорту капітальні інвестиції мають нестійку динаміку – найбільше скорочення на підприємствах вантажного річкового транспорту. За 2019 р. зменшення спостерігається у вантажному залізничному, іншому пасажирському наземному та вантажному автомобільному транспорті (табл. Г.15, додаток Г). Загалом обсяг капітальних інвестицій на підприємствах транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту склав 43792,8 млн грн, з них 26590 млн грн або 60,7% виключно транспортними підприємствами. За показниками структури (рис. 2.11), сформованої на основі оприлюднених даних за 2019 р. [158, с. 12], можна стверджувати, що найбільша питома вага капітальних інвестицій належить вантажному залізничному транспорту – 43% або 11416,4 млн грн. Частка підприємств вантажного автомобільного транспорту та надання послуг

перевезення речей становить 20%, іншого пасажирського наземного транспорту – 16%, трубопровідного транспорту – 13%, пасажирського авіаційного транспорту – 5%.



Рис. 2.11. Структура капітальних інвестицій за видами транспорту в Україні у 2019 р., млн грн та %

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [158, с. 12]

Пільги в оподаткуванні сприяли б збільшенню капітальних інвестицій на транспортних підприємствах, що, в свою чергу, слугувало б каталізатором якісних змін у транспортному обслуговуванні та виходу транспортних підприємств з кризи. Капітальні інвестиції тісно пов'язані з економічним розвитком певного напрямку господарської діяльності, сектора економіки, що яскраво демонструє авіаційний транспорт – зростання попиту і обсягів перевезення, нарощування вартості основних засобів, високі показники їх оновлення та капітальних інвестицій, все це взаємопов'язане та взаємообумовлене.

Поряд зі зростанням вартості надходження основних засобів на підприємствах авіаційного транспорту, також збільшується вартість вибулих об'єктів, зокрема лише за 2019 р. більше ніж у двічі (табл. Г.16, додаток Г). На підприємствах водного, наземного і трубопровідного транспорту загальний показник вибуття основних засобів скорочується, що в свою чергу зменшує коефіцієнт вибуття основних засобів – від 0,017 у 2016 р. до 0,004 у 2019 р. (табл. Г.17, додаток Г). Запропонований коефіцієнт ліквідації основних засобів дозволяє оцінити відношення вартості списаних основних засобів внаслідок ліквідації до загальної вартості вибулих основних засобів. Він важливий тому, що відображає частину вартості списаних об'єктів, за які підприємство не отримає відшкодування або доходу, що могло б відбутися якби такі об'єкти були продані. Значення коефіцієнта ліквідації основних засобів нестабільне, але простежується тенденція до його зростання у 2017 р. та 2019 р. Так, у 2019 р. 28,7% списаних основних засобів вибули внаслідок ліквідації, за видами транспорту найбільше у наземному і трубопровідному транспорті – 33,3%. Основні засоби ліквідують переважно внаслідок повної амортизації або подальшої непридатності до використання. Крім того, що даний коефіцієнт вказує на вибуття основних засобів без компенсації, він ще визначає ту їхню частку, яка не відповідає технічним вимогам і потребам, та не може бути реалізована. Високе значення коефіцієнта також характеризує незадовільний стан наявних основних засобів, нераціональне планування відновлення та експлуатації ресурсів, незадоволену потребу в інвестиціях, та з огляду на високу вартість і національне значення транспортного сектора економіки [159] – недостатню і неналежну підтримку з боку держави розвитку й розбудови транспортної сфери, майнового потенціалу, потужність якого складають основні засоби.

Ще один показник, який дозволяє оцінити інтенсивність оновлення основних засобів – коефіцієнт приросту відновлення основних засобів [46, с. 66], який для транспортних підприємств у 2019 р. становить 0,025 (табл. Г.18, додаток Г), тобто лише 2,5% від первісної вартості складає приріст оновлення.

Протилежний показник – швидкість (термін) оновлення основних засобів показує, що для підприємств наземного і трубопровідного транспорту швидкість оновлення становить 42,5 роки, для водного транспорту – 19 років, для авіаційного – 14,5 років. Досить критичні показники, які потребують перегляду і позитивних змін.

Отже, на основі проведеного аналізу наявності та використання основних засобів на транспортних підприємствах виявлено скорочення балансової вартості основних засобів, а також ключові тенденції, проблемні питання високого рівня зносу та недостатності оновлення, особливо рухомого складу, які потребують вирішення. Наступним важливим кроком є оцінка ефективності управління основними засобами на транспортних підприємствах.

2.2 Оцінка ефективності управління основними засобами на транспортних підприємствах

Ефективність управління основними засобами на транспортних підприємствах має розглядатись в контексті оцінки ефективності всієї діяльності, у взаємозв'язку з показниками рентабельності, ділової активності, динаміки обсягів перевезень та інтенсивності використання ресурсів. При цьому важливо, але не достатньо лише оцінювати, які є основні засоби, аналізувати зміну їхньої спрацьованості, придатності, складу і вартості. Адже саме оцінка ефективності управління основними засобами дозволяє діагностувати, на скільки інтенсивно експлуатуються основні засоби і які економічні результати вони забезпечують для транспортних підприємств.

Розглянемо, який обсяг виробленої продукції, робіт, послуг у вартісному вимірі припадає на одиницю вартості основних засобів транспортних підприємств, що визначається за допомогою показника фондоддачі. Фондовіддача характеризує ефективність використання основних засобів, відображає суму виготовленої і реалізованої продукції, транспортних послуг,

робіт, товарів на одиницю вартості основних засобів. Обсяг виробленої продукції, товарів, послуг представляє собою їх вартісну оцінку, які фактично були виготовлені, відвантажені, надані та виконані за межі підприємства, а також виготовлені за власний рахунок для інвестування та нефінансові доходи [42, с.150]. Відносини, пов'язані з перевезенням вантажів і пасажирів регламентуються законодавством [33; 181]. Транспортні послуги можуть надаватись суб'єктами великого, середнього, малого і мікропідприємництва [41].

За даними Держстату обсяг виробленої продукції підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності стабільно зростає протягом всього періоду дослідження від 276835,7 млн грн у 2015 р. до 511391,1 млн грн або на 84,7% більше у 2019 р. (рис. 2.12).

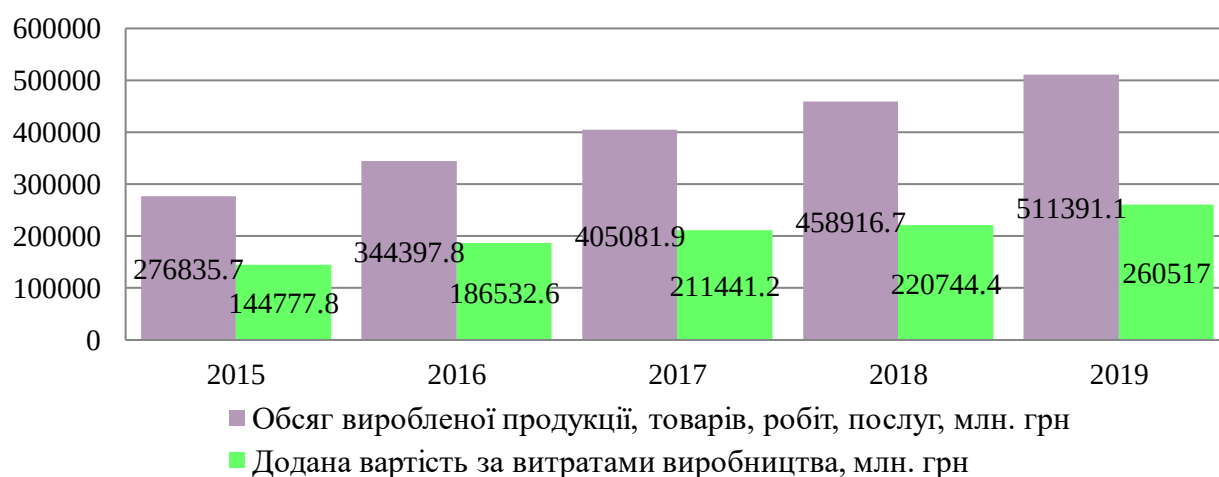


Рис. 2.12. Динаміка обсягу виробленої продукції, товарів, робіт, послуг та доданої вартості за витратами виробництва на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [42, с.24]

Додана вартість за витратами виробництва представляє собою валовий дохід від операційної діяльності, скоригований на субсидії та непрямі податки.

В динаміці він також зростає досить значними темпами від 144777,8 млн грн до 260517 млн грн відповідно за 2015-2019 рр., що складає 80% приросту. Проте як і обсяг реалізованої продукції транспорту, так і додана вартість є показниками, вираженими в грошовій оцінці, а зважаючи на високий рівень інфляції в Україні в даний період, вказана динаміка зростання певною мірою нівелюється. Одночасне зростання вартості виробленої продукції, робіт, послуг та зменшення середньорічної балансової вартості основних засобів підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності (таблиця Г.19, додаток Г) у 2019 р. на 5,4% порівняно з 2015 р. та на 9,6% відносно 2018 р., призвело до зростання показника фондovіддачі, особливо у 2018-2019 рр.

Динаміка показників фондovіддачі та фондovісткості, розрахованих на основі обсягу виробленої продукції на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні за 2015-2019 рр. наведена на рис. 2.13.

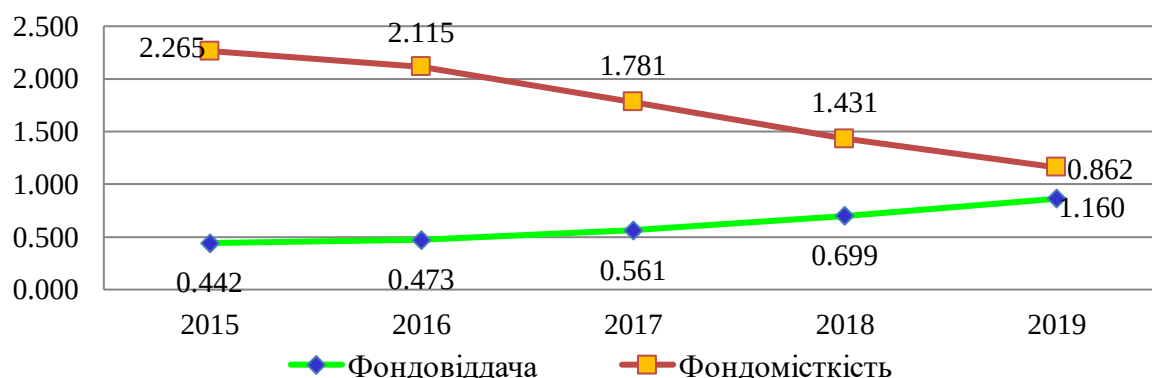


Рис. 2.13. Динаміка показників фондovіддачі та фондovісткості, розрахованих на основі обсягу виробленої продукції на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні за 2015-2019 рр.

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [42, с.24]

Як бачимо, у 2015 р. одиниця вартості основних засобів підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності продукувала 0,442 вартості виробленої продукції, товарів, робіт, послуг. У 2017 р. цей показник склав 0,561, у 2018 р. – 0,699, а у 2019 р. – вже 1,160. Зростання фондівдачі є позитивною тенденцією. Переважно це відбулось за рахунок зменшення середньорічної балансової вартості основних засобів підприємств наземного і трубопровідного транспорту у 2018-2019 рр. (рис. Г.6, додаток Г), які займають левову частку у складі основних засобів транспортних підприємств. Також у 2019 р. зменшилась середньорічна балансова вартість основних засобів підприємств водного транспорту та суттєво зросла вартість основних засобів підприємств авіаційного транспорту з 6489 млн грн у 2018 р. до 14105 млн грн у 2019 р. (рис. Г.7, додаток Г), але їхня частка не значна у загальній сукупності по транспорту, тому це відчутно не вплинуло за загальну тенденцію.

Зростання фондівдачі свідчить про те, що для одержання більшого обсягу виробленої продукції, надання транспортних послуг залучається менше основних засобів за показником їхньої реальної балансової вартості. В той же час можна стверджувати, що зважаючи на високий ступінь зносу основних засобів і частку тих з них, на які повністю нараховано амортизацію, тобто високий коефіцієнт повного спрацювання основних засобів, на транспортних підприємствах продовжують використовуватись замортизовані об'єкти, а також ті, які вичерпали свій ресурс за терміном корисного використання, фізичним і моральним зносом. Це також підтверджує інформація про вікову структуру рухомого складу по вантажних і пасажирських вагонах, міському електричному транспорту.

Протилежний показник фондівдачі – фондомісткість, навпаки, на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності скорочується від 2,265 у 2015 р. до 0,862 у 2019 р. Фондомісткість характеризує забезпеченість підприємства основними засобами і показує,

скільки потрібно задіяти основних засобів на виготовлення і реалізацію одиниці продукції, робіт, послуг [11, с.106-108].

У порівнянні з середніми показниками по Україні в цілому для фондівдачі 1,766 та фондомісткості у 0,566 за даними 2019 р. (табл. Г.20, додаток Г), транспортні підприємства мають суттєво нижчі значення, що можна пояснити високою фондоємністю транспортної галузі та недостатньою ефективністю використання й оновлення основних засобів, слабкою підтримкою з боку держави у наданні податкових пільг, знижених або безвідсоткових кредитів, гарантій і сприяння залучення інвестицій у розбудову галузі. В цілому по Україні у 2019 р. порівняно з 2015 р. середньорічна залишкова балансова вартість основних засобів зросла на 37,4%, а обсяг виробленої продукції, товарів, робіт і послуг – на 86,9%. У той же час, на підприємства транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності ця динаміка склала мінус 5,4% і плюс 84,7% відповідно (табл. Г.19-20, додаток Г).

Зазвичай, у показниках фондомісткості і фондівдачі частіше оперують поняттям виготовленої продукції, проте можна також використовувати обсяг реалізації [11, с.108] наданих і реалізованих транспортних послуг. Більш детально статистичні дані представляють інформацію саме про обсяг реалізованої продукції, товарів, робіт, послуг транспортними підприємствами у розрізі видів транспорту [158, с.23].

Для транспортних підприємств обсяг реалізованої продукції показує вартість реалізованих за межі підприємства послуг від усіх видів перевезень, послуг зі зберігання та складування товарів, допоміжного обслуговування транспорту, транспортного оброблення вантажів (вантажно-розвантажувальних робіт) [42, с.150]. Обсяг реалізованої продукції, товарів, робіт, послуг транспортних підприємств в цілому зростає за 2015-2019 рр. на 84,7% і у 2019 р. становить 542968,2 млн грн (рис. Г.8, додаток Г), у тому числі, для підприємств наземного транспорту – на 125,7%, водного транспорту – на 36%. Інформація про авіаційний транспорт за 2019 р. є конфіденційною, проте можна

стверджувати, що позитивна динаміка зберіглась, у 2018 р. обсяг реалізації склав 50127,3 млн грн, що на 116,6% більше, ніж у 2015 р. (таблиця Г.21, додаток Г).

Показники фондівдачі і фондомісткості, розраховані на основі інформації про обсяг реалізації, значно відрізняються між підприємствами різних видів транспорту, що детально представлено в таблиці Г.22, (додаток Г). Проте в цілому, фондівдача підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності збільшилась з 0,469 у 2015 р. до 1,093 у 2019 р. (рис. Г.9, додаток Г), тобто на одиницю вартості основних засобів припадає 1,093 вартості реалізованої продукції, товарів, робіт і послуг у 2019 р. Відповідно покращення показника фондомісткості вказує на те, що для одержання одиниці вартості реалізованої продукції, робіт, транспортних послуг потрібно задіяти менше основних засобів – 0,915 у 2019 р. проти 2,133 у 2015 р.

На рис. 2.14 представлено динаміку фондівдачі, розрахованої на основі обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг на підприємствах авіаційного, водного, наземного і трубопровідного транспорту за 2015-2019 рр.

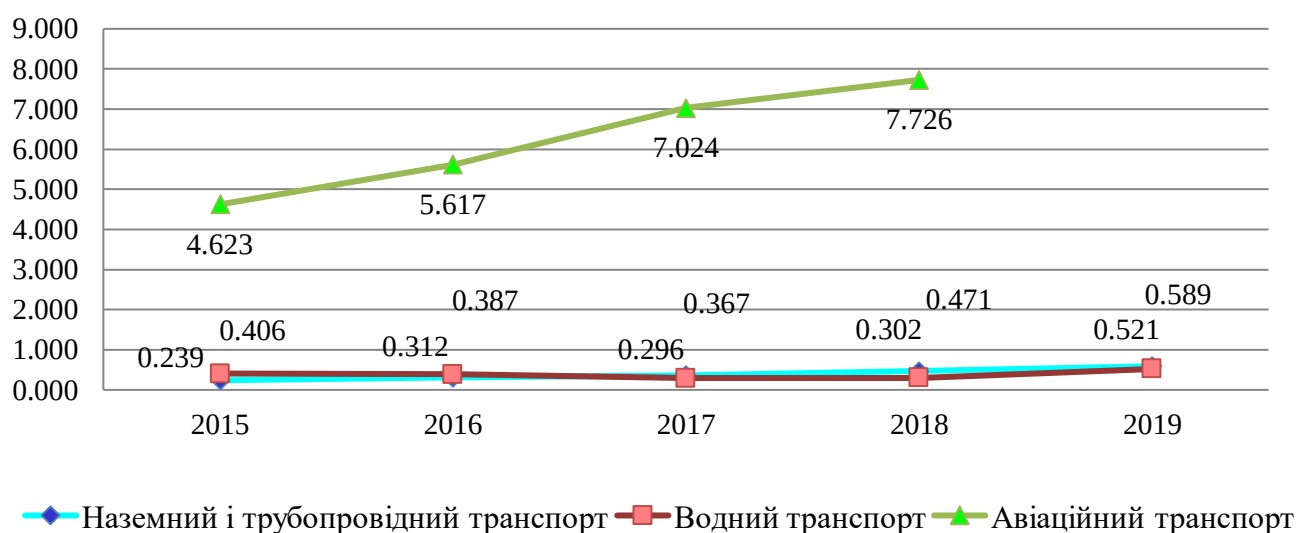


Рис. 2.14. Динаміка фондівдачі, розрахованої на основі обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг на підприємствах авіаційного, водного, наземного і трубопровідного транспорту за 2015-2019 рр.

Джерело: розраховано автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с. 23]

Отже, за видами транспорту найкращі показники фондівіддачі у підприємств авіаційного транспорту з динамікою 4,623-7,726 за 2015-2018 рр.

Така позитивна динаміка зростання фондівіддачі на підприємствах авіаційного транспорту вражаючи ще з огляду на те, що середня вартість основних засобів на цих підприємствах також збільшувалась протягом періоду дослідження – на 181,8% у 2019 р. порівняно з 2015 р. і на 117,4% відносно 2018 р. (див. табл. Г.19, додаток Г).

Найнижчий показник фондівіддачі - у підприємств водного транспорту. Його динаміка нестабільна: 0,406 у 2015 р., 0,296 у 2017 р. та 0,521 у 2019 р. через повільне зростання обсягу реалізації і суттєве скорочення вартості основних засобів, особливо у 2018-2019 рр.

Фондівіддача на підприємствах наземного і трубопровідного транспорту покращується весь час і протягом 2015-2019 рр. зростає майже у 2,5 рази – з 0,239 до 0,589 відповідно за роками, де причиною є зменшення вартості основних засобів і стабільне зростання обсягу реалізації.

На рис. 2.15 наведено динаміку фондомісткості, розрахованої на основі обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг на підприємствах авіаційного, водного, наземного і трубопровідного транспорту за 2015-2019 рр.

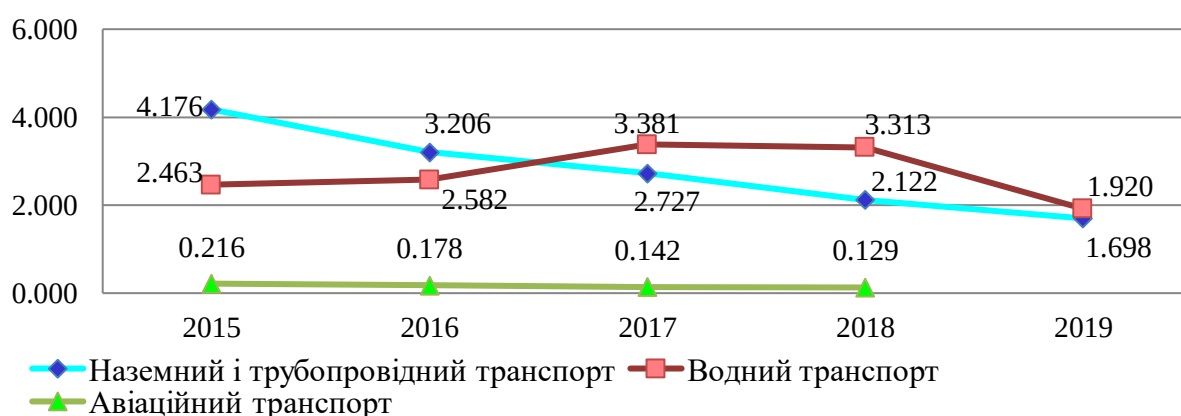


Рис. 2.15. Динаміка фондомісткості, розрахованої на основі обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг на підприємствах авіаційного, водного, наземного і трубопровідного транспорту за 2015-2019 рр.

Джерело: розраховано автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с. 23]

Позитивним є зменшення фондомісткості транспортних підприємств – для авіаційного транспорту майже вдвічі – від 0,216 до 0,129, для наземного і трубопровідного – від 4,176 до 1,698, для водного – від 2,463 до 1,920, що свідчить про більш інтенсивне використання наявних основних засобів.

Наступним важливим показником в оцінці ефективності управління основними засобами є фондоозброєність, що відображає середньорічну балансову вартість основних засобів у розрахунку на одного працівника. Чисельність найманих працівників, що включає штатних та працюючих за договорами і за сумісництвом, на транспортних підприємствах в цілому скорочується на 2,7% і у 2019 р. становить 751,8 тис. осіб (таблиця Г.23, додаток Г). У цілому по Україні вона зростає на 8% за весь період аналізу і на 6,3% за 2019 р. На підприємствах наземного і трубопровідного транспорту за 2015-2019 рр. чисельність працівників збільшилась на 30,4%. Усе це вплинуло на загальне скорочення фондоозброєності транспортних підприємств, що наочно представлено у вигляді діаграми на рис. 2.16 та в таблиці Г.24 (додаток Г).



Рис. 2.16. Динаміка фондоозброєності транспортних підприємств в Україні за 2015-2019 рр., тис. грн на працівника

Джерело: розраховано автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.23]

Зростання фондоозброєності спостерігається лише на підприємствах авіаційного транспорту – з 249 до 870,7 тис. грн вартості основних засобів на одного працівника, тобто більше, ніж у три рази, що пов’язано зі скороченням чисельності працюючих та зростанням вартості основних засобів. На підприємствах наземного і трубопровідного транспорту фондоозброєність скоротилась на 29,6% за 2015-2019 рр. і у 2019 р. склала 961,9 тис. грн на одного працівника, що пов’язано зі скороченням вартості основних засобів і одночасним збільшенням чисельності працюючих. На підприємствах водного транспорту динаміка фондоозброєності нестабільна і у 2019 р. становить 1673,2 тис. грн на одного працюючого, що у два з половиною рази більше, ніж в цілому по Україні. Це ще раз підкреслює те, що транспортна галузь є фондоємною, і управління основними засобами для транспортних підприємств є дуже важливим та потребує посиленої уваги для виходу з кризи.

Розглядати ефективність управління основними засобами на транспортних підприємствах необхідно у взаємозв’язку з показниками перевезення вантажів і пасажирів. Обсяг вантажних перевезень в Україні має досить нестабільну динаміку (таблиця Г.25, додаток Г) – зростання з 1474 млн т у 2015 р. до 1643 млн т у 2018 р. і скорочення до 1579 млн т у 2019 р., в основному, за рахунок вантажних перевезень наземним і трубопровідним транспортом (рис. Г.10, додаток Г), який займає 99,6% обсягу перевезення всіх вантажів в Україні. Причиною вказаної динаміки стало скорочення обсягів вантажних перевезень автомобільним транспортом з 1206 млн т у 2018 р. до 1147 млн т у 2019 р., а також постійне зменшення обсягів перевезення вантажів залізницею - з 350 млн т у 2015 р. до 313 млн т у 2019 р., що наочно представлено у вигляді діаграми на рис. Г.11 (додаток Г). Розірвання торговельних зв’язків, військові дії, кризові явища в економіці, політична нестабільність, недостатність інвестицій у розвиток транспортного сектора негативно впливають на результати роботи транспортних підприємств і обсяги виконаних перевезень.

Запропонований коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у вантажних перевезеннях показує, який обсяг вантажних перевезень за звітний період реалізовано одиницею вартості основних засобів (таблиця Г.26, додаток Г). Оскільки загальна вартість наявних основних засобів скорочується на транспортних підприємствах з більшою динамікою, ніж обсяги перевезень, загалом по всіх транспортних підприємствах спостерігається зростання даного коефіцієнта з 3,009 до 3,431 або на 14% за 2015-2019 рр.

Коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів найвищий у підприємств наземного і трубопровідного транспорту. Він показує, що у 2019 р. одиницею вартості основних засобів (1 тис. грн) здійснено перевезення 3,582 т вантажу. Для підприємств водного транспорту він склав 0,875, а для підприємств авіаційного транспорту – всього 0,007 (рис. 2.17).

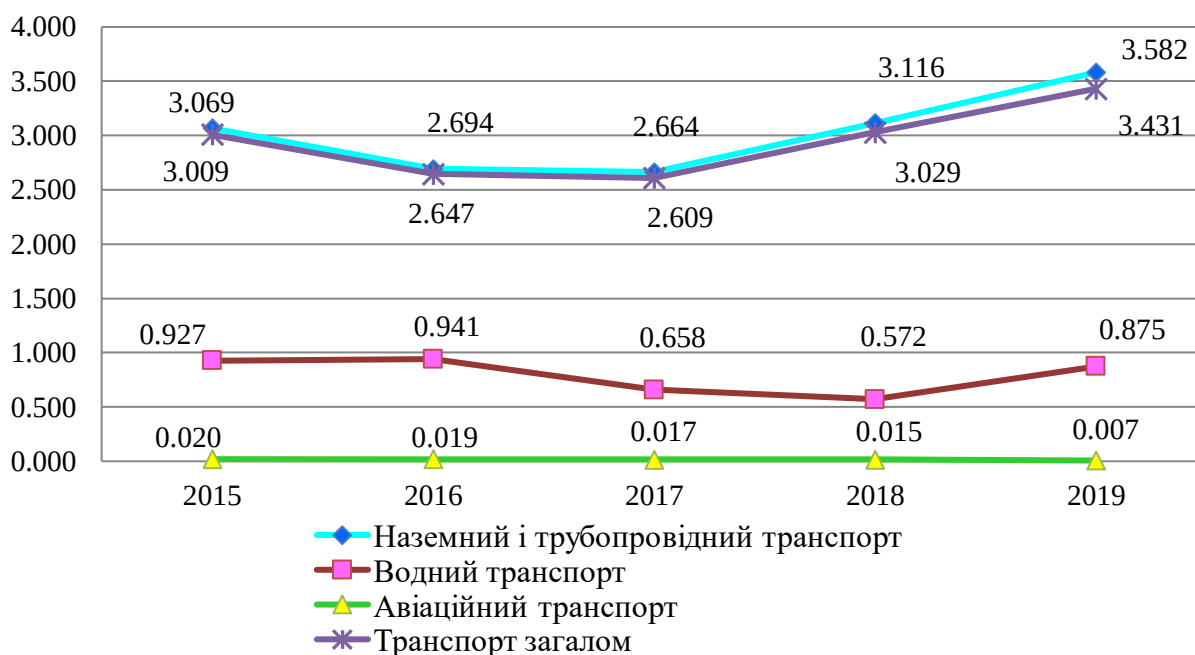


Рис. 2.17. Коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у вантажних перевезеннях в Україні у 2015-2019 рр.

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.32]

Запропонований коефіцієнт залученості основних засобів у вантажопотоки показує, скільки ткм вантажу перевезено одиницею вартості

основних засобів (1 тис. грн), і залежить від показників вантажообігу, який хоч і зріс в цілому на 6,1%, проте у 2019 р. скоротився на 1,7% порівняно з 2018 р. і склав 355 млрд ткм (табл. Г.27, додаток Г). Вантажообіг наземного і трубопровідного транспорту стрімко зростав у 2016-2017 рр. (рис. Г.12, додаток Г), проте у 2019 р. дещо зменшився і склав 351,3 млрд ткм. Проте коефіцієнт залученості основних засобів у вантажопотоки зріс до 799,9 у 2019 р. завдяки загальному зменшенню вартості основних засобів. На підприємствах водного транспорту коефіцієнт залученості основних засобів був найвищим у 2015 р. – 849,9 порівняно з загальним по транспорту 683,2 (табл. Г.28, додаток Г). Це свідчить про те, що основні засоби досить активно використовувались при здійсненні перевезень, тобто їхню високу віддачу. Однак через різке скорочення балансової вартості основних засобів та вантажообігу у 2018-2019 рр., коефіцієнт залученості основних засобів зменшився до 324,2 та 495,6 відповідно (рис. 2.18). Для підприємств авіаційного транспорту даний показник скорочується, тому що збільшується вартість основних засобів, задіяних, головним чином, у пасажирських перевезеннях.

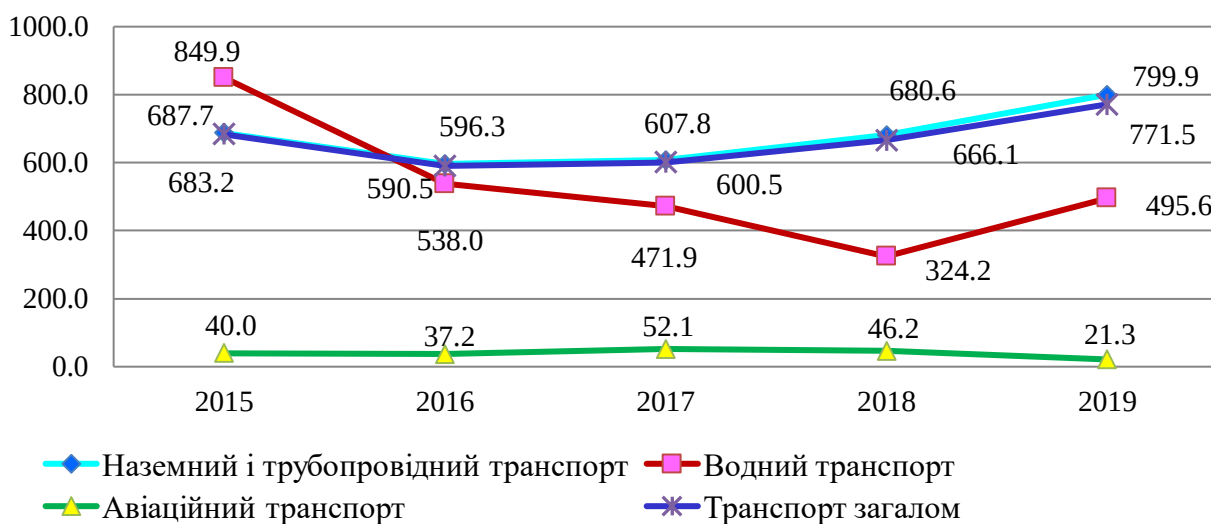


Рис. 2.18. Коефіцієнт залученості основних засобів у вантажопотоки в Україні у 2015-2019 рр.

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.42]

Обсяг перевезення пасажирів в Україні стабільно скорочується з 5167 млн осіб у 2015 р. до 4262 млн осіб у 2019 р., тобто на 18% за весь період та на 5% за останній рік аналізу (табл. Г.29, додаток Г) - в основному, за рахунок перевезень наземним транспортом (рис. Г.13, додаток Г). Зростання відбулось лише на підприємствах авіаційного транспорту – з 6 млн осіб у 2015 р. до 14 млн осіб у 2019 р. Проте оскільки зростання вартості основних засобів цих підприємств у 2019 р. було дуже стрімким, коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у пасажирських перевезеннях на авіаційних підприємствах збільшився з 12 осіб на 10 тис. грн у 2015 р. до 18 осіб на 10 тис. грн у 2018 р. та скоротився до 10 осіб на 10 тис. грн у 2019 р. (табл. Г.30, додаток Г). У той же час, через скорочення вартості основних засобів показник інтенсивності їхньої участі у пасажирських перевезеннях зріс до 93 осіб на 10 тис. грн вартості основних засобів у 2019 р. у порівнянні з 2016-2018 рр. в цілому по транспорту, проте зменшився відносно рівня у 105 осіб у 2015 р. (рис. 2.19).

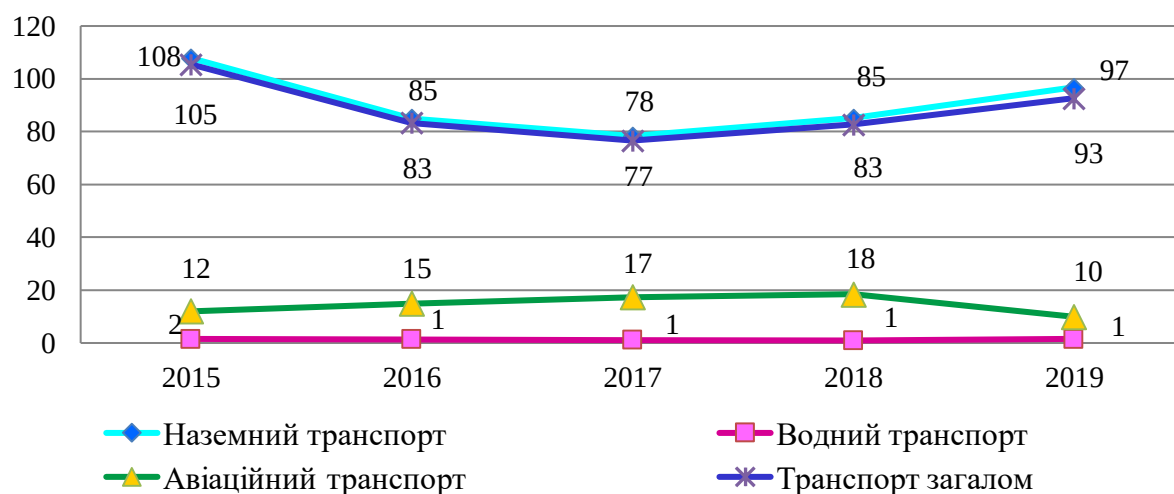


Рис. 2.19. Коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у пасажирських перевезеннях в Україні у 2015-2019 рр.

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.48]

Коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у пасажирських перевезеннях розраховано саме на 10 тис. грн середньорічної балансової

вартості основних засобів, щоб по водному транспорту показник становив значення, більше від нуля, а саме 2 особи у 2015 р. та 1 особу на 10 тис. грн вартості основних засобів у 2016-2019 рр.

Динаміка пасажирообігу по всіх видах транспорту демонструє зростання на 11% і у 2019 р. складає 107,2 млрд пас. км (таблиця Г.31, додаток Г). І хоча пасажирообіг у наземному транспорті скоротився на 10%, завдяки його збільшенню в авіаційному транспорті у 2,5 рази до 30,3 млрд пас. км у 2019 р., а це 28,3% питомої ваги, загальна тенденція позитивна (рис. Г.14, додаток Г). Відповідно коефіцієнт залученості основних засобів у пасажиропотоки найвищий на підприємствах авіаційного транспорту і зростає протягом 2015-2018 рр. з 2277 до 3992 пас. км на 1 тис. грн вартості основних засобів відповідно, його скорочення у 2019 р. до 2148 пов'язане зі значним оновленням та нарощуванням вартості рухомого складу на даних підприємствах (рис. 2.20).

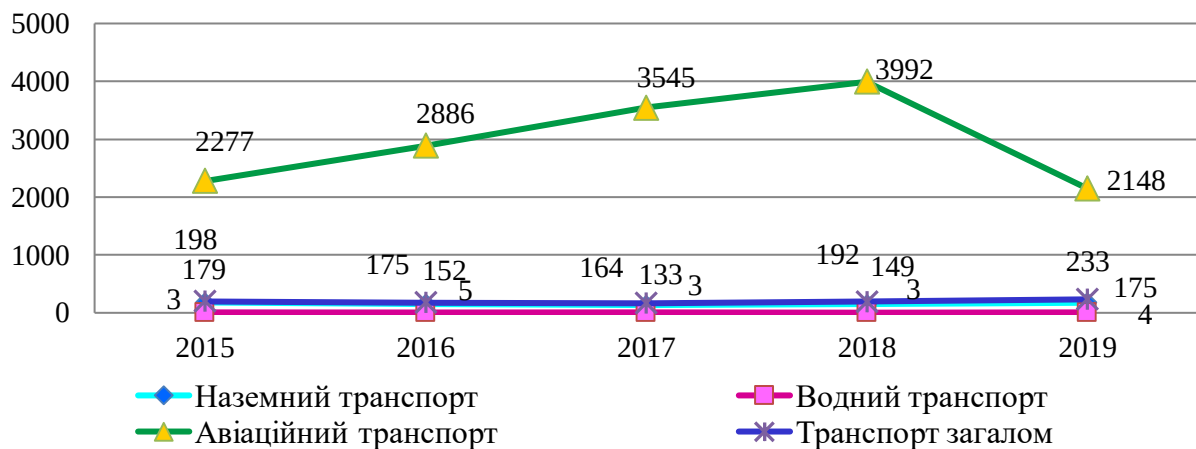


Рис. 2.20. Коефіцієнт залученості основних засобів у пасажиропотоки в Україні у 2015-2019 рр.

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.63]

У наземному і водному транспорті коефіцієнт залученості основних засобів у пасажиропотоки покращується (табл. Г.32, додаток Г) і в цілому по транспорту складає 233 у 2019 р. проти 198 пас. км на 1 тис. грн вартості основних засобів у 2015 р., що свідчить про більш інтенсивне використання

наявних транспортних потужностей та зростання навантаження на одиницю вартості наявних основних засобів за відповідний період.

Питома вага необоротних активів у сукупних активах підприємств транспортної галузі складає 72,9% у 2019 р., проти 82,8% у 2015 р. [42, с.82]. Підприємства втрачають свій майновий потенціал. Динаміка коефіцієнта реальної вартості основних засобів у майні транспортних підприємств нестабільна – спочатку зростання до 64,7% питомої ваги у вартості сукупних активів у 2018 р., а потім скорочення до 6,6% у 2019 р. (таблиця Г.33, додаток Г). Коефіцієнт участі основних засобів у необоротних активах у 2015 р. склав 70,6%, у 2018 р. – 84,7%, а у 2019 р. – вже 82,2% (рис. Г.15, додаток Г). Основною причиною є зменшення балансової вартості основних засобів транспортних підприємств, особливо у 2019 р.

Зростання чистого доходу підприємств за всіма видами транспорту, особливо у 2018 р., сприяло збільшенню капіталовіддачі основних засобів з 0,29 у 2015 р. до 0,53 у 2019 р. (табл. Г. 34, додаток Г), особливо для підприємств авіаційного транспорту – більше, ніж у півтора рази, до 7,70 у 2018 р. (рис. Г.16, додаток Г), що є позитивною динамікою і свідчить про покращення оборотності та ділової активності, оскільки в цей період вартість основних засобів значно зростала, але обсяг згенерованих чистих доходів від реалізації зріс ще більше.

Динаміка фінансових результатів до оподаткування за сальдовим показником на транспортних підприємствах в Україні має значні коливання і негативним є наявність збитку в багатьох періодах (табл. Г.35, додаток Г). У цілому по Україні збиткове значення спостерігається лише в 2015 р., а на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності загалом прибутковими були 2016 р. зі значенням 12819,7 млн грн та 2019 р. - зі значенням 14414,8 млн грн, проте такі високі показники були одержані не через результати діяльності саме транспортних підприємств, а через складську, поштову і кур'єрську діяльність. Спостерігається значна

збитковість роботи транспортних підприємств як за обсягами, так і періодами аналізу (рис. 2.21).

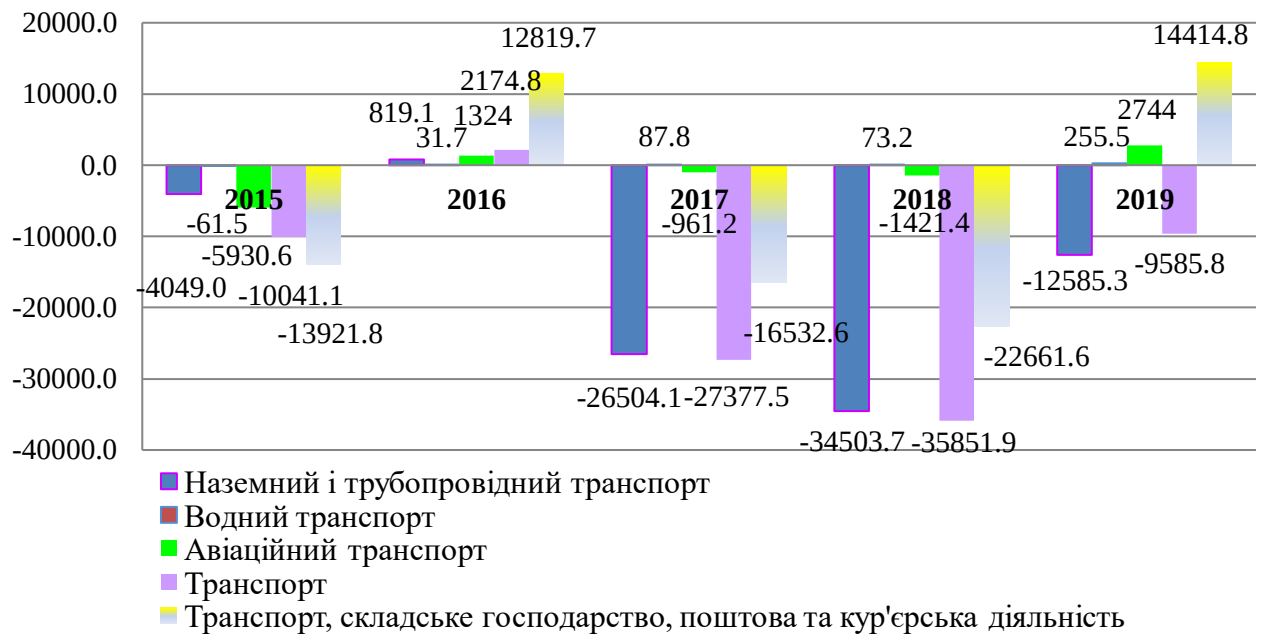


Рис. 2.21. Фінансові результати до оподаткування (сальдо) на транспортних підприємствах в Україні у 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікацій [158, с.19; 42, с.142]

Підприємства наземного і трубопровідного транспорту мали позитивний фінансовий результат до оподаткування тільки у 2016 р. в розмірі 819,1 млн грн. Підприємства водного транспорту були прибуткові протягом 2016-2019 рр. і у 2019 р. отримали 255,5 млн грн прибутку до оподаткування (сальдо). Підприємства авіаційного транспорту були прибутковими у 2016 р. з позитивним сальдо у 12819,7 млн грн та у 2019 р. з 14414,8 млн грн. Вказана динаміка суттєво вплинула на показники операційної рентабельності (збитковості) основних засобів транспортних підприємств у досліджуваному періоді (табл. Г.36, додаток Г), які є значно нижчими, ніж загальний рівень по Україні, що складає 2,16% у 2016 р. і збільшується до 15,51% у 2019 р. (рис. 2.22).

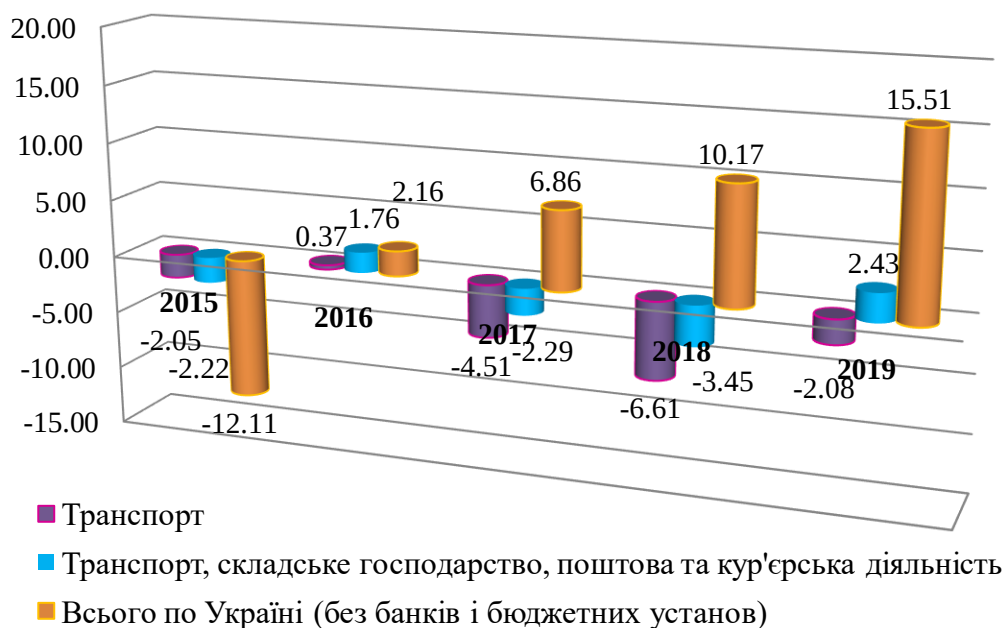


Рис. 2.22. Операційна рентабельність (збитковість) основних засобів на транспортних підприємствах та в цілому по Україні у 2015-2019 рр., %

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікацій [158, с.19; 42, с.142]

Негативним є не тільки наявність показників операційної збитковості основних засобів на транспортних підприємствах, а й їх високі значення: -4,51% у 2017 р., -6,61% у 2018 р. та -2,08% у 2019 р. Це свідчить про неефективне управління не тільки основними засобами на транспортних підприємствах, а й усією операційною діяльністю загалом.

Покращення операційної рентабельності основних засобів на підприємствах водного транспорту з 0,43% у 2016 р. до 3,72% у 2019 р. відбулось як за рахунок зменшення середньорічної балансової вартості основних засобів, так і завдяки значному зростанню обсягу прибутку до оподаткування в цей період. Збільшення операційної рентабельності основних засобів підприємств авіаційного транспорту в 2019 р. до найвищого результату – 19,45% показує (рис. 2.23), що незважаючи на нарощування вартості основних засобів, підприємствам вдалось досягти значного збільшення

фінансових результатів до оподаткування і покращити таким чином показники ефективності управління основними засобами.

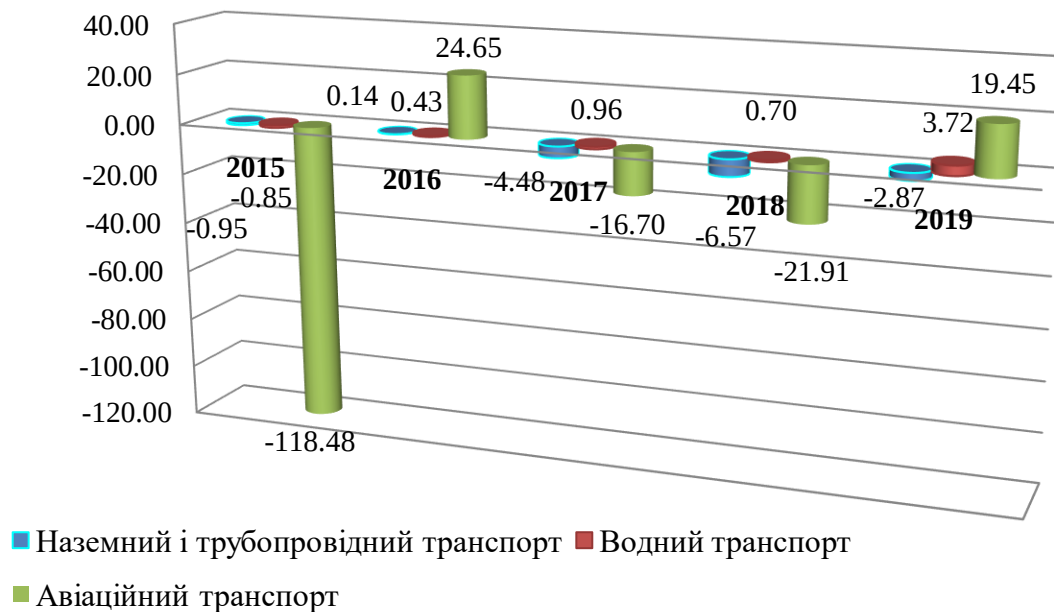


Рис. 2.23. Операційна рентабельність (збитковість) основних засобів на підприємствах наземного і трубопровідного, водного та авіаційного транспорту у 2015-2019 рр., %

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікацій [158, с.19; 42, с.142]

Характеристика чистої рентабельності основних засобів транспортних підприємств в цілому повторює тенденції операційної рентабельності, проте має свої особливості, пов'язані з формуванням чистого фінансового результату – чистим прибутком або збитком за сальдовим підрахунком відповідних видів економічної діяльності. Загалом підприємства в Україні продемонстрували зростання чистого прибутку з 29705 млн грн у 2015 р. до 523779 млн грн у 2019 р. Підприємства транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності мали значні непокриті збитки за 2015 р. - у розмірі 17847,8 млн грн, за 2017 р. - у розмірі 16796,7 млн грн та за 2018 р. - у розмірі 24265,4 млн грн. Чистий прибуток було досягнуто лише у 2016 р. та 2019 р. порівняно незначних розмірів – 7408,7 млн грн та 8421,8 млн грн відповідно. Транспортні підприємства – загалом збиткові протягом всього періоду аналізу, як і

підприємства наземного і трубопровідного транспорту, особливо у 2018 р., коли сума непокритих збитків склала 32504,2 млн грн (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Динаміка чистого фінансового результату (чистого прибутку або збитку)
транспортних підприємств в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 до 2015, %	2019 до 2018, %
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	-10551,3	-41,8	-24228,2	-34172,7	-11822,8	112,1	34,6
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	-4420,1	-1311,4	-23339,6	-32504,2	-14659,8	331,7	45,1
1.2	Водний транспорт	-89,7	22,7	70,7	54,3	213,4	-237,9	393,0
1.3	Авіаційний транспорт	-6041,5	1246,9	-959,3	-1722,8	2623,6	-43,4	-152,3
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	-17847,8	7408,7	-16796,7	-24265,4	8421,8	-47,2	-34,7
3	Всього по Україні (без урахування банків)	-373516	29705	168752,8	288305,5	523779	-140,2	181,7

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацій [158, с. 20; 42, с.144]

Підприємства водного транспорту зберегли позитивну динаміку прибутковості у 2016-2019 рр., чистий прибуток для яких у 2019 р. склав 213,4 млн грн. Підприємства авіаційного транспорту чистий прибуток одержали за сальдовим показником лише у 2016 р. у сумі 1246,6 млн грн та у 2019 р. у сумі 2623,6 млн грн (рис. Г.17, додаток Г). Відповідно в цей період отримано один з найвищих показників чистої рентабельності основних засобів – 18,6%, що є дуже високим результатом при одночасному суттєвому зростанні вартості основних засобів (табл. 2.5). Рентабельність основних засобів підприємств авіаційного транспорту у 2016 р. склала 23,22%. Проте вагомим недоліком є

нестабільність фінансових результатів, а звідси – і рентабельності основних засобів. Поруч з високою для авіаційного транспорту і низькою для водного транспорту рентабельністю основних засобів, переважають показники збитковості (рис. Г.18-19, додаток Г).

Таблиця 2.5

Оцінка чистої рентабельності (збитковості) основних засобів на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, %	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	-2,15	-0,01	-3,99	-6,30	-2,57	-0,42	3,73
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	-0,92	-0,23	-3,95	-6,19	-3,34	-2,41	2,85
1.2	Водний транспорт	-1,39	0,31	0,78	0,52	3,11	4,50	2,59
1.3	Авіаційний транспорт	-120,70	23,22	-16,67	-26,55	18,60	139,30	45,15
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	-2,85	1,02	-2,33	-3,70	1,42	4,27	5,12
3	Всього по Україні (без урахування банків)	-12,98	0,92	4,89	7,94	13,25	26,23	5,30

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацій [158, с. 20; 42, с. 144]

При проведенні аналізу ефективності управління основними засобами на транспортних підприємствах використано саме дані про результати діяльності підприємств – юридичних осіб, питома вага яких у загальній кількості суб'єктів господарювання стабільно зростає від 12,7% у 2015 р. до 18,2% у 2019 р. [42, с.28]. Відповідно у 2019 р. частка фізичних осіб-підприємців склала 81,8%, що в цілому відповідає загальному показнику по всіх видах діяльності. Проте за обсягом виробленої та реалізованої продукції 90% належить саме підприємствам [42, с.38, 40]. Транспортна галузь важлива не тільки

необхідністю надання транспортних послуг, високою фондоємністю, а ще й значним рівнем зайнятості населення. У сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності на даними 2019 р. зайнято 10,1% всіх працівників в Україні – це третій за величиною показник в Україні після торгівлі з 26,4% та промисловості з 25% [42, с.46]. За обсягом реалізованої продукції загалом в Україні транспортна галузь також на третьому місці з показником питомої ваги 5,7% - після торгівлі (41,3%) та промисловості (31,3%) [42, с.54]. За обсягом виробленої продукції (8,1%) транспортна галузь є третьою після промисловості (42%) та торгівлі (16,4%) [42, с.56].

За даними 2018 р. [157, с. 29] найбільша кількість збиткових транспортних підприємств працювало у Сумській (34,3%), Миколаївській (32,5%) та Рівненській (31,9%) областях. Найвища сума чистого прибутку за цей період одержана транспортними підприємствами у Одеській (3221,9 млн грн), Київській (2048,4 млн грн), Миколаївській (1282,1 млн грн), Полтавській (665,3 млн грн) та Львівській (394,3 млн грн) областях. Найбільша сума фінансового результату до оподаткування за даними 2018 р. [157, с. 27] у транспортних підприємств Одеської (4182,7 млн грн), Київської (2666,7 млн грн), Миколаївської (1547,3 млн грн), Полтавської (742,7 млн грн) та Львівської (482,0 млн грн) областей. Транспортними підприємствами в м. Києві у 2018 р. фінансовий результат до оподаткування (сальдо) склав збиток у 29188,5 млн грн, при тому, що збитковими за даним показником є лише 26,5%. Відповідно чистий фінансовий результат – збиток склав 28082,9 млн грн при питомій вазі збиткових підприємств у 26,9%.

Рівень рентабельності операційної діяльності транспортних підприємств за даними 2018 р. найвищий у Миколаївській (18,6%), Київській (14,8%), Одеській (13,3%) та Дніпропетровській (7,8%) областях, проте в м. Київ рівень збитковості склав -7,2% [157, с. 23]. Усе це свідчить про недостатню ефективність роботи транспортних підприємств та необхідність перегляду

діючих принципів і підходів до використання основних засобів, управління активами, планування податкового навантаження.

Ефективне управління основними засобами в умовах податкового планування повинно враховувати також тенденції щодо експортно-імпортних транспортних операцій і послуг, транзиту вантажів [123; 129; 131]. Експорт транспортних послуг зростає до 9110 млн дол. США у 2019 р., що на 73,1% більше ніж у 2015 р. і на 55,7% більше від 2018 р. [158, с. 26] (рис. 2.24).

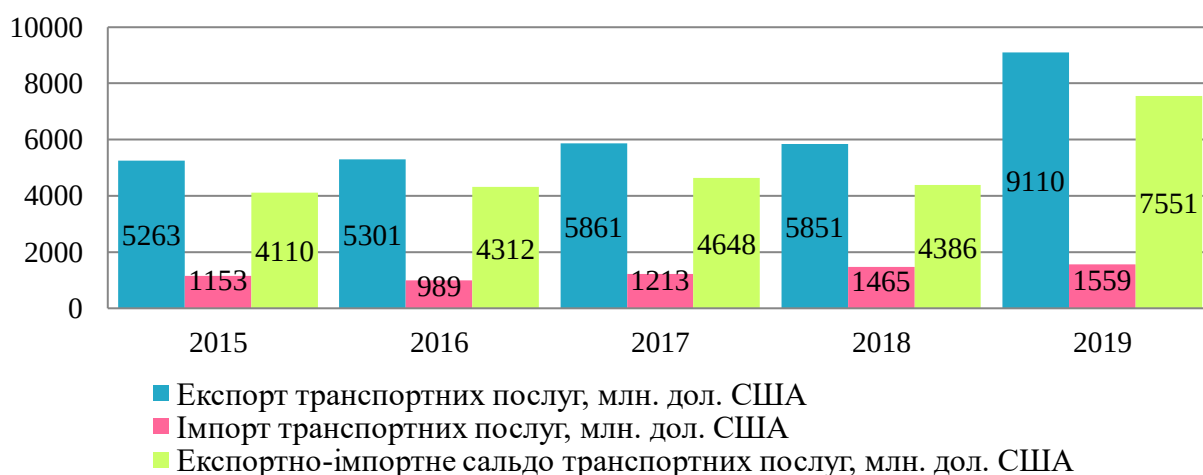


Рис. 2.24. Динаміка обсягу експорту та імпорту транспортних послуг за 2015-2019 рр., %

Джерело: складено за даними [158, с.26]

За видами транспорту 64,8% експорту транспортних послуг забезпечили підприємства трубопровідного транспорту, 15,6% – повітряного транспорту, 6,5% – морського транспорту, 5,5% – залізничного транспорту, 3,7% – автомобільного транспорту. Імпорт транспортних послуг також зріс, але меншими темпами – на 35,2% та 6,4% відповідно відносно 2015 р. та 2018 р. і у 2019 р. склав 1559 млн дол. США. За структурою - 48,6% імпорту транспортних послуг надано підприємствами повітряного транспорту, 17,6% – підприємствами морського транспорту і 16,9% – підприємствами залізничного транспорту. У 2019 р. найбільше експортовано транспортних послуг до Російської Федерації (66,1%), Об'єднаних Арабських Еміратів (3,4%),

Швейцарії (2,7%), Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії (2,3%), США (2,2%) та Німеччини (2,2%). Найбільшими імпортерами транспортних послуг за результатами 2019 р. були: Німеччина (13,9%), Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії (8,8%), Туреччина (8,2%), Російська Федерація (7,2%), Польща (6,8%), Словаччина (4,8%), Єгипет (3,6%). [158, с. 27-28].

Автоматизація транспортних процесів, суттєва комп'ютеризація, сучасні новітні технології приводять до того, що зростає вартість нових основних засобів, зростає їхня складність, багатофункціональність, інтегрованість, поряд з цим збільшується швидкість морального старіння і потреба в постійних оновленнях. Це також спричиняє те, що чисельність необхідного персоналу скорочується, а вимоги до кваліфікації працівників зростають і продовжать зростати у майбутньому. Транспортні послуги – це та сфера, в якій вплив новітніх технологій відчувається дедалі більше. Зручність, безпека, швидкість, екологічність перевезень тісно пов'язані з інвестиціями в основні засоби. Тому не тільки для того, щоб вижити, а й бути конкурентоспроможними, транспортні підприємства повинні шукати кращих шляхів використання наявних ресурсів, можливостей залучення інвестицій в процеси оновлення і модернізації матеріально-технічної бази, здійснювати ефективне управління основними засобами в системі податкового планування та оптимізації податкового навантаження.

2.3 Діагностика податкового навантаження на транспортні підприємства

Податкові платежі виконують ряд важливих функцій у фіскальній політиці держави. За допомогою податків можна не тільки обмежувати, стимулювати, одержувати додаткові бюджетні надходження від певних видів

діяльності, об'єктів та операцій, а й впливати на загальний розвиток секторів економіки, їх інноваційність, соціальну орієнтованість, стабільність [167; 172].

Для транспортних підприємств основні засоби забезпечують реалізацію транспортних послуг. Їх якісний стан, сучасність, відповідність останнім вимогам по екологічності, комфорту і безпеці, вимагають значних вкладень і відповідно посиленої уваги з боку управлінського персоналу. Впровадження податкових пільг на операції з придбання, спорудження, створення, оновлення, реконструкції основних засобів транспортних підприємств може суттєво стимулювати дану сферу і допомогти підприємствам у переході на новий більш сучасний рівень транспортного обслуговування. Оцінювати податкове навантаження в системі управління основними засобами потрібно також з тієї позиції, що амортизація виступає значною статтею витрат підприємства, яка зменшує фінансовий результат до оподаткування та відповідно оптимізує податкове навантаження [167; 168].

Питаннями оцінки та аналізу податкового навантаження на підприємства займалися відомі науковці: О.Ю. Богуцька [21], М.Ю. Демченко і Я.В. Однолько [38], О. Коновалова й І. Лохвицька [58] та інші. Аспекти організаційно-інформаційного механізму формування податкової політики висвітлено А.В. Коваленко [56]. Аспекти податкового планування та аналізу податкового навантаження в системі корпоративного податкового менеджменту, особливості управління інвестиційною активністю автотранспортних підприємств визначено Ю.А. Малаховою [76]. Методи податкового планування викладено у праці В.Я. Оліховського [98]. Певні аспекти оптимізації оподаткування при здійсненні капітальних інвестицій визначені С.М. Семеновою [137], про бюджетне відшкодування йдеться у [120]. Інтегральну оцінку впливу результатів діяльності на показники економічної стійкості транспортних підприємств [209] та досвід України і Європейського союзу щодо податкового навантаження у діяльності підприємств розглянуто у працях І.С. Ковової, О.І. Малишкіна, В. Вінсена, С.М. Шуляренко та інших [205]. Особливості управління активами, у тому числі основними засобами, та

фактори забезпечення економічної стійкості і розвитку підприємств розкрито у працях [4; 97; 112; 114; 186; 188; 202]. Важливі аспекти управління основними засобами на транспортних підприємствах з урахуванням специфіки їхньої діяльності детально висвітлено в працях О.Є. Бабиної [3; 4], С.М. Боняр, О.О. Карпенко, В.А. Будник та К.В. Лерніченко [16], М.В. Ковбатюк і В.В. Шкляр [204], Н.І. Богомолової, О.О. Кравченко, О.В. Андрєєвої та інших [13; 187; 215]. Проте не повною мірою розкриваються складові податкового навантаження на дані підприємства. Оцінка ефективності податкового планування на підприємствах представлена у праці Н.І. Федішин [179], однак не визначаються його особливості для транспортних підприємств, а також у системі управління основними засобами, як основного фактору виробництва транспортних послуг, що потребує поглиблених досліджень.

Слід констатувати, що питання податкового навантаження в управлінні основними засобами транспортних підприємств не достатньо висвітлюється в літературі. Статистична інформація містить лише узагальнені дані про основні засоби транспортних підприємств в цілому. Відомості про наявні основні засоби, їх залишкову і первісну вартість, амортизацію, суму капітальних інвестицій, а також склад податкових платежів підприємств у розрізі видів транспорту можна одержати за запитом до Державної служби статистики України [40] та Державної податкової служби України [39]. Оцінка податкового навантаження має бути важливою передумовою оптимізації й планування податкових платежів для ефективного управління основними засобами [167].

Транспорт є фондомісткою галуззю і саме основні засоби приносять основний дохід транспортним підприємствам. Поряд з цим, значні витрати спричиняють низьку рентабельність і здебільшого збитковість діяльності, що було виявлено під час аналізу статистичної інформації в попередніх пунктах дисертаційної роботи. Значне податкове навантаження на транспортні підприємства також чинить негативний вплив. Сума податкових платежів підприємств транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту в Україні суттєво зростає протягом 2015-2019 рр. (рис. 2.25),

що пов'язано з поживленням економіки, збільшенням податкового навантаження та інфляційними процесами.



Рис. 2.25. Динаміка податкових платежів підприємств транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

За відомостями, наданими Державною податковою службою України, у 2015 р. підприємствами виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту» було сплачено 25977 млн грн податків, у 2016 р. на 63% більше – 42389 млн грн, у 2017 р. на 15% більше – 48907 млн грн, у 2018 р. на 8% більше – 52783 млн грн, та у 2019 р. на 23% більше – 65163 млн грн [167]. Якщо порівнювати 2019 р. з рівнем 2015 р., то за п'ять років зростання становить більше ніж у 2,5 рази. (таблиця Г.37, додаток Г). Податкові платежі транспортних підприємств зросли з 12273 млн грн у 2015 р. до 40172 млн грн у 2019 р. або на 227,3% за п'ять років і на 29,2% тільки за останній 2019 р. При цьому сума податкових платежів стабільно зростає за всіма видами транспорту.

Оцінка макроекономічних статистичних показників [40] показує, що 2015-2016 рр. були кризовими після загострення військового конфлікту з Російською Федерацією, виключення окупованої території зі статистичних спостережень, через негативні наслідки розірвання економічних зв'язків,

скорочення виробництва і торгівлі, зростання інфляції. У цей період відбувалось не тільки зменшення обсягів перевезень, а й доходів транспортних підприємств, їхньої чисельності, кількості найманих працівників, що спричинило скорочення податкових надходжень.

Найбільший вплив на структуру податкових платежів має діяльність підприємств наземного і трубопровідного транспорту, питома вага яких у загальному обсязі податкових платежів зросла від 45,3% у 2015 р. до 59,7% у 2019 р. (рис. 2.26). Така динаміка пояснюється значним зростанням сплачених податків за рахунок підприємств вантажного залізничного транспорту – від 4219 млн грн у 2015 р. до 18075 млн грн у 2019 р.

Динаміка та структура податкових платежів підприємств за видами транспорту, у млн грн та у %

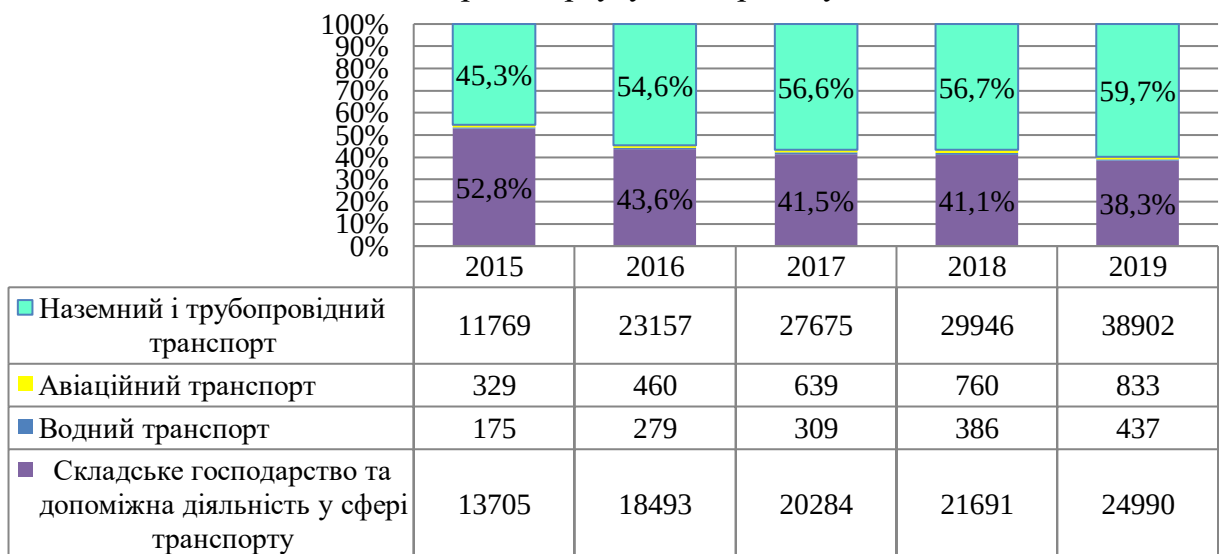


Рис. 2.26. Динаміка та структура податкових платежів підприємств за видами транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млн грн та %

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

За даними 2019 р. питома вага авіаційного транспорту у сукупності податкових платежів складає 1,28%, водного транспорту – 0,67% (таблиця Г.38, додаток Г). Поряд з цим, вагомі податкові надходження забезпечують підприємства складського господарства та допоміжної діяльності у сфері

транспорту. Хоча їхня питома вага скорочується від 52,8% у 2015 р. до 38,3% у 2019 р., проте сума сплачених податків зростає від 13705 млн грн до 24990 млн грн відповідно за роками, що пояснюється зростанням попиту на даний вид послуг і відповідно збільшенням чисельності працівників та обсягу доходу [167].

У 2019 р. транспортними підприємствами було сплачено 40172 млн грн, з яких 38902 млн грн або 97% - підприємствами наземного і трубопровідного транспорту, 833 млн грн або 2% - підприємствами авіаційного транспорту та 437 млн грн або 1% - підприємствами водного транспорту (рис. Г.20, додаток Г).

Діяльність транспортних підприємств обкладається значною кількістю податків, тому розглянемо основні з них, їхню структуру та динаміку. На першому місці серед податкових платежів транспортних підприємств знаходиться непрямий податок – податок на додану вартість (табл. 2.6).

Його динаміка стрімко зростає від 5936 млн грн у 2015 р. до 16088 млн грн у 2019 р., тобто на 171% протягом п'яти років та на 34,8% за 2019 р. у порівнянні з 2018 р., що пов'язано зі зростанням цін і тарифів на транспортні послуги. Оскільки ПДВ є податком на споживання, саме споживачі фактично є платниками даного податку. Транспортні підприємства можуть впливати на суму зобов'язань з ПДВ, збільшуючи обсяг експортних послуг, які обкладаються за нульовою ставкою. Тому зростання експорту транспортних послуг суттєво покращує оптимізацію податкового навантаження [167].

На другому місці знаходиться податок та збір на доходи фізичних осіб зі зростанням майже в чотири рази – від 2903 млн грн у 2015 р. до 14319 млн грн у 2019 р. Дана стаття включає в себе податок на доходи фізичних осіб (ПДФО, основна ставка якого 18%) та військовий збір (ВЗ за основною ставкою 1,5%), які транспортні підприємства, як податкові агенти, утримують із заробітної плати своїх працівників та перераховують у бюджет. Таким чином, цей податок фактично не впливає на фінансові результати транспортних підприємств, він залежить від кількості зайнятих працівників та рівня їхньої заробітної плати.

Таблиця 2.6

Склад податкових платежів за основними видами податків підприємств транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

№ з.п .	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Всього по галузі, у т.ч.:	25977	42389	48907	52783	65163	250,8	123,5
2	Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	5936	9120	11334	11933	16088	271,0	134,8
3	Податок та збір на доходи фізичних осіб	2903	7063	9656	12351	14319	493,2	115,9
4	Податок на прибуток підприємств	1358	5309	5287	4634	5823	428,8	125,7
5	Податок на майно	594	1432	2110	1851	4040	680,1	218,3
6	Єдиний податок	544	814	1124	1440	1762	323,9	122,4
7	Рентна плата за транспортування	0	1293	1165	1462	1503	-	102,8
8	Екологічний податок	22	28	42	47	72	327,3	153,2
9	Рентна плата за користування надрами	15	30	40	55	49	326,7	89,1
10	Рентна плата за спеціальне використання води	4	13	13	18	20	500,0	111,1
11	Акцизний податок з вироблених в Україні підакцизних товарів (продукції)	154	3	3	2	11	7,1	550,0
12	Рентна плат за користування радіочастотним ресурсом України	4	3	4	4	4	100,0	100,0
13	Акцизний податок з реалізації суб'єктами господарювання роздрібною торгівлі підакцизних товарів	5	10	3	3	3	60,0	100,0
14	Збір за місця для паркування транспортних засобів	1	2	2	2	2	200,0	100,0
15	Частина чистого прибутку (доходу) державних унітарних підприємств та їх об'єднань, що вилучається до бюджету та нараховані дивіденди	620	458	121	252	208	33,5	82,5
16	Плата за надання адміністративних послуг	2	2	2	2	3	150,0	150,0
17	Інші платежі	13815	16809	18001	18727	21256	153,9	113,5

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Зростання соціальних гарантій та мінімальної заробітної плати, більш жорсткий контроль з боку держави щодо офіційного працевлаштування персоналу сприяли стрімкому збільшенню даного виду податкових надходжень до бюджету [167].

Податок на прибуток транспортних підприємств має нестабільну динаміку: зростання від 1358 млн грн у 2015 р. до 5309 млн грн у 2016 р., потім скорочення до 4634 млн грн у 2018 р. та збільшення до 5823 млн грн у 2019 р. Це пов'язано з кризовими процесами в транспортній сфері, загостренням проблем, серед яких високий рівень зносу основних засобів – транспортних засобів та інфраструктури, потреба в їхній модернізації, приведення до сучасних вимог, скорочення обсягів перевезень, економічні коливання, збитковість діяльності. За даними 2019 р. [40] 73,7% усіх транспортних підприємств були прибутковими, сума одержаного прибутку за цей період склала 44088 млн грн, відповідно податок на прибуток у 5823 млн грн за розрахунком становить 13,2% (основна ставка податку на прибуток дорівнює 18% [109]).

Серед найбільш вагомих податків (рис. 2.27) суттєво зростає податок на майно – майже у шість разів за досліджуваний період. У 2019 р. податок на майно, сплачений транспортними підприємствами, склав 4040 млн грн. Сюди входить податок на нерухоме майно, земельний податок, орендна плата, транспортний податок, суми яких зросли, особливо у 2019 р.

Збільшення суми єдиного податку (ЄП) до 1762 млн грн у 2019 р. свідчить про розвиток малого і мікропідприємництва, які перебувають на спрощеній системі оподаткування. Збільшується кількість таких суб'єктів господарювання, їхні доходи, що є базою оподаткування для юридичних осіб платників єдиного податку третьої групи. На сьогодні ставка ЄП складає 3% від доходу для платників ПДВ і 5% від доходу в разі включення ПДВ до складу єдиного податку [109].

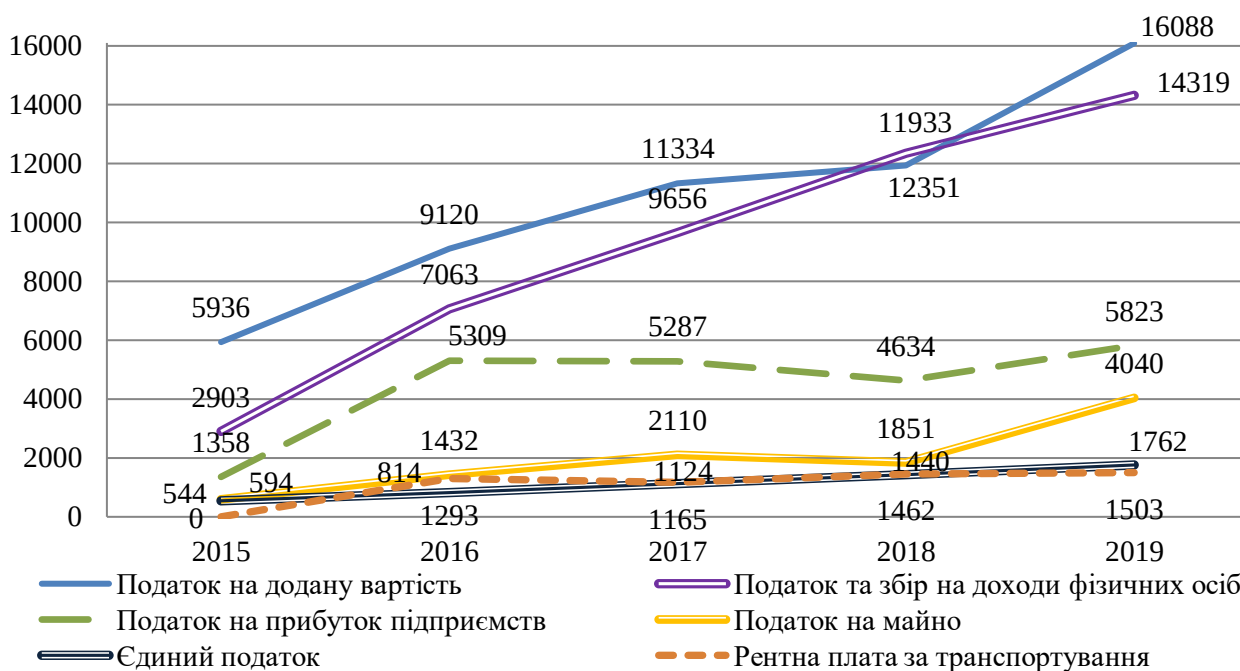


Рис. 2.27. Динаміка основних податкових платежів транспортних підприємств в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Серед найбільш вагомих податків, сплачених транспортними підприємствами, також є рентна плата за транспортування, яка склала 1503 млн грн у 2019 р. Даний податок сплачують підприємства трубопровідного транспорту за транзитне транспортування природного газу, нафти, нафтопродуктів та аміаку.

Оцінка структури основних видів податкових платежів у загальній сукупності (таблиця Г.39, додаток Г) виявила зростання питомої ваги ПДФО (на 10,8 пунктів), податку на майно (3,9 пункти), податку на прибуток (3,7 пункти), рентної плати за транспортування (2,3 пункти), ПДВ (1,8 пункти). При цьому скоротилась питома вага сплачених акцизних податків, плата за надання адміністративних послуг.

Отже, як бачимо, у структурі основних податкових платежів транспортних підприємств переважають непрямі податки: 25% податок на додану вартість та 22% податок на доходи фізичних осіб. Податок на прибуток

підприємств займає всього 9%, податок на майно – 6%, єдиний податок – 3%, рентна плата за транспортування – 2%, інші надходження – 33% за даними 2019 р. (рис. 2.28).



Рис. 2.28. Структура основних податкових платежів транспортних підприємств в Україні у 2019 рр., млн грн та %

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Плата за надання адміністративних послуг включає плату за ліцензії, адміністративні збори за державну реєстрацію юридичних осіб, представництв іноземних суб'єктів господарської діяльності, речових прав на нерухоме майно та ін. Сума даного податку склала 3 млн грн, сплаченого транспортними підприємствами у 2019 р.

До складу інших надходжень (а для підприємств платежів) за відповідними кодами класифікації доходів бюджету належать: штрафні санкції, пеня, у тому числі, за порушення вимог податкового законодавства, правил розрахунків у сфері зовнішньоекономічної діяльності, валютного регулювання, пожежної безпеки, використання енергетичних ресурсів, безпеки дорожнього руху, застосування реєстраторів розрахункових операцій, норм з регулювання обігу готівки та інші. Також до складу цієї статті відносяться надходження від реалізації автомобілів, засобів наземного, водного та повітряного транспорту,

сільськогосподарської техніки, обладнання, яке знаходиться на балансі органів державної влади та транспортних підприємств, які використовують кошти державного бюджету. Дана стаття загалом займає 32,6% питомої ваги від сукупності податкових платежів у 2019 р. та присутня в усіх видах наземного і трубопровідного транспорту, у вантажному водному транспорті, складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту [167].

Динаміка податкових платежів підприємств наземного і трубопровідного транспорту демонструє зростання більше, ніж утричі – від 11769 млн грн у 2015 р. до 38902 млн грн у 2019 р. (табл. Г.40, додаток Г), найбільше - у вантажному залізничному (більше ніж в чотири рази), автомобільному та трубопровідному транспорті.

За внутрішньою структурою податкових платежів підприємств наземного і трубопровідного транспорту найбільшу частину займає вантажний залізничний транспорт (46,5% за даними 2019 р.), трубопровідний транспорт (26,3%), вантажний автомобільний транспорт і надання послуг з перевезення речей (17%), інший пасажирський наземний транспорт (7,5%) та пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення (2,7%) – таблиця Г.41 і рис. Г.21 (додаток Г). За обсягами перевезених вантажів в Україні переважає вантажний автомобільний транспорт, проте за показником вантажообігу домінує вантажний залізничний транспорт. По пасажирським перевезенням обсяги перевезення пасажирів залізничним транспортом скорочуються, проте авіаційний пасажирський транспорт збільшив свої обороти у 2019 р. в рази. Обсяги пасажирських перевезень метрополітенівським, автобусним, тролейбусним видами транспорту знаходяться приблизно на однаковому рівні протягом періоду, що аналізується [167].

У структурі податкових платежів підприємствами наземного і трубопровідного транспорту найбільше сплачено ПДВ – 37%, ПДФО займає 31% від усіх податкових платежів, податок на прибуток – 13%, податок на майно – 9%, ЄП – 5%, рентна плата за транспортування – 4% (рис. 2.29). Таким

чином, у сукупності два основні непрямі податки займають 68% всіх податкових платежів у 2019 р.

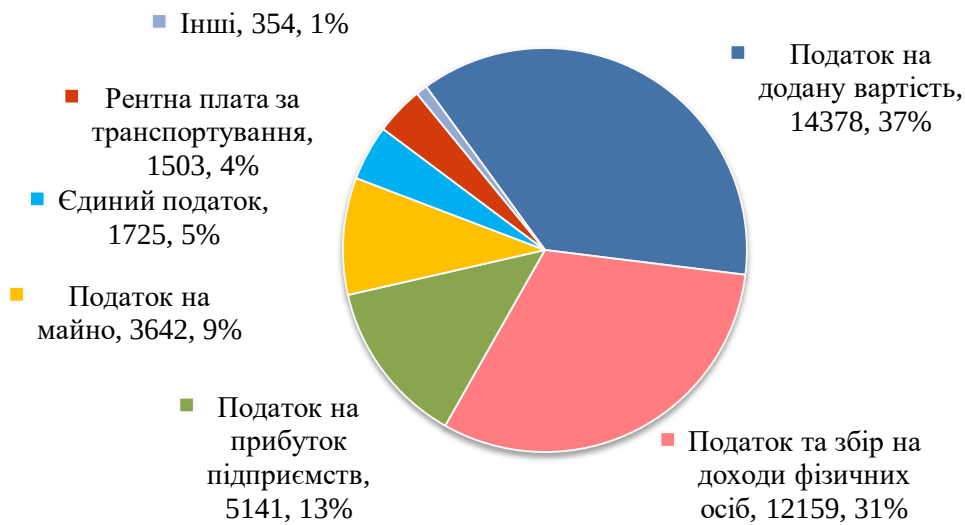


Рис. 2.29. Структура основних податкових платежів підприємств наземного і трубопровідного транспорту в Україні у 2019 рр., млн грн та %

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Слід зазначити, що найбільше на підприємствах наземного і трубопровідного транспорту за 2015-2019 рр. (табл. Г.42, додаток Г) зросли обсяги нарахованого і сплаченого податку на майно (у понад вісім разів), рентна плата за спеціальне використання води (у вісім разів), податок та збір на доходи фізичних осіб (у понад п'ять з половиною разів), податок на прибуток (у чотири рази) та єдиний податок (у три рази).

На підприємствах водного транспорту сума податкових платежів збільшилась на 149,7% – з 175 млн грн у 2015 р. до 437 млн грн у 2019 р., найбільше за рахунок вантажного морського транспорту, питома вага податкових платежів якого становить 84,9% у 2019 р., на другому місці – вантажний річковий транспорт – 11%, пасажирський річковий і морський транспорт займають по 2,1% (табл. Г.42-43, додаток Г). Серед усіх податкових платежів підприємств водного транспорту, найбільше зросла сума ПДВ (табл.

Г.44, додаток Г), частка якого у загальній сукупності у 2019 р. склала 39% (рис. 2.30), податок та збір на доходи фізичних осіб, питома вага яких 27%, податок на прибуток, частка якого становить 17%, та податок на майно, який складає 13%.

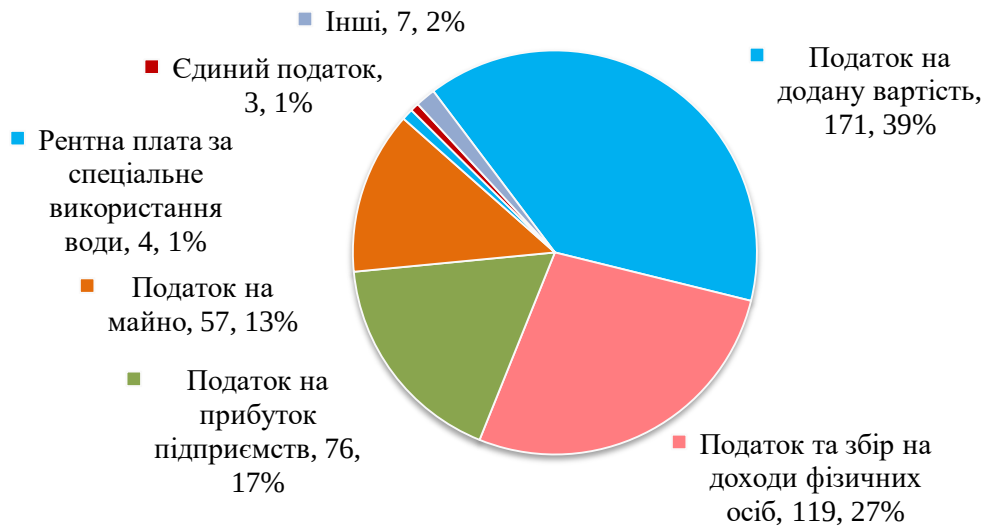


Рис. 2.30. Структура основних податкових платежів підприємств водного транспорту в Україні у 2019 рр., млн грн та %

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

У структурі податкових платежів для підприємств водного транспорту виділяється рентна плата за спеціальне використання води, яка становить 1% від загальної сукупності або 4 млн грн у 2019 р. Питома вага єдиного податку на водному транспорті всього 1%, що свідчить про недостатню привабливість водного транспорту для спрощеної системи і приватного бізнесу, оскільки вимагає значних капіталовкладень у придбання і утримання основних засобів, ризику, сезонність та низьку рентабельність.

Податкові платежі підприємств авіаційного транспорту зросли у два з половиною рази протягом 2015-2019 рр. – від 329 млн грн до 833 млн грн відповідно (табл. Г.45, додаток Г). Пасажирський авіаційний транспорт забезпечує 95,7% податкових надходжень у бюджет, вантажний авіаційний –

лише 4,3% за даними 2019 р. Структура податкових платежів підприємств авіаційного транспорту суттєво відрізняється від інших видів, а саме: 87% або 721 млн грн займає податок та збір на доходи фізичних осіб (рис. 2.31).



Рис. 2.31. Структура основних податкових платежів підприємств авіаційного транспорту в Україні у 2019 рр., млн грн та %

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Податок на прибуток авіаційних підприємств становить лише 43 млн грн або 5% від усіх податкових платежів, податок на майно – 15 млн грн або 2%, ПДВ – 14 млн грн або 2% (табл. Г.46-47, додаток Г). Така структура пояснюється високим рівнем заробітної плати на підприємствах авіаційного транспорту. Середня заробітна плата працівників у авіаційному транспорті становить 35651 грн у 2018 р. та 27300 грн у 2019 р., порівняно з 13057 грн у водному та 10705 грн у наземному й трубопровідному транспорті у 2019 р. [158, с.14]. Значна частка збиткових підприємств обмежує надходження до бюджету податку на прибуток. А сума ПДВ займає лише 2% від загальної сукупності податкових платежів підприємств авіаційного транспорту у 2019 р., що пов'язано з пільговим оподаткуванням.

Оподаткування ПДВ за нульовою ставкою у міжнародних перевезеннях пасажирів і багажу, вантажів авіаційним, залізничним, автомобільним, морським та річковим транспортом, заправка та забезпечення повітряних й морських суден на міжнародних рейсах, сприяли зменшенню податкових відрахувань ПДВ даних підприємств. Витрати з обслуговування повітряних суден, які виконують міжнародні рейси, також оподатковується ПДВ за ставкою 0% (ст. 195.1.3 ПКУ) [109]. Саме для підприємств авіаційного транспорту це є актуальним, адже 91,5% від загальної кількості пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями у 2019 р. були здійснені на міжнародних повітряних лініях [83]. Схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року сприяє посиленню безперешкодної мобільності та міжрегіональній інтеграції [128]. Проте ініціативи щодо застосування нульової ставки ПДВ також для внутрішніх авіаційних пасажирських перевезень для стимулювання розвитку даного виду перевезень й сектору економіки поки не реалізовані в ПКУ, тому для транспортних підприємств питання оптимізації податкового навантаження і пошуку шляхів ефективного податкового планування залишаються актуальними.

Для оцінки податкового навантаження на транспортні підприємства необхідно аналізувати не тільки вплив обсягу сплачених податків, а й ту суму податкових платежів, які безпосередньо впливають на витрати підприємства і його фінансові результати. Тому розглянемо динаміку податкових платежів без ПДВ і податків та зборів на доходи фізичних осіб (ПДФО, ВЗ) та їх частку в основних показниках діяльності транспортних підприємств (табл. 2.7) [167].

За даними ДПС України, транспортні підприємства у 2019 р. сплатили 65163 млн грн податкових платежів, з них 34756 млн грн або 53,3% – це сума податкових платежів без ПДВ та податків і зборів з доходів фізичних осіб, які безпосередньо не впливають на формування фінансових результатів діяльності транспортних підприємств, тому розрахунок коефіцієнтів податкового навантаження пропонується розраховувати також на їх основі поряд із загальною сумою податкових платежів.

Таблиця 2.7

**Оцінка податкового навантаження в управлінні основними засобами
транспортних підприємств за 2015-2019 рр.**

№ з.п .	Показники	Роки					2019 від 2015, +/-	2019 від 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Загальна сума податкових платежів, млн грн	25977	42389	48907	52783	65163	39186	12380
2	Сума податкових платежів без ПДВ і податків та зборів на доходи фізичних осіб, млн грн	17138	26206	27917	28499	34756	17618	6257
3	Податок на прибуток, млн грн	1358	5309	5287	4634	5823	4465	1189
4	Середньорічна балансова вартість основних засобів, млн грн	626964	728534	721643	656536	593196	-33768	-63340
5	Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), млн грн	293568	359912	425887	486916	538501	244933	51585
6	Чистий прибуток (збиток), млн грн	-17848	7409	-16797	-24265	8422	26270	32687
7	Відношення суми податкових платежів до вартості основних засобів, %	4,1	5,8	6,8	8,0	11,0	6,8	2,9
8	Відношення суми податкових платежів без ПДВ і податків та зборів на доходи фізичних осіб до вартості основних засобів, %	2,7	3,6	3,9	4,3	5,9	3,1	1,5
9	Відношення суми податку на прибуток до вартості основних засобів, %	0,2	0,7	0,7	0,7	1,0	0,8	0,3
10	Відношення суми податкових платежів до чистого доходу від реалізації, %	8,8	11,8	11,5	10,8	12,1	3,3	1,3
11	Відношення податкових платежів без ПДВ і податків та зборів на доходи фізичних осіб до чистого доходу від реалізації, %	5,8	7,3	6,6	5,9	6,5	0,7	0,6
12	Відношення суми податку на прибуток до чистого прибутку (збитку), %	-7,6	71,7	-31,5	-19,1	69,1	76,7	88,2
13	Сума нарахованої амортизації основних засобів за рік, млн грн	32163	49088	61168	139423	54617	22454	-84806
14	Відношення суми податку на прибуток до амортизації, %	4,2	10,8	8,6	3,3	10,7	6,5	7,4
15	Відношення суми нарахованої амортизації до вартості основних засобів, %	5,1	6,7	8,5	21,2	9,2	4,1	-12,0

Джерело: складено автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України та Державною службою статистики України

Транспортні підприємства у 2015 р., 2017 р. та 2018 р. були збитковими, проте чистий дохід від реалізації продукції, товарів, робіт і послуг зростав протягом всього періоду – від 293568 млн грн у 2015 р. до 538501 млн грн у 2019 р. Значні витрати, у тому числі за податками, спричинили збитковість діяльності. Так, податкове навантаження на транспортні підприємства збільшується – частка сукупних податків у чистому доході від реалізації зростає з 8,8% у 2015 р. до 12,1% у 2019 р. Аналогічно частка сплачених податків без урахування ПДВ, ПДФО і ВЗ (непрямих податків) у чистому доході збільшується від 5,8% у 2015 р. до 6,5% у 2019 р. Відношення суми податкових платежів до середньорічної балансової вартості основних засобів також зростає з 4,1% у 2015 р. до 11,0% у 2019 р., для непрямих податків – з 2,7% до 5,9% відповідно. Це свідчить про те, що з одиниці вартості основних засобів генерується 11% податкових надходжень у бюджет, зокрема, для непрямих податків 5,9% у 2019 р. Питома вага податку на прибуток у середньорічній балансовій вартості основних засобів збільшилась з 0,2% у 2015 р. до 1,0% у 2019 р. Основні засоби забезпечують одержання доходів транспортними підприємствами та реалізують надання послуг перевезення і обробки вантажів. Тому таке зростання свідчить про суттєве посилення податкового навантаження на транспортні підприємства.

Відношення суми податку на прибуток до суми чистого прибутку надто велике – 69,1% у 2019 р. та 71,7% у 2016 р. У ці періоди, коли загальний показник за даним видом економічної діяльності показує прибутковість, така висока частка свідчить про непропорційне податкове навантаження та велику частину від’ємного фінансового результату, який одержано транспортними підприємствами, їх значну збитковість як за кількістю підприємств, так і за вартісним обчисленням непокритих збитків.

Проведений аналіз свідчить про необхідність розробки дієвого механізму управління основними засобами транспортних підприємств в умовах ефективного податкового планування. З одного боку, значні амортизаційні відрахування сприяють зменшенню сум нарахованих податків через вплив на

фінансовий результат до оподаткування. Поряд з цим, відсутність у системі бухгалтерського обліку фактичного формування амортизаційного фонду створює проблеми накопичення ресурсів для проведення своєчасного оновлення основних засобів [211]. Необхідним залишається залучення позитивного досвіду розвинених країн щодо застосування податкових пільг для транспортних підприємств в операціях з оновлення основних засобів та капітальних інвестиціях.

Висновки до розділу 2

1. Відповідно до завдань удосконалення механізму управління основними засобами на транспортних підприємствах в умовах ефективного податкового планування запропоновано систему показників комплексного аналізу, об'єднану у дві групи: 1) характеристика наявності та використання основних засобів; 2) оцінка ефективності управління основними засобами, що послідовно доповнюють одна одну, враховують особливості функціонування транспортних підприємств та містять нові показники: коефіцієнти повного спрацювання, необхідності оздоровлення, якісного оновлення, ліквідації основних засобів, коефіцієнти інтенсивності участі основних засобів у вантажних і пасажирських перевезеннях та залученості у вантажо- й пасажиропотоки.

2. На основі проведених досліджень встановлено, що балансова вартість основних засобів транспортних підприємств протягом 2015-2019 рр. скорочується на 22,6% і у 2019 р. складає 403225 млн грн. Спостерігається зменшення первісної вартості на 7,2% та накопичення амортизації, що негативно впливає на погіршення ступеня зносу основних засобів до 58,2% і відповідно рівня придатності до 41,8%. Балансова вартість основних засобів підприємств наземного і трубопровідного транспорту становить 94,09% від всієї сукупності та визначає динаміку загальних показників. На даних підприємствах найвищий ступінь зносу і незадовільні показники оновлення.

Коефіцієнт повного спрацювання основних засобів зростає і показує, що у 2019 р. 23,4% від суми первісної вартості основних засобів, зазначених у балансі, є повністю амортизованими, що негативно характеризує технічний стан і показники ефективності використання об'єктів. Рухомий склад підприємств залізничного та міського електротранспорту має надто високі показники вікової структури – 79% пасажирських вагонів випущені більше 28 років тому, 91% трамвайних та 81% вагонів метрополітену – понад 15 років тому. 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. Коефіцієнт необхідності оздоровлення основних засобів виявляє 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, нераціональне планування відновлення та експлуатації основних засобів.

3. Позитивне зростання фондівіддачі і 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 і пасажирських перевезеннях та залученості у вантажо- та пасажиропотоки в цілому зростають завдяки збільшенню обсягів перевезень та вантажообігу відносно зміни вартості основних засобів.

4. Виявлено, що основні засоби займають 82,2% вартості необоротних активів та 60,6% вартості всього майна транспортних підприємств у 2019 р. Через збільшення чистого доходу спостерігається зростання капіталовіддачі, особливо на підприємствах авіаційного транспорту, проте збитковість

діяльності транспортних підприємств негативно позначилась на показниках рентабельності основних засобів.

5. Встановлено 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. Найбільшу суму податкових надходжень у бюджет забезпечують підприємства наземного і трубопровідного транспорту, питома вага яких у загальному обсязі податкових платежів по галузі складає 59,7% у 2019 р., в основному, за рахунок підприємств вантажного залізничного та автомобільного 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%), рентна плата за транспортування (2%), інші надходження (33%). Частка сукупних податків транспортних підприємств у чистому доході від реалізації складає 12,1%, питома вага податку на прибуток у балансовій вартості основних засобів збільшилась до 1,0%. У 2019 р. з одиниці вартості основних засобів генерується 11% сукупних податкових платежів. Податкова політика держави має бути спрямована на підтримку транспортних підприємств у їх прагненнях та необхідності оновлення і модернізації рухомого складу, транспортної інфраструктури. Збільшення податкового навантаження на транспортні підприємства, зважаючи на високу частку збиткових підприємств, вимагає оптимізації податків у системі ефективного управління основними засобами транспортних підприємств. У таких умовах потрібний пошук більш дієвих механізмів податкового планування для оптимізації податкового навантаження на транспортні підприємства, зокрема шляхом формування механізму управління основними засобами в системі ефективного податкового планування.

Основні наукові результати розділу опубліковані в працях автора [166, 167, 168, 169, 170, 172, 173, 211].

РОЗДІЛ 3

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ В УМОВАХ ЕФЕКТИВНОГО ПОДАТКОВОГО ПЛАНУВАННЯ НА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

3.1 Удосконалення механізму управління основними засобами транспортних підприємств в умовах нестабільного середовища

Забезпечення цілеспрямованого розвитку в умовах прискореної динаміки зовнішнього середовища є надзвичайно складним завданням. Це пов'язано з високою невизначеністю (структурною, технологічною, політичною) ситуації, в якій приймаються стратегічні і тактичні рішення на всіх рівнях національної економіки. Це є справедливим і для підприємств, зокрема транспортних. Поєднання зовнішніх загроз і внутрішніх проблем суттєво знижують стійкість їхнього розвитку, спроможність ідентифікувати неочікувані стрибкоподібні якісні та кількісні зміни у зовнішньому середовищі та пристосуватися до них. Наслідком цього є наростання проблем управління, вирішення яких потребує особливо ретельного підходу у виборі напрямів розвитку, методів і регулюючих механізмів. У таких умовах науково обґрунтованим є представлення транспортного підприємства як складної відкритої економічної системи, що дозволяє використовувати методологію системного підходу для зниження невизначеності у прийнятті управлінських рішень і керуванні розвитком.

Представлення транспортних підприємств як відкритих систем слід базувати на особливостях їхньої ролі в національній економіці та особливостей виробничої діяльності. Так, по-перше, їхня операційна діяльність є продовженням процесу виробництва підприємств інших галузей національної економіки за визначенням Маркса К. «у межах процесу обігу та для процесу обігу...» [77, с. 171]. Транспортні підприємства забезпечують неперервність

процесів виробництва та обігу продукції, при цьому рівень їхнього розвитку прямо впливає на швидкість обігу продукції і її кінцеву вартість.

По-друге, продукція транспорту є послугами з переміщення (транспортування) вантажів, пасажирів і багажу і не є новим продуктом, який може бути відокремлений від процесу виробництва. Вона створюється у вигляді корисного ефекту, який може споживатися тільки протягом виробничого процесу.

По-третє, специфіка продукції транспортних підприємств знаходить своє відображення у формуванні її вартості. Собівартість транспортної продукції визначається у вигляді експлуатаційних витрат і включає витрати на оплату праці та соціальне страхування працівників, паливо та енергію на здійснення транспортної роботи, амортизацію основних засобів, витрат на матеріали, що будуть задіяні в процесі виробництва, та інші витрати. Зміна вартості продукції в процесі її транспортування відбувається тільки за рахунок витрат, пов'язаних із вартістю задіяних засобів виробництва, витратами живої праці транспортних робітників і матеріалів, які, у свою чергу, прямо пропорційно залежать від обсягу та дальності перевезення.

По-четверте, основу засобів виробництва складають основні засоби в вигляді транспортних засобів та передавальних пристроїв, які знаходяться або у власності підприємства і, відповідно, відображаються в його балансі, або в оперативному чи фінансовому лізингу, що дозволяє швидко нарощувати виробничий потенціал підприємства та здійснювати оновлення капіталу без необхідності залучення додаткових фінансових ресурсів.

Виділені особливості функціонування транспортних підприємств обумовлюють високу залежність від зовнішнього середовища і відповідне подальше ускладнення їхньої структури шляхом підвищення спеціалізації (переважна орієнтація на перевезення певних категорій вантажів, пасажирів). На рис. 3.1 наведена схема функціонування транспортного підприємства як відкритої системи.

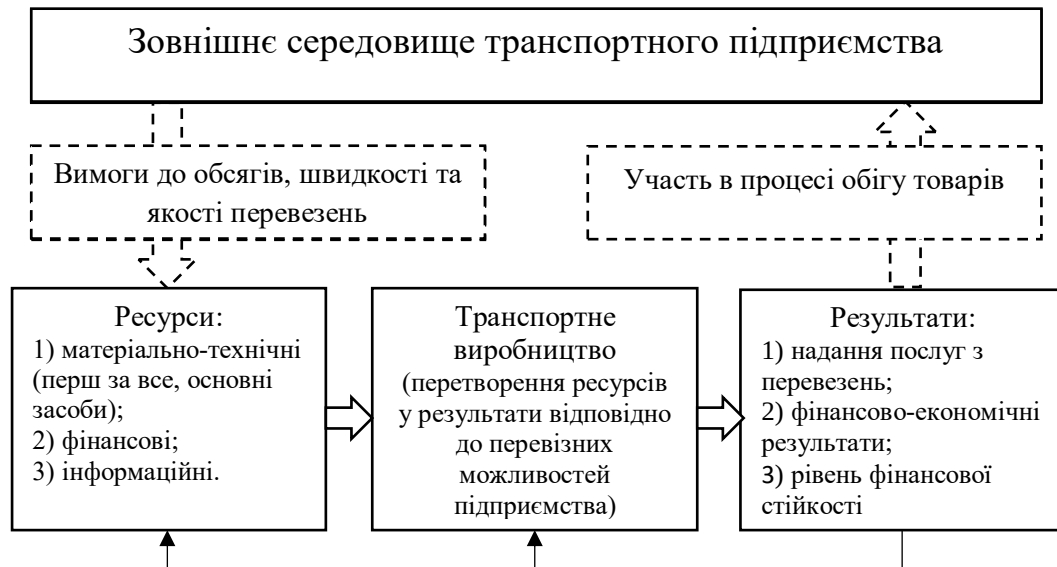


Рис. 3.1. Транспортне підприємство як відкрита система

Джерело: побудовано автором

Транспортне підприємство буде функціонувати ефективно, якщо його керівництво при визначенні обсягу і структури ресурсів враховуватиме стан зовнішнього середовища, що проявляється через вимоги до обсягів, швидкості та якості перевезень. Це обумовлює необхідність моніторингу змін у зовнішньому середовищі для своєчасної адекватної реакції на ці зміни.

Підприємство в процесі транспортного виробництва перетворює частину ресурсів у послуги з перевезень, які є його виходами, що «виноситься» підприємством у зовнішнє середовище. Результати діяльності (виходи системи) за рахунок зворотного зв'язку сприяють пристосуванню підприємства до змін у зовнішньому середовищі шляхом упровадження корегуючих дій, спрямованих на ресурси та/або технологію транспортного виробництва на вивід системи на оптимальну траєкторію функціонування в умовах, що склалися.

Оскільки метою функціонування відкритих економічних систем (транспортних підприємств) є забезпечення їхнього виживання в умовах динамічного середовища, то вони мають такі властивості:

(1) схильність до ентропії. Для недопущення «виснаження» підприємство повинне здійснювати постійний моніторинг зовнішнього середовища, адаптуватися до змін у ньому, знаходити нові ресурси розвитку;

(2) синергізм, тобто транспортне підприємство як єдина система отримує більший ефект, ніж той, що могли б дати у сумі його підрозділи, працюючи автономно;

(3) взаємозалежність підсистем, тобто структурні підрозділи є взаємопов'язаними: зміни, що відбуваються в одному з них викликають зміни в інших і системи в цілому.

Управляти динамікою розвитку будь-якої системи (явища) можна на основі використання механізму. Термін «механізм» був запозичений економічними науками з техніки ще у другій половині 60-х рр. XX ст. і «добре прижився» в економічному понятійному апараті. Це було пов'язано з тим, що виникла необхідність опису виробничих і фінансово-економічних процесів в їхній взаємодії. В цьому контексті важливим є можливість забезпечення цілеспрямованого розвитку, використання ресурсів для отримання необхідного (позитивного) ефекту.

Лауреат Нобелівської премії з економіки Гурвіц Л. (2007 р.) розглядав механізм як гру (взаємодію між суб'єктами та центром), учасники якої обмінюються повідомленнями один з одним або з «центром повідомлень», а заздалегідь задані правила визначають результат гри для кожного набору повідомлень [199]. Кульман А. писав, що економічний механізм існує, якщо деяке вихідне економічне явище приводить до появи інших без додаткових імпульсів. Ці явища сліднують одне за іншим у певній послідовності і ведуть до якихось очевидних результатів [68].

Незважаючи на достатньо широке використання, серед науковців відсутній єдиний підхід до визначення поняття «механізм». Чаленко А.Ю. зазначав, що існує два підходи до визначення сутності «механізм», а саме (1) сукупність станів системи та (2) головний рушій її розвитку [182]. В економічній енциклопедії за редакцією Мочерного С. термін «механізм» має

два тлумачення: (1) це система чи спосіб, що визначають порядок певного виду діяльності; (2) система важелів та елементів, що приводить їх у дію [44].

Аналіз літературних джерел показав, що можна виділити 3 підходи до трактування поняття «механізм» (рис. 3.2), а саме (1) механізм як сукупність методів і засобів впливу на економічні процеси, їхнє регулювання [116; 134; 135]; (2) механізм як ресурсне забезпечення процесу (сукупність ресурсів і способів їхньої взаємодії) для виконання функцій цього процесу [44;182]; (3) механізм як система економічних важелів і методів, які реалізують вплив керуючої системи на керовану [29; 50; 145]. Проведене дослідження дозволяє зробити висновок, що більшість авторів визначають сутність економічного механізму через поняття «система» та «сукупність».

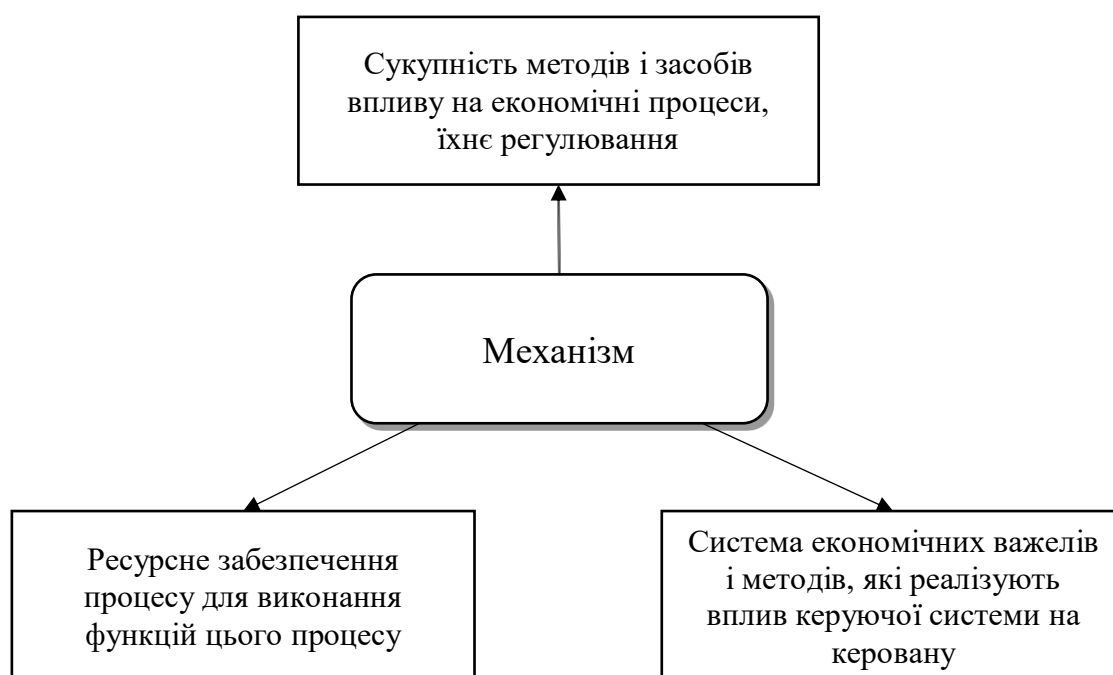


Рис. 3.2. Підходи до визначення сутності «механізм»

Джерело: побудовано автором

Відмінними рисами економічного механізму є такі:

1) він не може існувати без процесу, оскільки є його складовою, налаштованою на виконання тільки процесних функцій;

2) він не має власного управління, є як би «знерухомленим» і знаходиться в стані очікування управління процесом;

3) з'єднання механізму з управлінням є внутрішнім змістом процесу, його «ноу-хау».

Механізм є найбільш активною складовою системи управління, що забезпечує вплив на фактори, від стану яких залежить результат діяльності об'єкта управління (основних засобів). Механізм управління будь-якою системою в умовах ринкової економіки буде ефективний лише у випадку, коли він підсилює мотивацію діяльності людей, а зрушення мотивів на цілі діяльності досягається на основі узгодження висунутих цілей з інтересами людей і соціальних груп. Механізм управління є складною категорією, функціонування якої можна описати такою множиною елементів [66]:

$$M = \{O_m, C_m, F_c, M_{inf}, R_m\}, \quad (3.1)$$

де O_m – мета управління системою;

C_m – критерій управління (кількісний аналог мети);

F_c – фактори управління (елементи об'єкта управління та їхні зв'язки, на які здійснюється вплив для досягнення поставлених цілей);

M_{inf} – методи впливу на фактори управління;

R_m – ресурси управління (матеріальні та фінансові ресурси, виробничий потенціал тощо, при використанні яких реалізується обраний метод управління і забезпечується досягнення поставленої мети).

Формування механізму управління основними засобами транспортних підприємств передбачає цільову та результативну його формалізацію (рис. 3.3). Мета впровадження механізму завжди є взаємопов'язаною із отримуваними (очікуваними, необхідними) результатами за допомогою реалізації певної сукупності управлінських дій та рішень.

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 підприємства в цілому. Отже, метою створення та використання механізму є забезпечення сталого функціонування транспортного підприємства в умовах нестабільного середовища. Тоді основним завданням механізму управління основними засобами є розробка комплексу заходів щодо підтримки фінансової стійкості транспортних підприємств за рахунок підвищення ефективності використання основних засобів.

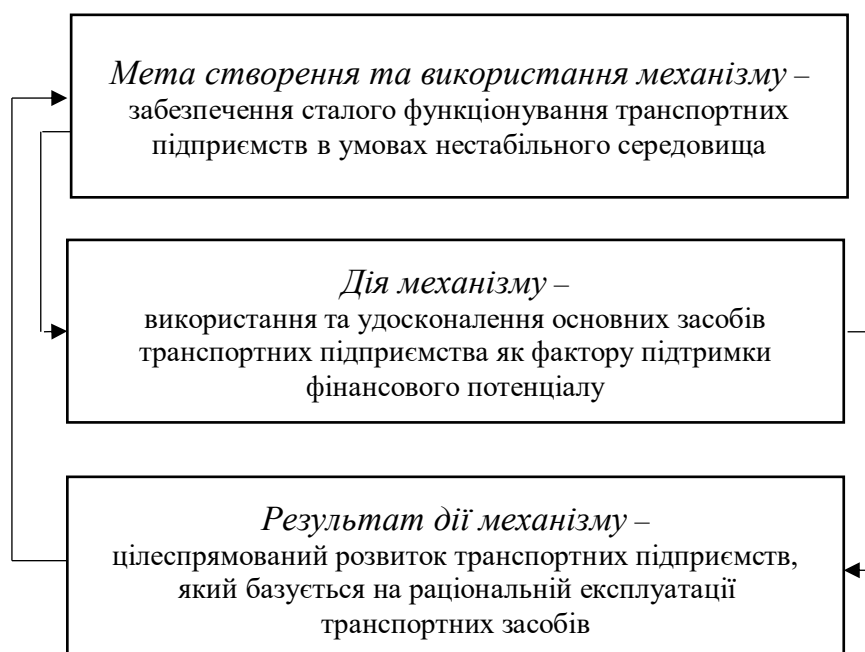


Рис. 3.3. Формалізація механізму управління основними засобами транспортних підприємств

Джерело: розроблено автором

Використання кожного елемента основних засобів, зокрема транспортних, виконує певну виробничу функцію, детерміновану у часі і просторі, тобто має споживчу вартість. Однак навіть подібні основні засоби можуть бути по-різному задіяні в виробничому процесі, тобто мають неоднакову споживчу вартість. Сукупна споживча вартість основних засобів не дорівнює сумі споживчих вартостей окремих елементів основних засобів, а є

агрегованою споживчою вартістю, що характеризує здатність підприємства виробляти максимальну кількість товарів (чи надавати послуги) при оптимальних технології та режимі функціонування [18]. Споживча вартість основних засобів знаходиться в русі постійно: вона поступово втрачається в процесі їхнього виробничого використання протягом всього строку служби і своєчасно капіталізується шляхом заміни зношених новими (рис. 3.4).

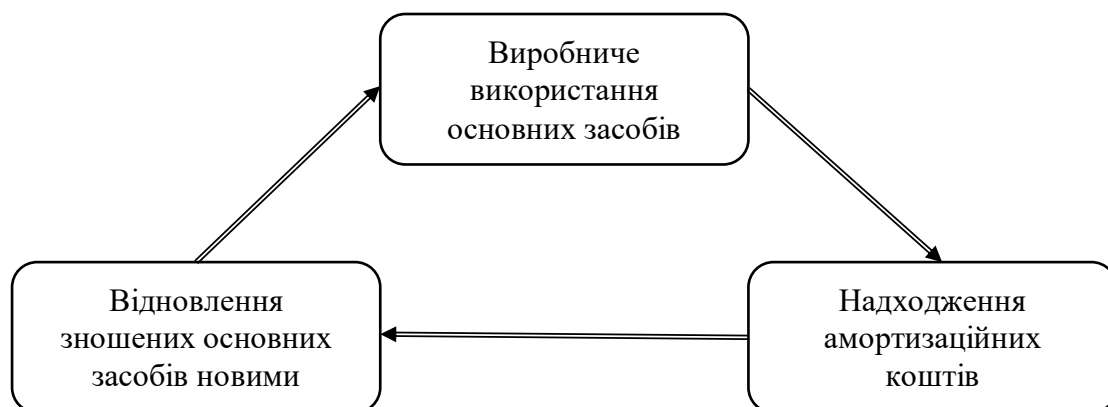


Рис. 3.4. Кругообіг основних засобів підприємства

Джерело: побудовано автором

Капітал, втілений в технічних засобах і системах по мірі їхнього виробничого використання переноситься на знову створюваний продукт, проходить сферу обігу і втілюється в нових технічних засобах і системах, тим самим і таким чином відбувається оборот і кругообіг основного капіталу. Виділені раніш особливості транспортного виробництва, пов'язані з відсутністю товарно-речової форми транспортної продукції, зміни у структурі капіталу при віднесенні на основний капітал частини готової продукції, витрат майбутніх періодів, незавершеного виробництва є несуттєвими, а частка основного капіталу на стадії обороту дуже мала. Тому, як зазначає Подсорін В.О., при аналізі ефективності його використання можна не враховувати поділ на традиційні фази обороту, а достатньо сконцентрувати виявлення резервів прискорення оборотності на фазах: (1) втілення капіталу в

технічних засобах і системах і (2) використання технічних засобів і систем [111].

Тоді під механізмом управління основними засобами транспортних підприємств буде розумітися сукупність форм, методів і інструментів управління основними засобами, за допомогою яких забезпечується стале функціонування та цілеспрямований розвиток підприємства.

Основними елементами механізму управління основними засобами транспортних підприємств є складові процесу управління основним капіталом, а саме:

1) продуктивне використання транспортних засобів і систем (ресурсозбереження, маркетингова, тарифна, податкова політика);

2) амортизація вартості основних засобів (амортизаційна, податкова політика);

3) втілення капіталу в нові і вже існуючі транспортні засоби і системи (інвестиційний та інноваційний процеси, кредитування, лізинг, податкова політика).

Вплив на зазначені елементи за допомогою економічних методів сприятиме удосконаленню управління основними засобами транспортних підприємств та підвищенню ефективності їхнього функціонування.

Управління основними засобами базується на аналітичних процедурах, а саме, на:

- а) аналізі структури та динаміки основних засобів;
- б) аналізі їхнього руху та стану;
- в) аналізі ефективності використання;
- г) обґрунтуванні потреби в інвестуванні в просте та розширене відтворення.

Це обумовлює необхідність комплексного використання методів, а саме:

– аналізу та синтезу (вивчення (відстеження) змін у якісних і кількісних характеристиках основних засобів та їхнього впливу на ефективність

функціонування транспортних підприємств у цілому, зокрема на їхню фінансову стійкість та фінансовий потенціал);

- моніторингу змін у зовнішньому середовищі (відстеження змін на ринку транспортних послуг, попиту на певні види перевезень і, відповідно, потреби у різних транспортних засобах тощо) та внутрішньому середовищі (зміна технічного стану транспортних засобів, рівня їхнього фізичного та морального зносу, ефективності використання тощо);

- оцінювання доцільності вкладення коштів в оновлення та/або вдосконалення транспортних засобів;

- прогнозування (оцінювання впливу кількісних і якісних характеристик основних засобів на майбутню ефективність функціонування підприємства; дослідження динаміки процесів в його внутрішньому та зовнішньому середовищі; оцінювання необхідності створення резервів грошових коштів для підтримки фінансової стійкості підприємства, а також їхнього розміру);

- планування потреби в окремих транспортних засобах, інвестиційних витрат на їхнє удосконалення, податкового навантаження тощо.

Нестабільність економічного середовища, а також непередбачуваність національної економіки обумовлюють необхідність більш широкого застосування методів прогнозування та планування. Це пов'язано, по-перше, з нагальною необхідністю інтенсифікації процесу інвестування діяльності через критичний фізичний та моральний знос транспортних засобів для збереження позицій на транспортному ринку. По-друге, невизначеність динаміки процесів у зовнішньому середовищі призводить до підвищення ризикованості інвестиційної діяльності в цілому. По-третє, у підприємств відсутні грошові кошти, необхідні для фінансування інвестиційних проектів, пов'язаних із основними засобами. Наслідком цього є необхідність прогнозування можливостей виникнення проблем із реалізацією проектів і відповідного планування резервів грошових коштів, а також джерел їхнього формування в результаті оптимізації окремих елементів системи управління підприємством, зокрема податкового навантаження в контексті законного зменшення

податкових відрахувань (податкове планування). Це дозволить не тільки мінімізувати втрати від інвестиційної діяльності, а й підтримувати цілеспрямований розвиток транспортного підприємства в умовах, що склалися.

Управління основними засобами транспортних підприємств має базуватися на дотриманні певної системи принципів. Принцип функціонування або розвитку будь-якого явища (від латинського «*principium*» – самий перший) – це будь-яка очевидна основа, яка не вимагає підтвердження: вона береться за фундамент, на якому будуються теорії, правила та закони. Ньютон І. писав, що принцип, як твердження, має відповідати двом критеріям, а саме:

(1) він має бути сформульований в результаті спостереження та експериментів за будь-яким феноменом;

(2) він може слугувати основою для формулювання подальших міркувань (узагальнень) щодо розвитку явища чи процесу [95].

Тоді базуючись на цих критеріях, сформулюємо принципи управління основними засобами транспортних підприємств, які можна розділити на 2 групи: принципи оптимальності та принципи якості (рис. 3.5).

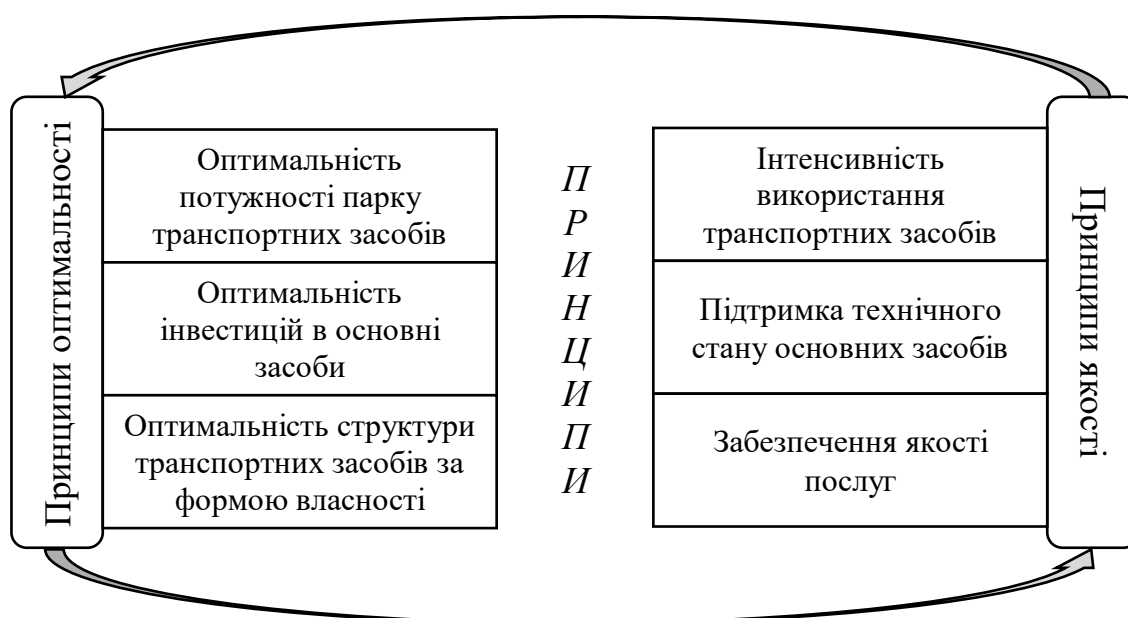


Рис. 3.5. Принципи системи управління основними засобами транспортних підприємств

Джерело: побудовано автором

Виділення та дотримання *принципів оптимальності* сприяє спрямуванню процесу управління основними засобами на отримання максимального ефекту від їхнього використання при мінімальних витратах на їхнє створення, утримання та поліпшення. Стосовно транспортних підприємств це буде забезпечуватися принципами оптимальності (1) потужності парку транспортних засобів; (2) інвестицій в основні засоби; (3) структури транспортних засобів за формою власності.

Принцип оптимальності потужності парку транспортних засобів. Наявність основних засобів є обов'язковою та необхідною умовою здійснення перевезень вантажів, пасажирів і багажу. Однак потреба транспортного підприємства в основних засобах (списковий склад і вантажопідйомність) змінюється у часі і залежить від поточного і потенційно можливого попиту на перевезення. Якщо попит на перевезення не враховується, то підприємство буде мати, з одного боку, втрати у доходах при дефіциті основних засобів або, з іншого боку, високі непродуктивні витрати при їхньому профіциті. Тоді потреба транспортного підприємства в основних засобах з урахуванням зміни попиту на перевезення може бути визначена за такою формулою [201]:

$$FA_{pl,t} = FA_{0,t} \cdot I_t \cdot (1 - \Delta K_{i,t}) \cdot (1 - \Delta K_{e,t}), \quad (3.2)$$

де $FA_{pl,t}$ – планова потреба підприємства в основних засобах у періоді t ;

$FA_{0,t}$ – кількість основних засобів, наявних на початок періоду t ;

I_t – індекс зміни попиту на перевезення t ;

ΔK_i – зміна коефіцієнта інтенсивного використання основних засобів у періоді t ;

$\Delta K_{e,t}$ – зміна коефіцієнта екстенсивного використання основних засобів у періоді t .

Принцип оптимальності інвестицій в основні засоби. Характерною особливістю основних засобів є те, що в процесі експлуатації вони зберігають свою натурально-речову форму, не залишаючи сферу виробництва після завершення кожного циклу, а їхня вартість переноситься на вироблений

продукт (надані послуги) поступово. Також необхідно враховувати, що основні засоби, приймаючи участь в процесі виробництва, створюють додаткову вартість, частиною якої є прибуток. Сума прибутку, який буде отримано у період t в результаті використання основних засобів, можна оцінити на базі показника «рентабельність інвестованого капіталу» (Return On Invested Capital, ROIC), який показує, скільки чистого прибутку отримує підприємство в результаті інвестиційної діяльності. Тоді сума прибутку становитиме [193]:

$$P_{FA,t} = \frac{FA_{0,t} \cdot ROIC_{t-1}}{100}, \quad (3.3)$$

де $P_{FA,t}$ – прибуток від використання основних засобів у період t ;

$FA_{0,t}$ – вартість основних засобів на початок періоду t ;

$ROIC_{t-1}$ – рентабельність капіталу, інвестованого в основні засоби у період $(t-1)$.

Тоді відповідно до (3.2) вкладання коштів в інвестиційні проекти із створення чи удосконалення основних засобів транспортних підприємств має здійснюватися за умови максимізації отримуваного прибутку від їхнього використання.

Принцип оптимальності структури транспортних засобів за формою власності. Цей принцип передбачає встановлення оптимального співвідношення між власними транспортними засобами та отриманими у фінансовий або оперативний лізинг. Необхідність дотримання цього принципу полягає в тому, що зараз транспортні підприємства вимушені брати основні засоби в оперативній або фінансовий лізинг. З одного боку, це дозволяє надавати послуги з перевезення вантажів, пасажирів і багажу з необхідною якістю, а також оперативно розширювати парк транспортних засобів при виникненні такої необхідності без додаткових капітальних інвестицій. З іншого боку, це призводить до зміни структури капіталу підприємства: зменшення частки власного капіталу та відповідного збільшення залученого. Наслідком цього можуть стати нестійке фінансове положення підприємства, зниження ступеня захищеності інтересів кредиторів та інвесторів, які мають

довгострокові вкладення в підприємство. У той же час необхідно враховувати, що використання лізингу дозволяє покращувати стан основних засобів без значних інвестицій, що є дуже важливим для транспортних підприємств у сучасних умовах. У якості критерію оптимальності структури основних засобів транспортних підприємств можна використовувати модифіковану середньозважену вартість капіталу (weighted average cost of capital, WACC) [192]:

$$WACC' = FA_{pr} \cdot d_{P,pr} + FA_{lis} \cdot C_{lis} \cdot d_{P,lis} \cdot (1 - T), \quad (3.4)$$

де FA_{pr}, FA_{lis} – питома вага вартості основних засобів, які знаходяться у власності та отримані у лізинг відповідно ($FA_{pr} + FA_{lis} = 1$);

C_{lis} – вартість залучення основних засобів у лізинг;

T – розмір ставки податку на прибуток;

$d_{P,pr}, d_{P,lis}$ – частка прибутку, отриманого при використанні основних засобів, які знаходяться у власності підприємства та отримані у лізинг відповідно.

Друга група принципів – принципи якості – включає в себе 3 принципи якості, а саме (1) інтенсивності використання транспортних засобів; (2) підтримки технічного стану основних засобів; (3) забезпечення необхідного рівня якості послуг транспортними підприємствами. Необхідність визначення принципів якості обумовлюється тим, що саме якість та надійність створюють довгострокові та постійно діючі переваги для будь-якого підприємства [94].

Принцип інтенсивності використання транспортних засобів. Під інтенсивністю розуміється ступінь використання основних (транспортних) засобів і найбільшу їхню продуктивність. Економічне значення інтенсивності проявляється у впливі на обсяг і вартість виробленої продукції (наданих послуг з перевезень). Зростання інтенсифікації використання основних засобів транспортних підприємств приводить до збільшення обсягу (кількості) перевезень в одиницю часу. Оцінити зміну інтенсивності використання можна

за допомогою показника відносної економії основних засобів за формулою [201]:

$$\Delta E_{FA,t} = FA_{1,t} - FA_{0,t} \cdot I_{PT,t}, \quad (3.5)$$

де $\Delta E_{FA,t}$ – відносна економія (перевитрати) основних засобів, задіяних у перевезеннях у періоді t ;

$FA_{1,t}, FA_{0,t}$ – середня вартість основних засобів на кінець і початок періоду t відповідно;

$I_{PT,t}$ – індекс обсягу наданих послуг з перевезень протягом періоду t .

Якщо $\Delta E_{FA,t} > 0$, то на кінець періоду t відбулося зниження інтенсивності використання основних засобів підприємства, а якщо $\Delta E_{FA,t} < 0$, то, навпаки, вони використовувалися більш інтенсивно, тобто якісно.

Принцип підтримки технічного стану основних засобів. Одним з основних критеріїв якості управління основними засобами є підтримка їхнього технічного стану, тобто недопущення критичного зростання фізичного та морального зносу. Фізичний знос є наслідком втрати транспортними засобами початкових техніко-експлуатаційних якостей, що призводить до збільшення кількості відмов у роботі і, як наслідок, до зростання експлуатаційних витрат підприємства. Високий моральний знос також є фактором зниження ефективності використання наявних основних засобів, оскільки це впливає на якість і швидкість перевезень, що у кінцевому підсумку може призвести до втрати клієнтів і частини прибутку. Специфікою транспортних підприємств є достатньо повільне моральне старіння основних засобів. Тому однією з основних задач керівництва підприємством є недопущення критичного погіршення саме технічного стану транспортних засобів. Це обумовлює необхідність постійного моніторингу їхнього середнього віку для своєчасного оновлення (удосконалення). Середній вік основних засобів підприємства можна розрахувати за формулою [198]:

$$\overline{A_{FA}} = \sum A_{FA,i} \cdot d_{FA,i}, \quad (3.6)$$

де $\overline{A_{FA}}$ – середній вік основних засобів транспортного підприємства;

$A_{FA,i}$ – середина вікового інтервалу основних засобів групи i ;

$d_{FA,i}$ – питома вага основних засобів групи i в загальній кількості.

Середина вікового інтервалу визначатиметься за формулою:

$$A_{FA,i} = \frac{A_{FA,i}^u + A_{FA,i}^b}{2}, \quad (3.7)$$

де $A_{FA,i}^u, A_{FA,i}^b$ – нижнє та верхнє значення віку основних засобів групи i відповідно.

Принцип забезпечення необхідного рівня якості послуг транспортними підприємствами. Якість перевезень оцінюється за сукупністю характеристик, що визначають їхню здатність задовольняти потреби вантажовідправників або вантажоодержувачів у відповідних перевезеннях. Зараз клієнти пред'являють достатньо великий перелік вимог до послуг транспортних підприємств, основними з яких є надійність перевезень, мінімальні строки (тривалість) доставки, своєчасність доставки (гарантовані строки доставки), безпека перевезень, збереження вантажу при доставці, наявність перевантажувального обладнання в пунктах перевалки, функціональна придатність транспортного засобу, можливість спеціалізованих перевезень, експлуатаційна готовність перевізника тощо. Задоволення цих умов передбачає наявність відповідних транспортних засобів і є одним з факторів, що забезпечує конкурентні переваги окремого підприємства. Для комплексної оцінки якості послуг з транспортування можна використовувати мультиплікативну формулу [194]:

$$Q_{tr} = Q_R^{K_R} \cdot Q_S^{K_S} \cdot Q_T^{K_T}, \quad (3.8)$$

де $Q_R^{K_R}$ – надійність транспортування відповідно до графіка (час перевезення);

$Q_S^{K_S}$ – безпека перевезень (імовірність доставки без пошкоджень);

$Q_T^{K_T}$ – вартість перевезень (величина транспортного тарифу);

K_R, K_S, K_T – коефіцієнти вагомості показників якості послуг підприємства.

Дотримання розробленої системи принципів дозволить не тільки сформулювати механізм управління основними засобами транспортних підприємств, а й підвищити ефективність їхнього функціонування.

На основі викладеного вище було удосконалено механізм управління основними засобами транспортних підприємств в умовах ефективного податкового планування (рис. 3.6).

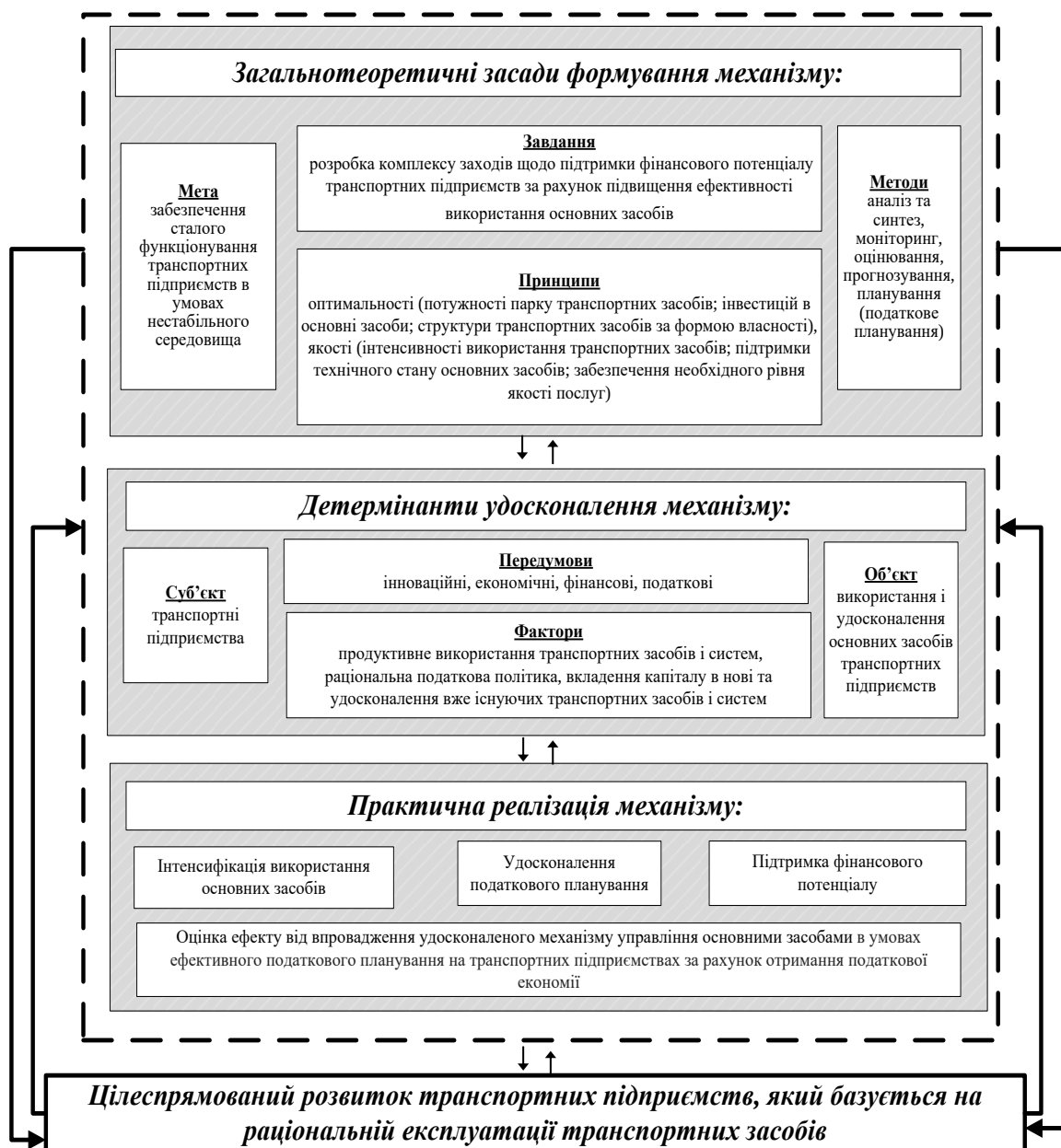


Рис. 3.6. Схема механізму управління основними засобами транспортних підприємств в умовах ефективного податкового планування

Джерело: розроблено автором

Удосконалений механізм є взаємопов'язаною сукупністю структурних елементів із зворотнім зв'язком і включає три блоки: загальнотеоретичні основи формування, детермінанти удосконалення та практичну реалізацію.

Встановлено, що удосконалення механізму управління основними засобами транспортних підприємств передбачає впровадження взаємопов'язаних заходів, а саме інтенсифікацію використання основних засобів, удосконалення податкового планування та забезпечення фінансової стійкості. Інтенсифікація використання основних засобів досягається комплексом заходів, що включають впровадженням передових технологій перевезення вантажів, пасажирів і багажу, недопущення непродуктивної роботи основних засобів, зменшення планових і усунення позапланових простоїв транспортних засобів, поліпшенням їхнього стану тощо.

Це також вплине на фінансову стійкість транспортних підприємств, для яких основні засоби є головним фактором виробництва. Ефективне податкове планування є одним з внутрішніх джерел створення резервів грошових коштів, які можуть бути спрямовані на капітальні вкладення в оновлення основних засобів.

3.2 Методичний підхід до оцінки фінансового потенціалу транспортних підприємств

Основні засоби є основними активами транспортних підприємств. Це обумовлює необхідність дослідження їхнього впливу на фінансову стійкість, оскільки раціональність і ефективність використання саме основних засобів визначає (1) інтенсивність генерування та збалансованість фінансових потоків, (2) наявність у підприємства грошових коштів, які дозволяють підтримувати (фінансувати) свою діяльність протягом певного періоду часу, що включає не тільки надання послуг з транспортування вантажів і пасажирів, а й розвитку (розширення) діяльності, обслуговування кредитів і позик фінансових установ.

Основні засоби, рівень їхнього зносу у значній мірі характеризують поточний і потенційно можливий виробничий і фінансовий потенціал підприємства. Це є справедливим і для транспортної галузі, на які у 2019 р. приходилося 10,0% від первісної (переоціненої) вартості основних засобів, задіяних у національній економіці [176]. Значна кількість основних засобів обумовлена, перш за все, особливостями виробничої (перевізної) діяльності. У той же час ступінь зносу транспортних засобів перевищує 62%, а капітальні вкладення в їхнє поліпшення склали лише 4,2% від загального обсягу інвестицій в основні засоби. Така ситуація є вкрай негативною, оскільки її наслідком може стати не тільки зниження ефективності перевезень (перш за все, якості і швидкості), суттєве зростання витрат на підтримку основних засобів у робочому стані, а й збільшення недоотриманого прибутку через нестачу необхідних транспортних засобів.

Фінансова стійкість транспортних підприємств має свої особливості, які пов'язані зі специфікою їхньої виробничої та економічної діяльності, і, як наслідок, структурою активів і пасивів. Так, на основі дослідження наукових публікацій, присвячених проблемам забезпечення фінансової стійкості транспортних підприємств [63; 75; 146], були виділені такі її характерні особливості:

1) висока питома вага власного капіталу у загальній його вартості. Так, якщо загальноприйнятий нормативний рівень складає 0,5 (оптимальний 0,6-0,7), то для транспортних підприємств він може перевищувати 0,7. Це пов'язано, перш за все, з високою вартістю транспортних засобів, які дуже часто знаходяться у власності підприємств. Однак зараз ця тенденція змінюється внаслідок того, що підприємства не мають коштів для купівлі основних засобів у власність, тому вимушені брати їх у фінансовий лізинг. Це призводить до того, що у структурі джерел фінансування таких підприємств переважають довгострокові і короткострокові зобов'язання і, як наслідок, підвищується залежність від фінансових установ;

- 2) низька мобільність майна через надзвичайно високу питому вагу основних засобів, що є галузевою специфікою транспортних підприємств;
- 3) недостатня гнучкість використання власного капіталу;
- 4) низька рентабельність перевезень. Це є результатом невідповідності зростання собівартості перевезень і тарифів;
- 5) брак абсолютно ліквідних активів для покриття поточних зобов'язань. Це супроводжується зростанням поточних зобов'язань, які спрямовуються для фінансування операційної діяльності (операційні витрати).

Управління основними засобами транспортних підприємств передбачає не тільки ефективне їхнє використання, а й просте та розширене відтворення. В кризових умовах ця діяльність супроводжується ризиками настання негативних наслідків, які мають різну природу та ступень впливу. Залежно від джерела виникнення ці ризики можуть бути розділені на 4 групи, а саме:

(1) інституційні, які виникають внаслідок непередбачених змін у законодавстві відносно введення податків і зборів, зміни термінів здійснення окремих обов'язкових платежів, скасування діючих податкових пільг тощо;

(2) фінансові, які безпосередньо пов'язані із можливістю виникнення дефіциту грошових коштів, необхідних для реалізації інвестиційних заходів щодо поліпшення основних засобів. Вони є похідними від фінансового стану підприємства, рівня його фінансової стійкості, джерел фінансування проекту, структури позикових коштів;

(3) функціональні, тобто ризики, пов'язані власне із інвестиційним проектом, а саме, недосконалістю проектної документації, використанням застарілої техніки та технологій, прорахунків щодо попиту на окремі види перевезень, рівня цін та інших факторів, що призводять до зменшення розрахункового обсягу реалізації продукції (надання послуг з перевезень), операційного доходу, чистого прибутку на стадії експлуатації проекту;

(4) інші ризики, тобто стихійні лиха та інші форс-мажорні обставини, які можуть призвести до втрати як частини розрахункового доходу, так і частини капіталу підприємства, а саме, основних засобів, оборотного капіталу, тощо.

Відповідно до стандарту ISO 31000:2018 зниження, попередження та управління ризиками мають бути щоденними завданнями будь-якого підприємства, зокрема транспортного [200]. Ці завдання є взаємопов'язаними, оскільки управління ризиками передбачає їхнє зниження та зменшення можливих негативних наслідків, що, у свою чергу, вимагає попередження ризикових ситуацій.

В умовах жорсткого дефіциту власних фінансових ресурсів для керівництва транспортних підприємств особливу актуальність має проблема управління саме фінансовими ризиками. Це можна пояснити тим, що інвестиційна діяльність на транспорті має специфіку, а саме, інвестиційні проекти є довгостроковими, вони передбачають залучення значних грошових коштів, період окупності яких значно перевищує цей показник в інших галузях національної економіки. Тоді з позицій проектного аналізу функціонування будь-якого транспортного підприємства можна представити як множину проектів зі створення або удосконалення основних засобів, що знаходяться в різних фазах життєвого циклу. При цьому доцільно виділяти 3 множини проектів: (1) сукупність основних засобів, що вже використовуються в процесі транспортного виробництва (знаходяться в експлуатаційній фазі життєвого циклу, D_1); (2) сукупність основних засобів, які ще тільки створюються, але в які вже здійснюється вкладення коштів (знаходяться в інвестиційній фазі життєвого циклу, D_2); (3) сукупність основних засобів, доцільність інвестування в які ще тільки оцінюється (знаходяться в передінвестиційній фазі життєвого циклу, D_3). Тоді функціонування транспортного підприємства у кожний момент часу t можна представити у вигляді функціоналу такого виду [165]:

$$D=f(D_1,D_2,D_3,t). \quad (3.9)$$

Використання моделі (3.8) для опису транспортного підприємства дозволяє розглядати його функціонування як реалізацію певного стратегічного проекту, в межах якого відбувається реалізація субпроектів, спрямованих на

розширення його діяльності, поліпшення основних засобів, тощо. Тоді формування сукупностей D_1 , D_2 , D_3 необхідно здійснювати із дотриманням принципу комплементарності, тобто найкращий результат (підвищення ефективності функціонування підприємства, підтримка його фінансової стійкості тощо) має досягатися за рахунок збільшення числа взаємодій між різними сукупностями основних засобів (рис. 3.7).

Основні засоби кожної з виділених сукупностей будуть по-різному впливати на фінансові ризики, форму їхнього прояву і, відповідно, на фінансову стійкість підприємства. Тоді, базуючись на класифікації, що була запропонована Бланком І.О. [10], можна оцінити вплив основних засобів на імовірність втрати фінансової стійкості підприємства (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Взаємозв'язок ризиків втрати фінансової стійкості та сукупностей
основних засобів транспортних підприємств

Вид ризику	Сукупність основних засобів
Ризик, пов'язаний із недосконалістю структури капіталу (надмірне залучення коштів із зовнішніх джерел)	D_2
Ризик неплатоспроможності (низька ліквідність активів)	D_1, D_2
Інвестиційний ризик (непередбачені фінансові втрати, пов'язані із інвестиційною діяльністю)	D_1, D_2, D_3
Інші ризики (інфляційний, кредитний, податковий тощо)	D_1, D_2

Джерело: розроблено автором

Як видно з наведеної таблиці, ризики втрати фінансової стійкості через недосконалість управління основними засобами формуються, в основному, в процесі їхньої експлуатації та вкладення коштів у створення нових і пов'язані, перш за все, з неефективним формуванням і використанням фінансових ресурсів. У той же час більшу ризикованість мають основні засоби, які ще знаходяться в процесі капітальних вкладень, через складність прогнозування грошових потоків, непрогнозовані зміни у зовнішньому середовищі, переорієнтацію транспортних потоків.

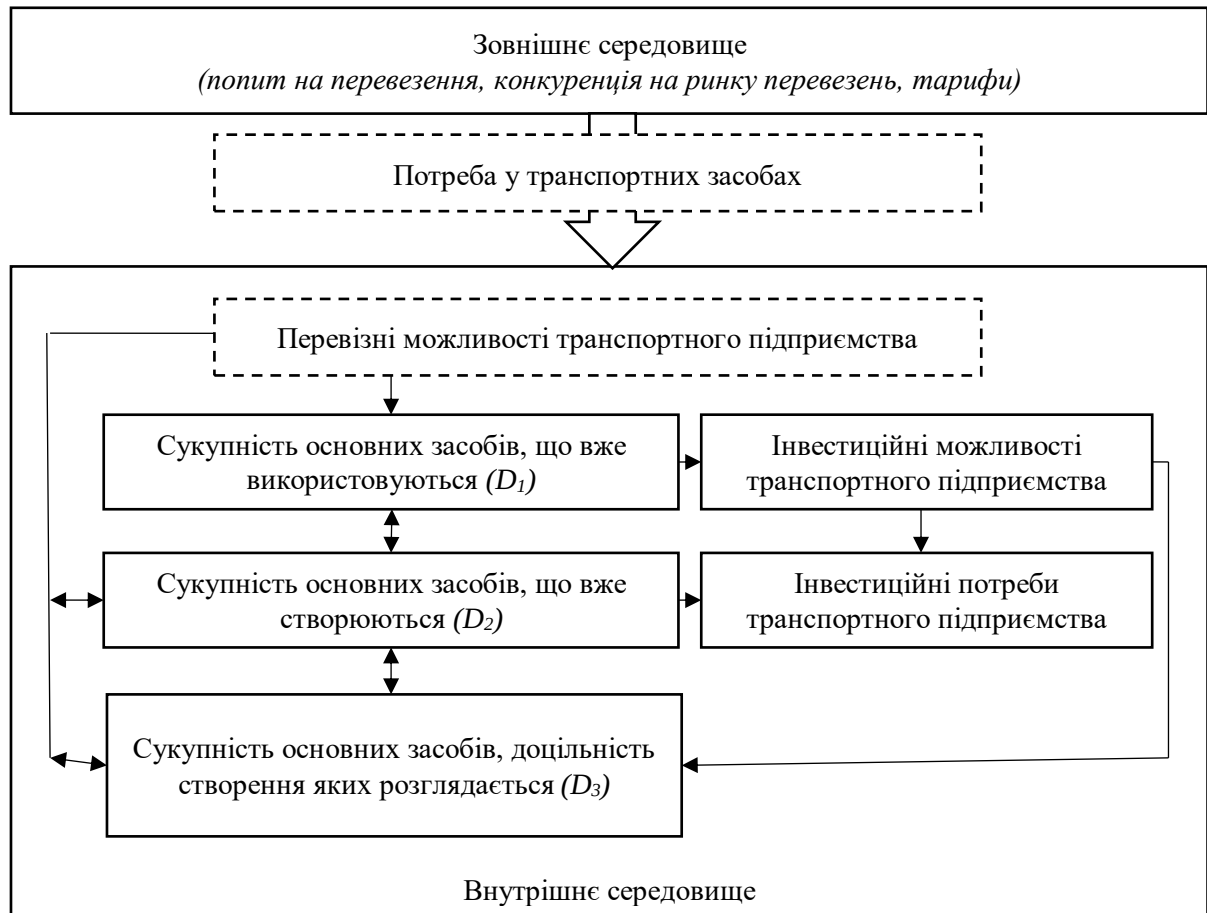


Рис. 3.7. Взаємодія між сукупностями основних засобів транспортного підприємства

Джерело: розроблено автором

Через неефективне управління сукупностями D_1 , D_2 може виникнути необхідність підтримки фінансової стійкості транспортного підприємства. Через брак грошових коштів необхідно дотримуватися принципу ефективності здійснення оперативних інвестицій. Тоді з урахуванням принципу комплементарності вкладення ефект від оперативних інвестицій має бути не нижчим, ніж сума вкладених коштів [165]:

$$I_{op}(t) \leq E_{op}(t + 1), \quad (3.10)$$

де $I_{op}(t)$ – розмір (сума) оперативного інвестування у підтримку фінансової стійкості транспортного підприємства в період часу t ;

$E_{op}(t + 1)$ – очікуваний ефект від оперативних інвестицій у період часу $(t + 1)$.

Найбільший ризик для фінансової стійкості підприємства становлять основні засоби сукупності D_2 . Крім очевидних причин, які достатньо глибоко розглянуті в наукових публікаціях [10; 24; 25], також слід враховувати те, що виникнення часових розривів у процесі вкладення коштів також може призводити до зростання фінансових ризиків транспортного підприємства.

Так, як зазначали Кравченко О.О. та Андрєєва О.В., наслідком цього можуть стати зростання потреби в обсягах інвестицій і зниження економічної ефективності придбання чи модернізації основних засобів у майбутньому [64].

Одним із способів запобігання виникненню таких розривів є створення резервів на покриття непередбачуваних витрат, що передбачає встановлення співвідношення між потенційними ризиками реалізації проекту і витратами, необхідними для подолання збоїв, перш за все, в його фінансуванні. Прогнозування та оцінка непередбачуваних витрат дозволить звести до мінімуму перевитрати коштів, що в умовах дефіциту доступних коштів є надзвичайно цінним, і дозволить не допустити не тільки появу розривів у процесі реалізації проекту зі створення чи удосконалення основних засобів, а й зменшення фінансової стійкості підприємства. Тому оперативні інвестиції у припинення подальшого погіршення фінансового стану транспортного підприємства можна розглядати як підтримуючі інвестиції.

З огляду на зазначене необхідно ввести такі припущення щодо функціонування транспортного підприємства:

1) існує науково обґрунтована траєкторія розвитку підприємства, яка визначається в процесі планування його виробничої та фінансово-економічної діяльності (запланована траєкторія);

2) запланована траєкторія вважається оптимальною в умовах, що склалися у зовнішньому та внутрішньому середовищі підприємства;

3) запланована траєкторія забезпечує достатній рівень фінансової стійкості підприємства, достатній для ефективного здійснення операційної, інвестиційної та фінансової діяльності;

4) для кожного періоду часу (місяць, квартал, півріччя, рік) визначається припустимий діапазон значень основних показників і співвідношень, які обираються як індикатори фінансової стійкості підприємства.

При відхиленні фактичної траєкторії функціонування підприємства за межі припустимого діапазону значень її необхідно корегувати за допомогою оперативних інвестицій. Оскільки основою активів транспортних підприємств є основні (транспортні) засоби, то ці оперативні інвестиції мають здійснюватися, перш за все, в ті, що знаходяться в сукупності D_2 .

При здійсненні таких інвестицій в період часу t може спостерігатися тимчасове зниження ефективності функціонування підприємства і відхилення фактичної траєкторії розвитку підприємства від запланованої, що призведе до зменшення (втрати) сукупного доходу підприємства:

$$\Delta D(t) = D_p(t) - D_f(t), \quad (3.11)$$

де $\Delta D(t)$ – зміна сукупного доходу транспортного підприємства за період часу t ;

$D_p(t)$, $D_f(t)$ – запланований і фактично отриманий сукупний дохід підприємства за період часу t ;

t ($t \in [t_p; t_z]$) – період часу, протягом якого спостерігаються відхилення фактичної траєкторії від запланованої.

Повернення фактичної траєкторії в заплановані межі за допомогою оперативних інвестицій має здійснюватися з урахуванням реалізації принципу компліментарності, а саме, витрати на оперативні інвестиції мають повністю відшкодовувати або мінімізувати збитки, які виникли через зміну траєкторії. Якщо реалізується припущення, що втрати транспортного підприємства припиняються, як тільки оперативні інвестиції починають давати економічну

віддачу, то очікуваний ефект від їхньої реалізації має задовольняти такій нерівності:

$$E_{op}(t+n) \geq I_{op}(t) + \Sigma \Delta D'(t), \quad (3.12)$$

де $E_{op}(t+n)$ – очікуваний ефект від оперативних інвестицій, отриманий у періоді часу $(t+n)$;

$\Sigma \Delta D'(t)$ – прогноз втрат сукупного доходу підприємства протягом n періодів часу;

n – кількість періодів часу, через які буде отриманий ефект від реалізації оперативних інвестицій.

Оскільки кількість періодів n може складати декілька тижнів або навіть місяців, то необхідно враховувати зміну їхньої реальної вартості в різні періоди часу. Тоді з урахуванням розподілу в часі процесів здійснення оперативних інвестицій та формування ефекту вираз (3.11) можна переписати таким чином:

$$\sum_{t=t_z-t_p}^{t_k-t_p} \frac{E_{op}(t)}{(1+r)^t} \geq \sum_{t=t_n-t_p}^{t_z-t_p} \frac{I_{op}(t)}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^{t_z-t_p} \frac{\Delta D'(t)}{(1+r)^t}, \quad (3.13)$$

де t_n , t_k – початок і закінчення періоду здійснення оперативних інвестицій;

r – ціна авансованого капіталу (ставка дисконтування).

У формулі (3.13) момент часу, в який будуть здійснені оперативні інвестиції (t_n) не буде збігатися з моментом виходу фактичної траєкторії функціонування транспортного підприємства за припустимі межі (t_p), оскільки рішення про здійснення оперативних інвестицій має бути обґрунтованим і враховувати те, які саме індикатори призвели до погіршення фінансової стабільності підприємства.

Припустимо, що існує деяка множина альтернативних оперативних інвестицій (оперативних інвестиційних проектів), які можна використовувати як управлінські впливи на окремі аспекти виробничої та фінансово-економічної діяльності транспортного підприємства при виявленні відхилень за межі

припустимої області. Ця множина оперативних інвестицій має бути не пустою, тобто включати J ($j = (\overline{1, J})$) альтернативних управлінських рішень. Тоді буде існувати задача вибору оптимального інвестиційного проекту, реалізація якого буде спрямована на підтримку фінансової стійкості транспортного підприємства. При цьому слід враховувати, що оперативні інвестиції будуть вимушеними, тому до них в якості критерію слід застосовувати максимізацію очікуваного ефекту, тобто

$$\max_{j, j=(\overline{1, J})} \sum_{t=t_{z,j}-t_p}^{t_{k,j}-t_p} \frac{E_{op,j}(t)}{(1+r)^t}. \quad (3.14)$$

Модель (3.13)–(3.14) має бути доповнена такими обмеженнями.

Обмеження 1. Швидкість реалізації оперативних інвестицій j :

$$t_{krit} \geq t_{z,j}, \quad (3.15)$$

де t_{krit} – теоретично розрахований період часу, за який рівень фінансової стійкості підприємства стане менше критично допустимого рівня.

Обмеження 2. Можливий обсяг оперативних інвестицій в період часу t :

$$\sum_{t=t_{n,j}-t_p}^{t_{z,j}-t_p} \frac{I_{op,j}(t)}{(1+r)^t} \leq \frac{IP(t)}{(1+r)^{(t_{n,j}-t_p)}}, \quad (3.16)$$

де $IP(t)$ – реальні інвестиційні можливості підприємства на момент виникнення потреби в оперативних інвестиціях або на момент початку реалізації управлінського рішення j ;

$(t_{n,j} - t_p)$ – момент часу, з якого починається реалізація оперативних інвестицій j .

Обмеження 3. Очікуваний ефект від реалізації оперативних інвестицій:

$$E'_j(t_j) - I_{op,j}(t_j) \geq E_{krit}(t), \quad (3.17)$$

де $E'(t_j)$ – прогнозна величина ефекту від впровадження оперативних інвестицій j за період часу t_j ;

t_j ($t_j \in [t_{n,j}; t_{z,j}]$) – період часу, протягом якого відбувається генерування ефекту від реалізації оперативних інвестицій j ;

$E_{krit}(t)$ – критично припустиме (мінімальне) значення ефекту для транспортного підприємства, необхідне для підтримки фінансової стійкості для періоду часу t .

Модель (3.13)–(3.17) є задачею нелінійного програмування. Її розв’язання дозволить вирішити дві проблеми, які стоять перед транспортними підприємствами, а саме (1) використовувати основні засоби як джерело підтримки фінансової стійкості підприємства; (2) визначати управлінські рішення, що базуються на оперативних інвестиціях в основні засоби, спрямовані на підвищення рівня фінансової стійкості підприємства з урахуванням умов, які склалися в його зовнішньому та внутрішньому середовищі, а також на отримання максимального ефекту від таких інвестицій.

Розрахунок за моделлю (3.13)–(3.17) має базуватися на комплексній оцінці потенціалу підприємства, а не тільки рівня фінансової стійкості, оскільки вона є однією із складових фінансового потенціалу будь-якого підприємства, у тому числі, й транспортного. Оцінка фінансового потенціалу транспортних підприємств буде здійснюватися на основі розрахунку 4 груп показників, а саме: (1) коефіцієнти структури капіталу і ефективності його використання (показники фінансової стійкості); (2) коефіцієнти ліквідності (показники платоспроможності); (3) коефіцієнти оборотності; (4) коефіцієнти рентабельності. Розрахунок цих показників здійснювався на основі фактологічного матеріалу трьох підприємств, які здійснюють автомобільні вантажні перевезення. Обрані підприємства мають різну структуру джерел фінансування, тому є доцільним аналіз їхніх даних. Для збереження комерційної таємниці назви цих підприємств були змінені на АТП-1, АТП-2, АТП-3.

Фінансова стійкість підприємства залежить від фінансової структури капіталу і політики фінансування його активів, тому оцінка рівня фінансової стійкості має базуватися на розрахунку (1) коефіцієнта фінансування

(співвідношення залучених і власних коштів, Total debt to net worth); (2) коефіцієнта автономії (платоспроможності); (3) коефіцієнта маневреності; (4) коефіцієнта ефективності використання власних коштів; (5) коефіцієнта використання фінансових ресурсів (усього майна). Як видно з даних табл. 3.2, найбільш фінансово стійким є АТП-2, хоча і воно має проблеми із структурою джерел фінансування, використанням власних і фінансових ресурсів.

Таблиця 3.2

Показники, що характеризують фінансовий потенціал транспортних підприємств

Показник	Нормативне значення*	Транспортне підприємство		
		АТП-1	АТП-2	АТП-3
Показники фінансової стійкості				
Коефіцієнт фінансування	0,67–1,5	0,006	0,729	0,165
Коефіцієнт автономії	≥ 0,5	0,006	0,422	0,380
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	≥ 0,1	-0,148	0,531	0,429
Коефіцієнт використання власних коштів	≥ 0,4	0,293	0,012	0,023
Коефіцієнт використання фінансових ресурсів	–	0,002	0,001	0,001
Показники ліквідності				
Коефіцієнт поточної ліквідності	1,5–2,5	0,999	1,478	1,436
Коефіцієнт швидкої ліквідності	> 0,8	0,836	0,933	0,531
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	> 0,1–0,2	0,003	0,068	0,043
Показники оборотності				
Коефіцієнт оборотності активів	–	2,189	0,322	1,336
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	–	3,251	0,832	2,187
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	–	4,609	2,714	3,835
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	–	2,204	0,465	1,608
Показники рентабельності				
Рентабельність продукції	–	0,001	0,004	0,001
Рентабельність власного капіталу	–	0,293	0,003	0,003
Рентабельність оборотних активів	–	0,002	0,002	0,003
Рентабельність необоротних активів	–	0,255	0,004	0,002

* нормативні значення взяті в [55]

Джерело: розраховано автором

Це пов'язано з тим, що переважна більшість транспортних засобів цього підприємства знаходиться в його власності. Орієнтація на використання основних засобів, отриманих у фінансовий лізинг, призводить до зниження фінансової стійкості підприємств (АТП-1 та АТП-3).

Ліквідність підприємства характеризують коефіцієнти ліквідності, а саме. поточної ліквідності, швидкої (термінової) ліквідності, абсолютної ліквідності та загальний показник ліквідності балансу. Як видно з табл. 3.2, проблеми з ліквідністю мають всі підприємства. Якщо для підприємств АТП-2 та АТП-3 коефіцієнт поточної ліквідності практично наближається до нижньої границі нормативних значень, то для АТП-1 воно є значно меншим, що свідчить про неспроможність підприємства відповідати по поточним зобов'язанням своїми оборотними активами. У той же час АТП-1 та АТП-2 зберігають свою спроможність погашати поточні (короткострокові) зобов'язання за рахунок високо- і середньоліквідних оборотних активів. Однак можливості погашати поточні (короткострокові) зобов'язання за рахунок найбільш ліквідної частини активів жодне підприємство не має. Це свідчить про значні проблеми з їхньою платоспроможністю.

Аналіз оборотності дозволяє оцінити здатність організації приносити дохід шляхом здійснення обороту «гроші–товар–гроші». В результаті аналізу оборотності можна зрозуміти умови матеріального постачання, збуту готової продукції (надання послуг), умов розрахунків з покупцями і постачальниками та ін. Аналіз оборотності передбачає розрахунок коефіцієнтів оборотності активів, кредиторської та дебіторської заборгованості та оборотних активів. Найкраща ситуація з оборотністю різних видів активів у АТП-1. Найгірша ситуація - у АТП-2, що пов'язано з низькою ефективністю використання активів.

Показники рентабельності характеризують ефективність функціонування підприємства. Крім того, вони відображає ефективність використання грошових, матеріальних та інших ресурсів. Для діагностики фінансового потенціалу, можливостей його зростання необхідно розраховувати рентабельність продукції

(продажу, реалізації), рентабельність власного капіталу, рентабельність оборотних і необоротних активів. Як видно з табл. 3.2, рентабельність продукції та використання активів є дуже низькою, що є типовим для транспортних підприємств. У АТП-1 рентабельність власного капіталу та необоротних активів є достатньо високою – 29,3% та 25,5% відповідно, що пов'язано з незначною їхньою вартістю.

Тоді визначення комплексної оцінки фінансового потенціалу транспортних підприємств буде включати 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 за формулою:

$$IB_z = \frac{\sum B_z}{n_z}, \quad (3.18)$$

де IB_z – усереднена сума балів по кожній групі z ;

$\sum B_z$ – загальна сума балів по групі z ;

n_z – кількість показників у групі z .

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

$$I_z = \sum IB_z, \quad (3.19)$$

де I_z – комплексна оцінка фінансового потенціалу.

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.

За запропонованим методичним підходом на основі даних 3.2 було здійснено комплексну оцінку рівня фінансового потенціалу підприємств АТП–1, АТП–2, АТП–3. Результати розрахунків наведені в табл. 3.3.

Таблиця 3.3

Узагальнене оцінювання фінансового потенціалу транспортних підприємств

Групи показників	Підприємство		
	АТП–1	АТП–2	АТП–3
Фінансова стійкість	0,20	1,00	0,80
Ліквідність	0,67	2,00	0,33
Оборотність	1,00	0,50	1,00
Рентабельність	1,00	0,00	0,00
Комплексна оцінка фінансового потенціалу, балів	2,87	3,50	2,13

Джерело: розраховано автором

Як видно з проведених розрахунків, усі підприємства мають недостатній рівень фінансового потенціалу. АТП–2, маючи найкращий результат, наближається до рівня «достатній фінансовий потенціал», однак воно має значні проблеми з рентабельністю і оборотністю, що є результатом неефективного використання основних засобів. АТП–3 знаходиться на межі переходу до рівня «низький фінансовий потенціал», що є наслідком низької ліквідності активів, рентабельності та фінансової стійкості. Краща ситуація у АТП–1, однак підприємство використовує основні засоби, отримані в лізинг, що впливає на його фінансову стійкість. Низька питома вага власного капіталу у структурі джерел фінансування та нераціональне зростання частки короткострокових і довгострокових зобов'язань робить підприємство надзвичайно фінансово нестійким.

Виявлені проблеми обумовлюють вибір напрямку здійснення оперативних інвестицій: (1) в оптимізацію структури та вартості позикового капіталу; (2) у зростання ефективності використання власного капіталу. У табл. 3.4 наведені напрями щодо забезпечення фінансового потенціалу транспортних підприємств.

Таблиця 3.4

Напрями забезпечення фінансового потенціалу транспортних підприємств

Напрямок	Спосіб досягнення	Програма дій	Заходи
Оптимізація структури та вартості позикового капіталу	Диверсифікація джерел грошових коштів для фінансування операційної, інвестиційної та фінансової діяльності	Використання різних джерел формування капіталу з урахуванням їхньої вартості	1. Використання механізмів лізингу та факторингу. 2. Залучення коштів фінансових установ для інвестиційної діяльності.
Зростання ефективності використання власного капіталу	Зниження собівартості перевезень	1. Впровадження енергозберігаючих технологій. 2. Підвищення продуктивності праці. 3. Зростання ефективності використання транспортних засобів. 4. Збільшення обсягів перевезень	1. Оновлення та модернізація транспортних засобів. 2. Підвищення кваліфікації та освітнього рівня працівників. 3. Збільшення фондоозброєності. 4. Зростання фондовіддачі.
	Збільшення обсягів послуг на основі збереження позицій на існуючих ринках вантажних і пасажирських перевезень та просування на нові ринки	1. Задоволення попиту на перевезення 2. Стимулювання попиту на перевезення 3. Розвиток інноваційних транспортних послуг	1. Випереджаючий розвиток інфраструктури. 2. Підвищення якості та безпеки перевезень вантажів і пасажирів. 3. Вдосконалення організації продажу послуг 4. Гнучка тарифна політика. 5. Розвиток нових видів перевезень вантажів 6. Підвищення якості та швидкості перевезень. 7. Впровадження нових бізнес-технологій на основі логістики.

Джерело: складено автором

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.

Прогнозування та оцінка непередбачуваних витрат дозволить звести до мінімуму перевитрати коштів, що в умовах дефіциту доступних коштів є надзвичайно цінним і дозволить не допустити не тільки появу розривів у

процесі реалізації проекту зі створення або удосконалення основних засобів, а й зменшення фінансової стійкості підприємства.

Формування необхідних резервів в умовах дефіциту грошових коштів для реалізації проектів з створення або поліпшення основних засобів є проблемою, яку можна вирішити шляхом впровадження ефективного податкового планування.

3.3 Методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами

Належне та надійне фінансування транспортного сектора є передумовою сталого надання послуг перевезень [100]. Однак, як вже було зазначено раніше, транспортні підприємства в Україні постійно мають дефіцит фінансових ресурсів, що може вкрай негативно вплинути на перевізні можливості через незадовільний стан основних засобів. З іншого боку, нестабільність зовнішнього середовища є одним з головних факторів, що не дозволяють коректно спрогнозувати грошові потоки, пов'язані з реалізацією конкретного інвестиційного проекту, а відповідно, і спланувати витрати і доходи.

Серйозною проблемою реалізації будь-якого інвестиційного проекту є відсутність фінансових ресурсів або їхня недостатня кількість. Через це можуть виникати часові розриви у фінансуванні передінвестиційної та інвестиційної фаз життєвого циклу інвестиційного проекту. Реалізація проекту в умовах дефіциту фінансування може призводити до зриву плану реалізації проекту, в тому числі, до повної, часткової або безповоротної втрати вкладених інвестиційних коштів.

Типовими наслідками недофінансування інвестиційних проектів є (а) зниження планових показників ефективності проекту; (б) передчасне припинення реалізації інвестиційного проекту. Тому однією з головних

проблем управління основними засобами має стати недопущення виникнення «розривів» у фінансуванні. На основі наукових публікацій [7; 144] було виділено два можливих напрямки зниження фінансових ризиків реалізації проектів:

- 1) залучення додаткових інвестиційних ресурсів – кредитів, позик та інших джерел фінансових ресурсів;
- 2) зниження фінансового навантаження на проект, до якого відносяться виплата податків, відсотків по кредитах та інших фінансових зобов'язань.

Однак ці напрями не є рівноцінними з позицій транспортних підприємств. Так, в Україні підприємства не мають реальних можливостей залучення інвестиційних ресурсів із зовнішніх джерел на вигідних умовах. Кредитні ресурси є занадто дорогими, а великі строки окупності інвестицій в розвиток транспортних підприємств роблять їх економічно недоцільними у сучасних умовах. Тому більш раціональним є формування та використання внутрішніх резервів щодо зниження ризиків реалізації проектів. Одним з можливих шляхів цього є резерви грошових коштів, які будуть використовуватися для підтримки реалізації проектів при виникненні в цьому необхідності.

Під резервами підприємства розуміється відрізок між точкою фактичного використання ресурсу і потенційно доступного [8]. При цьому відрізок між точкою фактичного використання ресурсу і точкою, що відображає наявний ресурсний потенціал підприємства, є внутрішніми резервами розвитку, а відрізок від точки, що відбиває наявний ресурсний потенціал підприємства, до точки доступних ресурсів, є зовнішніми резервами підприємства. Таким чином, резервами є ресурси і можливості підприємства, що не використовуються зовсім або не в повному обсязі. Як позитивний чинник слід відзначити, що ці ресурси знаходяться в найбільшому ступені готовності до використання і можуть розглядатися як нереалізований потенціал підвищення ефективності різних аспектів діяльності підприємства.

З позицій управління основними засобами в аспекті інвестування в їхнє оновлення та удосконалення слід розрізняти резерви за часовою ознакою, а саме:

1) невикористані резерви, тобто втрачені можливості підприємства за певний проміжок часу;

2) поточні резерви, які виступають як можливість підвищення показників діяльності підприємства протягом найближчого періоду (місяця, кварталу або року);

3) перспективні резерви, тобто потенційні можливості для поліпшення показників діяльності в довгостроковому періоді.

У контексті формування резервів грошових коштів для підтримки інвестиційної діяльності транспортних підприємств актуальним є акцентування уваги на визначенні невикористаних і поточних резервів. Це відповідає принципу економічної доцільності, що виражається в аналізі реальних можливостей підприємства, а також принципу «довгого ящика», який передбачає не тільки швидке виявлення резервів, а й їхнє оперативне використання.

Комплексність виявлення резервів проявляється у збалансованості основних аспектів процесу виробництва, а саме, засобів праці, предметів праці та трудових ресурсів [67]. Однак, на нашу думку, потужним резервом підвищення ефективності діяльності підприємства є також розвиток його управлінської політики, яка буде охоплювати різні аспекти його виробничої та фінансово-економічної діяльності. Специфікою реалізації капітальних вкладень в основні засоби транспортних підприємств є те, що у більшості випадків найбільш критичний вплив має ризик фінансування проекту, тому з множини потенційних джерел резервів необхідно у першу чергу звертати увагу на ті, що забезпечать можливість збільшення власних грошових коштів. Одним з джерел формування таких резервів є податкове планування, яке може розглядатися як одно з реальних внутрішніх джерел створення резервів грошових коштів, які

можуть бути спрямовані на капітальні вкладення в оновлення основних засобів транспортних підприємств.

Відповідно до неокласичної економічної теорії (main stream) однією з головних цілей функціонування будь-якого підприємства (суб'єкта господарювання) є отримання підприємницького прибутку, тобто прибутку, який «очищений» від податків [5]. Це твердження можна переформулювати таким чином: підприємство функціонує ефективно, якщо воно не тільки отримує чистий (економічний) прибуток, а й збільшує його. Оскільки від обсягу сплачених податків залежить розмір чистого прибутку, тому вони прямо впливають не тільки на чистий прибуток, а й на можливість формування резервів грошових коштів підприємства. Тоді податки слід розглядати як фактор, що не використовується, хоча і знаходиться у розпорядженні підприємства постійно.

Як було показано у розділі 1, податкове планування є однією з моделей поведінки підприємства (суб'єкта господарювання) щодо сплати податків. У розділі 1 було також наголошено, що серед науковців відсутній єдиний підхід до визначення сутності податкового планування. Додамо, що одна група дослідників [36; 61] висуває твердження, що податкове планування базується на мінімізації сум, сплачених підприємствами у вигляді податків, тобто на максимальному зниженні всіх податків. Цей підхід передбачає визнання за кожним платником податків права на використання всіх припустимих законом засобів, прийомів і способів для максимального зменшення своїх податкових зобов'язань (податкового навантаження). При мінімізації податків платник податків використовує всі переваги і недоліки існуючого законодавства, в тому числі його недосконалість, складність і суперечливість. При цьому він реалізує податкові схеми, що дозволяють застосовувати такі форми економічних дій, оподаткування яких мінімально. За рахунок зменшення податкового навантаження підприємство отримує можливість для підвищення прибутковості і, як наслідок, збільшення власних фінансових ресурсів.

Інші автори [99; 178; 196; 217] зазначають, що поняття податкового планування передбачає податкову оптимізацію, тобто процес, пов'язаний із досягненням певних пропорцій всіх аспектів діяльності підприємства в цілому, угод і проектів. Мова йде про вибір оптимального, з точки зору конкретного платника податків, сполучення та побудови правових форм діяльності з метою зниження податкового навантаження в межах діючого податкового законодавства.

На нашу думку, податкове планування має поєднувати ці два підходи, оскільки прагнення мінімізувати суми сплачених податків є більше задачею поточного податкового менеджменту, а оптимізація податків – стратегічного. Крім того, надмірне бажання мінімізувати податкові зобов'язання може мати неочікувані негативні наслідки, а саме, як зазначає Вилкова О.С., заважати поточній діяльності підприємства, вступити у протиріччя з іншими цілями фінансового менеджменту і привернути надмірну увагу податкових органів [26]. Тому податкове планування на підприємстві має вибудовуватися на балансі між бажанням та доцільністю мінімізувати податкові зобов'язання. Тоді його основними цілями будуть такі: (1) оптимізація податкових платежів; (2) скорочення податкових втрат з конкретного податку або по групі податків.

Специфіка податкового планування визначається комплексом факторів, а саме: (а) специфікою об'єкта оподаткування; (б) специфікою суб'єкта оподаткування; (в) певною можливістю обходу податку, яка є наслідком особливостей методів оподаткування, способів його обчислення та сплати; (г) використанням певних варіантів облікової та договірної політики; (д) можливістю для уходу та легального зниження податків при використанні податкових сховищ. Таким чином, податкове планування дозволяє оптимізувати розмір податкового тягаря та уникнути економічних збитків, пов'язаних із виплатою штрафів на користь держави.

Можливість використання податкового планування в управлінні основними засобами транспортних підприємств обумовлюється такими чинниками. По-перше, воно є частиною фінансового менеджменту

підприємства і займає, за оцінкою Вилкової О.С., в ньому [фінансовому менеджменті] специфічне місце [26]. Це пояснюється тим, що податковий аспект присутній в будь-якому сегменті управління фінансами (рис. 3.8).

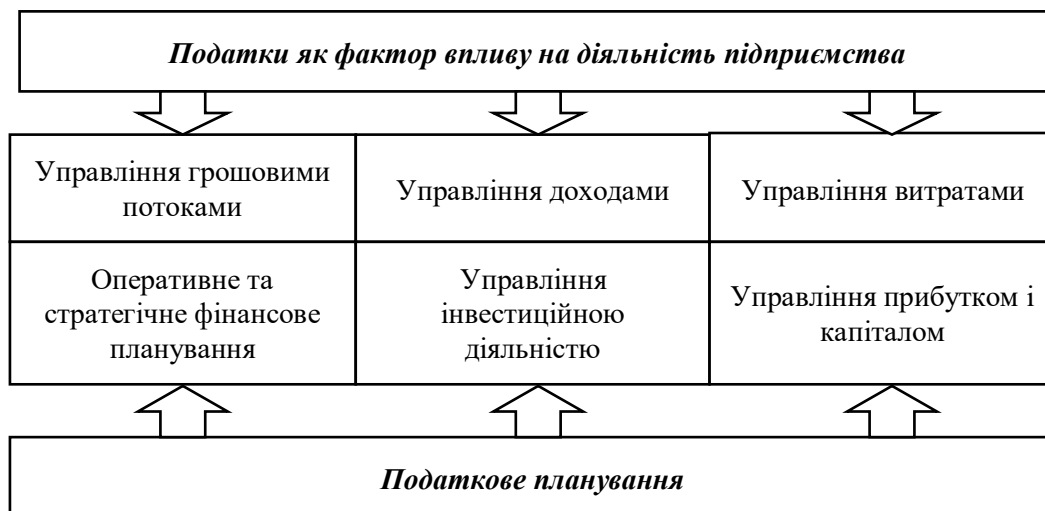


Рис. 3.8. Місце податків і податкового планування в системі управління підприємством

Джерело: побудовано автором

По-друге, податкові відносини виникають на стадії перерозподілу виробничого циклу, тому їм притаманна обмежена самостійність, тобто податкове планування, не маючи чітко проявленої самостійності, має суттєвий вплив на прийняття господарських рішень і рівень ефективності операційної, інвестиційної та фінансової діяльності підприємств будь-якої галузі, зокрема транспортної.

По-третє, економія при сплаті податків приводить до збільшення власних грошових коштів та інших фінансових ресурсів підприємства, тому можна стверджувати, що податкове планування є одним з дієвих способів підвищення його фінансової стійкості. Тому відсутність ефективного податкового планування призводить до наступних негативних наслідків для підприємства: (1) недостатньо повно використовуються можливості розвитку бізнесу, що в умовах зростання конкурентної боротьби може мати фатальні наслідки для

підприємства; (2) не забезпечується системність розвитку. Це може призводити до виникнення значних «помилки» у стратегії розвитку та реалізації своєї місії. Це є справедливим і для транспортних підприємств.

У процесі управління основними засобами у підприємства може виникати необхідність створення: (1) резервів для підтримки проектів, що вже реалізуються на підприємстві (оперативні резерви); (2) резерви для проектів, впровадження яких ще плануються (стратегічні резерви). В цьому контексті необхідно розрізняти планування податкових платежів і власне податкове планування. В табл. 3.5 наведені принципові відмінності між цими поняттями.

На основі даних табл. 3.5 можна зробити висновок, що формування оперативних резервів буде здійснюватися в процесі планування податкових платежів, а стратегічних – власне податкового планування. Тоді у першому випадку є сенс говорити про тактичне податкове планування як один із шляхів формування резервів грошових коштів. Як зазначають Разник Е.Д. та Самсонова І.О., тактичне (поточне) податкове планування відіграє важливу роль в оперативній діяльності підприємств, оскільки від його ефективності залежить досягнення кінцевого результату податкового планування, а саме мінімізації податкових зобов'язань при заданому обсязі продажів (надання послуг) [133]. Оскільки тактичне податкове планування має обмежений термін (поточний рік), то його прийомами є податкові пільги, прогалини в законодавстві, відстеження та врахування змін і доповнень в ньому.

Формування стратегічних резервів за допомогою податкового планування базується на довгостроковому курсі підприємства в сфері легального зниження витрат, пов'язаних з податками. Це може бути досягнуто за рахунок вибору організаційно-правової форми юридичної особи (транспортного підприємства), реорганізації підприємства, амортизаційної політики. Можливості управління витратами, пов'язаних із податками, при тактичному та стратегічному податковому плануванні наведені на рис. 3.9.

Таблиця 3.5

Відмінності між плануванням податкових платежів і податковим плануванням

Ознаки	Характеристики	
	планування податкових платежів	податкове планування
Сутність	Важливий етап розробки податкової політики підприємства, спрямований на визначення планових сум його податкових платежів у майбутньому періоді і розробка графіка їхньої сплати	Вибір оптимального, з точки зору конкретного платника податків (підприємства), об'єднання і побудови правових форм діяльності з метою зменшення податкового навантаження в рамках чинного податкового законодавства
Мета	Обчислення сум окремих податків і загальної суми податкових платежів на плановий період, а також податкового платіжного календаря	Оптимізація сум окремих податків і загальної суми податкових платежів у плановому періоді
Варіативність	Відсутня (один варіант)	Багатоваріантне
Прийоми планування	1. Використання різноманітних пільг, які можуть бути застосовні для конкретних видів діяльності. 2. Використання податкових пільг, передбачених міжнародним законодавством з метою виключення подвійного оподаткування.	1. Використання різних податкових режимів (ефективних з точки зору підприємства). 2. Вибір найкращої форми здійснення та документального оформлення відносин за договорами з партнерами для раціонального податкового планування.
Методи планування	Балансовий, розрахунково-аналітичний, метод відстрочки податкового платежу	Методи економіко-математичного моделювання, факторний аналіз, експертні оцінки тощо
Результат планування	Мінімізація сум податків, що підлягають сплаті до бюджетів всіх рівнів та цільові позабюджетних фондів.	Зменшення податкового навантаження на підприємство.

Джерело: складено автором на основі [9; 26;102;133]

Вилкова О.С. зазначала, що податкове планування створює необхідні умови не для революційного прориву у розвитку підприємства, а для стабільного економічного зростання суб'єктів господарювання [26]. У цьому контексті є сенс говорити про економію, яка буде отримана підприємством в результаті податкового планування. Таку економію слід розглядати не як податковий дохід, а як податкову економію. Як зазначав голова Комітету Верховної Ради України з питань фінансів, податкової та митної політики у 2010 р. Гетманцев Д., під податковою економією слід розуміти одержання

платником податків додаткового доходу (вигоди, блага) за рахунок зменшення податкових відрахувань у будь-якій формі і на будь-яких підставах [30].



Рис. 3.9. Прийоми поточного та стратегічного податкового планування
Джерело: побудовано автором

У наукових публікаціях визначення податкової економії пропонують здійснювати, базуючись на такій системі показників [26; 36; 109:

1) сума нарахованих прибутків (T_{ac}^i):

$$\sum_{\forall i} T_{ac,t}^i = \sum_{\forall i} ((T_{b,t}^i - T_{am,t}^i) \cdot T_{ac,t}^i) - \sum_{\forall i} T_{ben,t}^i, \quad (3.20)$$

де $T_{b,i}$ – розрахункова податкова база для податку i для періоду часу t ;

$T_{am,i}$ – неоподатковані суми для податку i (якщо вони передбачені законодавством);

$T_{r,i}$ – ставка податку i , що застосовується для періоду часу t ;

$T_{ben,i}$ – пільги, які можуть бути отримані по податку i у період часу t ;

I ($i \in I$) – сукупність податків, що сплачує підприємство;

2) податкові платежі ($T_{p,t}^i$):

$$\sum_{\forall i} T_{p,t}^i = \sum_{\forall i} T_{ac,t}^i - \sum_{\forall i} T_{ac,t-1}^i + \sum_{\forall i} T_{s,t}^i + \sum_{\forall i} T_{f,t}^i, \quad (3.21)$$

де $T_{ac,t-1}^i$ – сума податків, що була нарахована та сплачена протягом періоду часу $(t - 1)$;

$T_{s,t}^i$ – виплати, пов’язані із погашенням заборгованості по податкам, а також пені та штрафів у період часу t ;

$T_{f,t}^i$ – суми податків, нараховані у рахунок майбутніх періодів;

Визначення податкових платежів є дуже важливим для підприємства, оскільки це є базою для розробки бюджету руху грошових коштів і графіків розрахунків з бюджетами всіх рівнів;

3) розробка прогнозного балансу по руху грошових коштів, пов’язаних із сплатою податків (бюджетування податкової заборгованості);

$$\sum_{\forall i} T_{ar,t_e}^i = \sum_{\forall i} T_{ar,t_b}^i + \sum_{\forall i} T_{ac,t}^i - \sum_{\forall i} D_t^i - \sum_{\forall i} T_{p,t}^i, \quad (3.22)$$

де T_{ar,t_b}^i , T_{ar,t_e}^i – заборгованість за податком i на початок і кінець періоду часу t відповідно;

D_t^i – заборгованість (реструктуризована) за періоду часу t .

На основі цих показників визначаються параметри бюджетування податкових зобов’язань, які будуть використовуватися для планування резервів грошових коштів за рахунок податків (як економія, отримана від податків).

Однак система показників (3.20) – (3.22) не дозволяє виявити важелі впливу на обсяг податкової економії підприємства і, як наслідок, не дозволить оцінити розмір резервів грошових коштів, що можуть бути сформовані для підтримки інвестиційних проектів в основні засоби. Визначення можливого розміру податкової економії, що потенційно може бути отримана підприємством, має базуватися на податковій оптимізації, яка має здійснюватися з дотриманням таких принципів:

(1) економічної доцільності, який передбачає те, що вигода, одержувана від податкової оптимізації, повинна суттєво перевищувати витрати на реалізацію цього рішення;

(2) завчасності, тобто оптимізація господарських операцій щодо податків має здійснюватися до її реалізації, а не після завершення;

(3) комплексності, тобто перед впровадженням заходів щодо оптимізації податків необхідно визначати не тільки очікувану економію, але й можливі втрати;

(4) різноманітності, тобто податкова оптимізація має передбачати використання різних способів мінімізації податкових платежів;

(5) врахування специфіки підприємства, який передбачає вибір способів оптимізації, базуючись на особливостях виробничої та фінансово-економічної діяльності підприємства;

(6) ретельність документального оформлення операцій, тобто всі операції мають бути ретельно задокументованими, що стане в нагоді при проведенні податкової перевірки і в якості доказів у суді при виникненні спірних ситуацій.

Тоді методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами буде включати чотири етапи: (1) оцінку податкового навантаження на підприємство, (2) оцінку чутливості сукупного податкового навантаження до зміни окремих податків; (3) оцінку імовірної податкової економії в результаті оптимізації податкового навантаження; (4) розробку податкового бюджету.

Етап 1. Оцінка податкового навантаження на підприємство. Показник «податкове навантаження» має велике значення для підприємства, оскільки прямо впливає на кінцеві результати його діяльності і, тим самим, на можливості розвитку, у тому числі, й на інтенсивність удосконалення основних засобів. Податкове навантаження показує питому вагу суми податків, нарахованих за рік, в сумі доходів, отриманих підприємством:

$$TB_i = \frac{T_i}{NI} \cdot 100\%, \quad (3.23)$$

де TB_i – рівень податкового навантаження підприємства по податку i ;

T_i – нарахована сума податку i ;

NI – чистий дохід, отриманий підприємством.

Податкове навантаження є комплексною характеристикою, що характеризується кількістю податків та інших платежів, які сплачуються підприємством, структурою податків і механізмом сплати податків. Для характеристики податкового навантаження має велике значення не тільки кількість, а й структура податків, що сплачуються. Найбільш «важкими» для транспортних підприємств є податкові платежі, які обчислюються незалежно від отриманого доходу і лише частково перекладаються на кінцевого споживача. Такими податками є податки, що сплачуються з обороту (ПДВ і акцизи) і майнові податки. Однак податкове навантаження на транспортні підприємства є не тільки відображенням галузевих особливостей (різних видів транспорту), а й особливостей їхньої виробничої та фінансово-економічної діяльності. В табл. 3.6 наведено розрахунок податкового навантаження для трьох автотранспортних підприємств. При розрахунку податкового навантаження податок та збір на доходи фізичних осіб не враховано, оскільки він не впливає на податкове навантаження власне підприємства, яке його перераховує як податковий агент. Оподаткування підприємств, які здійснюють перевезення автомобільним транспортом, здійснюється згідно із чинним законодавством. Як видно з даних табл. 3.6, податкове навантаження на підприємства автомобільного транспорту значно перевищує середньогалузевий рівень, який у 2018 р. склав 8% [43]. Це пов'язано з особливостями їхньої виробничої та фінансово-економічної діяльності. Найбільш тяжким податком є ПДВ, на який приходить понад 80% сплачених податків (для АТП-1 – понад 83%, для АТП-2 – понад 86%, для АТП-3 – понад 80%). Однак рівень податкового навантаження по ПДВ для різних підприємств відрізняється. Так, якщо для АТП-1 він складає 16-17%, для АТП-3 – 18%, то для АТП-2 – майже 20%. Це залежить від операцій, які здійснюють підприємства, що визначає ставку оподаткування відповідно до ст. 193 Податкового кодексу України [109].

Таблиця 3.6

Податкове навантаження на транспортні підприємства, %

Вид податку	АТП-1*		АТП-2**		АТП-3***	
	2018 рік	2019 рік	2018 рік	2019 рік	2018 рік	2019 рік
Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	16,1647	17,8539	19,9964	19,9958	18,0115	18,7844
Податок на прибуток підприємств	3,18879	1,9033	0,0000	0,0000	4,8728	3,2704
Податок на майно	0,0832	0,0846	0,0000	0,0000	1,1079	1,1533
Єдиний податок	0	0	2,9895	2,9914	0,0000	0,0000
Екологічний податок	0,0174	0,0175	0,009	0,0092	0,0241	0,0263
Акцизний податок з вироблених в Україні підакцизних товарів (продукції)	0,0003	0,0004	0,0004	0,0002	0,0008	0,0005
Рентна плата за користування радіочастотним ресурсом України	0,0004	0,0004	0,0003	0,0003	0,0007	0,0008
Збір за місця для паркування транспортних засобів	0,0004	0,0005	0,0001	0,0001	0,0002	0,0002
Частина чистого прибутку (доходу) державних унітарних підприємств та їх об'єднань, що вилучається до бюджету та нараховані дивіденди	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0483	0,0323
Плата за надання адміністративних послуг	0,0002	0,0003	0,0001	0,0001	0,0004	0,0005
В цілому	19,4553 9	19,8609	22,9958	22,9971	24,0667	23,2687

Примітки:

* АТП-1 територіально розташоване у Волинській області;

** АТП-2 територіально розташоване у Дніпропетровській області;

*** АТП-3 територіально розташоване у Київській області

Джерело: розраховано та складено автором за даними фінансової звітності транспортних підприємств та даних Державної податкової служби України [39]

Як видно з табл. 3.6, найбільше операцій, що обліковуються за нульовою ставкою, здійснює АТП-1 (міжнародні перевезення пасажирів і багажу та вантажів автомобільним транспортом відповідно до пп. 195.1.3 ПКУ). Також міжнародними перевезеннями займається АТП-3. Практично всі операції АТП-

2 обліковуються за основною ставкою у 20%, що і визначає рівень його податкового навантаження на рівні 19,996%.

Другим за «важкістю» є податок на отримувані прибутки. Підприємства, що розглядаються, використовують різні системи оподаткування (АТП-2 знаходиться на спрощеній системі оподаткування). Як видно з табл. 3.6, податкове навантаження за цим податком у 2019 р. знизилося для АТП-1 (з 3,1888% до 1,9033%) і АТП-3 (4,8728% до 3,2704%), що пов'язано із стрімким зменшенням бази оподаткування. Для АТП-2 навантаження по єдиному податку залишилося майже без змін: у 2018 році він склав 2,9895%, а у 2019 році – 2,9914%.

Рівень навантаження по податку на майно визначається тим, чи транспортні засоби знаходяться на балансі підприємства чи у фінансовому чи оперативному лізингу. Так, АТП-3 має достатньо високе навантаження по податку на майно, яке у 2018 р. склало 1,1079% і у 2019 р. – 1,1533%. Для АТП-1 навантаження по цьому податку є незначним (0,0832% у 2018 р. і 0,0846%), що є слідством незначного розміру бази оподаткування (переважна більшість основних засобів знаходяться в лізингу). АТП-2 цей податок не сплачує.

Щодо навантаження по інших податках, то по ним навантаження є значно меншим 0,1%.

У цілому податкове навантаження на автотранспортні підприємства протягом 2018-2019 рр. практично не змінилося. Так, для АТП-1 воно зросло на 0,4055%, для АТП-2 – на 0,0013%, а АТП-3 зменшилося на 0,7980%. Така «стабільність» податкового навантаження свідчить про недостатню увагу менеджменту підприємства до управління податками.

Етап 2. Оцінка чутливості сукупного податкового навантаження до зміни окремих податків

Для того, щоб оцінити імовірність (можливість) формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами транспортних підприємств, необхідно проаналізувати «ефективність» впливу на різні складові, які формують рівень податкового навантаження на транспортні

підприємства. Для цього доцільно використовувати аналіз чутливості, який є оцінкою реакції або ступеня зміни результуючого показника під впливом змін окремих факторів. Ключовий зміст аналізу чутливості полягає в тому, що будь-яка зміна фактору, що аналізується, завжди породжує більшу чи меншу зміну результуючого. Аналіз чутливості дозволяє ступінь такого впливу (зміни) виміряти кількісно. Аналіз чутливості має проводитися на основі визначеного критерію. Вибір такого критерію є надзвичайно важливою задачею, оскільки від цього будуть залежати об'єктивність, достовірність та повнота проведеного дослідження. В даному дослідженні у якості такого критерію буде використовуватися рівень податкового навантаження, який базується на врахуванні економічної доданої вартості підприємства:

$$TB_t = K_{TB} \cdot K_{GI}, \quad (3.24)$$

де TB_t – рівень податкового навантаження на підприємство на кінець періоду;

K_{TB} – податкове навантаження на підприємство по відношенню до економічної доданої вартості;

K_{GI} – коефіцієнт, що показує питому вагу економічної доданої вартості у чистому доході.

Використання економічної доданої вартості (EVA (Economic Value Added)) замість валового або чистого прибутку обумовлено тим, що вона показує ефективність використання підприємством свого капіталу, а також перевищення рентабельності діяльності підприємства над середньозваженою вартістю капіталу. Економічна додана вартість не є тотожною бухгалтерському прибутку: бухгалтерський прибуток є підсумковим результатом фінансово-господарської діяльності підприємства, а економічна додана вартість показує реальну здатність підприємства створювати прибуток на наявний капітал. Економічна додана вартість визначається за формулою [212]:

$$EVA = NORAT - WACC \cdot CE, \quad (3.25)$$

де *NORAT* (Net Operating Profit Adjusted Taxes) – прибуток від операційної діяльності після сплати податків, однак до відсоткових платежів;

WACC (Weight Average Cost Of Capital) – середньозважена вартість капіталу. Визначається за формулою [214]:

$$WACC = R_{eq} \cdot d_{eq} + R_{att} \cdot (1 - T) \cdot d_{att}, \quad (3.26)$$

де R_{eq}, R_{att} – очікувана (бажана) доходність власного та залученого капіталу відповідно;

d_{eq}, d_{att} – частка власного та залученого капіталу в капіталі підприємства відповідно;

T – відсоткова ставка податку на прибуток;

CE (Capital Employed, Invested Capital, Capital Sum) – інвестиційний капітал, який визначається, як сума власного капіталу та довгострокових зобов'язань.

Як видно з формули (3.25), показник *EVA* дозволяє також враховувати різну структуру капіталу автотранспортних підприємств.

Проводити оцінку чутливості доцільно тільки за податками, по яких підприємство має найбільше податкове навантаження. В даному дослідженні оцінка буде здійснюватися за ПДВ, податком на прибуток (єдиним податком) і податком на майно.

Аналіз чутливості слід проводити за такими етапами.

1. Визначити податкове навантаження за формулою (3.25).

У табл. 3.7 наведені розрахунок податкового навантаження для трьох підприємств.

Таблиця 3.7

Розрахунок економічної доданої вартості транспортних підприємств у 2019 р.*

Показники	АТП-1	АТП-2	АТП-3
Прибуток від операційної діяльності після сплати податків	20,6	46,0	70,3
Середньозважена вартість капіталу	0,2661	0,0026	0,0011
Інвестиційний капітал, тис. грн	70,4	14554,0	56154,0
Економічна додана вартість, тис. грн	1,9	7,6	11,1

Джерело: розраховано автором

Як видно з табл. 3.7, економічна додана вартість, отримана у 2019 р. автотранспортними підприємствами, є низькою, що відповідає фактичному рівню ефективності їхньої діяльності в кризових умовах.

2. Розрахунок базового варіанта рівня податкового навантаження (табл. 3.8).

Таблиця 3.8

Розрахунок базового варіанта податкового навантаження на автотранспортні підприємства (2019 рік)

Показники	АТП-1	АТП-2	АТП-3
Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	73,0457	55,0204	57,0163
Податок на прибуток підприємств	7,7870	0,0000	9,9266
Податок на майно	0,3461	0,0000	3,5006
Єдиний податок	0,0000	8,2311	0,0000
Інші податки	0,0790	0,0270	0,1835
Питома вага економічної доданої вартості у чистому доході	0,092	0,165	0,158
Податкове навантаження на основі економічної доданої вартості	81,2578	63,2785	70,6270

Джерело: розраховано автором

Як видно з наведених розрахунків, податкове навантаження на автотранспортні підприємства на основі економічної доданої вартості є дуже високим. Надзвичайно високий рівень податкового навантаження для АТП-1 є наслідком низької рентабельності діяльності. Кращі результати мають АТП-2 та АТП-3. Однак і для цих підприємств податкове навантаження є дуже високим.

3. Оцінка результуючого показника за умови зміни одного фактору (податку). У якості змінних факторів будуть поступово виступати податок на додану вартість, податок на прибуток, податок на майно та єдиний податок за умови, що всі інші показники залишаться без змін.

Зменшення податкового навантаження по ПДВ може бути досягнуто при зменшенні операцій, для яких застосовується основна ставка у 20% і відповідне збільшення операцій, які обліковуються за ставками у 0 та 7%. Як було показано в табл. 3.6., найбільшу питому вагу операцій, які обліковуються за нульовою ставкою, здійснює АТП-1 і практично не здійснює АТП-2. Протягом

періоду 2018-2019 рр. спостерігається зменшення таких операцій, що призвело до зростання податкового навантаження. Розрахунок було засновано на припущенні, що автотранспортне підприємство збільшить кількість операцій, що обліковуються за нульовою ставкою, на 1%. Результати розрахунків наведені в табл. 3.9. Як видно з наведених розрахунків, сукупне податкове навантаження зменшиться для всіх підприємств: АТП-1 – на 0,8766%, АТП-2 – на 0,4402%, АТП-3 – на 0,6272%.

Податок на прибуток сплачують АТП-1 та АТП-3. Зменшення податку на прибуток за Податковим кодексом України для транспортних підприємств може бути отримане за рахунок сум податку на прибуток, сплачених за кордоном (у сумі, яка не перевищує ту, що підлягає сплаті в Україні протягом такого періоду) (пп. 141.4.9 Податкового кодексу України). Зарахування сплачених за митним кордоном України сум податку здійснюється за умови подання письмового підтвердження контролюючого органу іншої держави щодо факту сплати такого податку та за наявності чинного міжнародного договору України про уникнення подвійного оподаткування доходів [109]. При впровадженні такого механізму буде отримане зменшення податкового навантаження для АТП-1 на 0,1168%, для АТП-3 – на 0,0794. Для АТП-3 розрахунок не проводився, оскільки воно є платником єдиного податку 3 групи. При зменшенні його бази оподаткування відбудеться збільшення податкового навантаження на 0,0494%.

Податок на майно сплачують АТП-1 та АТП-3. Ставки податку для об'єктів житлової та/або нежитлової нерухомості, що перебувають у власності фізичних та юридичних осіб, встановлюються за рішенням відповідних місцевих рад у розмірі, що не перевищує 1,5% розміру мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня звітного (податкового) року, за 1 квадратний метр бази оподаткування (пп. 266.5.1 Податкового кодексу України).

Таблиця 3.9

Розрахунок варіантів податкового навантаження на автотранспортні
підприємства

Показники	АТП-1	АТП-2	АТП-3
<i>Варіант 1 – Зменшення навантаження по ПДВ</i>			
Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	72,1692	54,5802	56,3891
Податок на прибуток підприємств	7,787	0,0000	9,9266
Податок на майно	0,3461	0,0000	3,5006
Єдиний податок	0,0000	8,2311	0,0000
Інші податки	0,079	0,027	0,1835
Податкове навантаження на основі економічної доданої вартості	80,3812	62,8383	69,9998
<i>Варіант 2а – Зменшення навантаження по податку на прибуток підприємства</i>			
Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	73,0457	55,0204	57,0163
Податок на прибуток підприємств	7,6702	0,0000	9,8472
Податок на майно	0,3461	0,0000	3,5006
Єдиний податок	0,0000	8,2311	0,0000
Інші податки	0,0790	0,0270	0,1835
Податкове навантаження на основі економічної доданої вартості	81,1410	63,2785	70,5476
<i>Варіант 2б – Зменшення навантаження по єдиному податку</i>			
Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	73,0457	55,0204	57,0163
Податок на прибуток підприємств	7,787	0,0000	9,9266
Податок на майно	0,3461	0,0000	3,5006
Єдиний податок	0	8,2805	0
Інші податки	0,079	0,0270	0,1835
Податкове навантаження на основі економічної доданої вартості	81,2578	63,3279	70,627
<i>Варіант 3 – Зменшення навантаження по податку на майно</i>			
Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	73,0457	55,0204	57,0163
Податок на прибуток підприємств	7,7870	0,0000	9,9266
Податок на майно	0,3433	0,0000	3,4481
Єдиний податок	0,0000	8,2311	0,0000
Інші податки	0,0790	0,0270	0,1835
Податкове навантаження на основі економічної доданої вартості	81,2550	63,2785	70,5745

Джерело: розраховано автором

Зменшення навантаження по цьому податку може бути досягнуто за рахунок зменшення бази оподаткування. Розрахунок, який базується на припущенні про зменшення бази оподаткування на 1%, наведений в табл. 3.9.

Як видно з наведених розрахунків, чутливість до зміни навантаження по цьому прибутку є невеликою. Так, при зменшенні бази оподаткування податку на майно на 1% податкове навантаження АТП-1 зменшиться на 0,0028%, АТП-3 – на 0,0525%. Для АТП-2 розрахунки не проводилися, оскільки воно не є платником цього податку.

Етап 3. Оцінка імовірної податкової економії в результаті оптимізації податкового навантаження. Оцінка імовірної (можливої) податкової економії має здійснюватися з дотриманням, перш за все, принципу економічної доцільності для недопущення виникнення проблем з податковими інспекціями, нарахування штрафів і пені та, як наслідок, погіршення рівня фінансової стійкості підприємства.

Визначення рівня отримуваної економії від впровадження заходів щодо окремих податків (E_i) визначається за формулою:

$$E_i = (TB_{i,o} - TB_{i,f}) \cdot EVA_f, \quad (3.27)$$

де $TB_{i,f}, TB_{i,o}$ – податкове навантаження за податком i фактичне та розрахункове відповідно;

EVA_f – значення економічної доданої вартості, фактично отримане підприємством.

Податкова економія, яку потенційно може отримати підприємство від оптимізації за окремими видами податків, наведена в табл. 3.10.

Як видно з виконаних розрахунків, найбільшу економію транспортні підприємства зможуть отримати, реалізуючи заходи з оптимізації податку на додану вартість. Крім очевидної причини спрямування уваги на оптимізацію ПДВ (отримання податкової економії), також необхідно враховувати, що це дозволить зменшити втрати підприємства, які виникають внаслідок часового розриву між сплатою ПДВ та моментом його відшкодування з бюджету.

Таблиця 3.10

Податкова економія за окремими податками, тис. грн

Показники	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

Джерело: розраховано автором

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.

Етап 4. Розробка податкового бюджету. Оптимізація податків на підприємствах має здійснюватися цілеспрямовано, що передбачає формування податкових бюджетів як складової фінансових планів. Впровадження податкового бюджетування сприятиме забезпеченню довгострокової фінансової стабільності транспортних підприємств. Податковий бюджет має бути оптимізованим на альтернативній основі шляхом зведення доходів, отриманих в результаті економії на відрахуваннях по податках і податкових витрат, тобто витрат, пов'язаних з організацією податкового менеджменту, податковим плануванням, оптимізацією і самоконтролем. Модель податкового бюджету транспортного підприємства наведена на рис. 3.10.

Податкове бюджетування має базуватися на таких твердженнях: (1) податкове планування є єдиною легальною можливістю скорочення податкових зобов'язань за допомогою їхнього коригування при дотриманні податкового законодавства; (2) в основі розробки податкових бюджетів лежать прийоми оптимізації податкових платежів, у тому числі, мінімізації податкових втрат; (3) позитивні можливості податкової оптимізації обумовлені повним, правильним і обґрунтованим використанням встановлених законодавством пільг.



Рис. 3.10. Модель податкового бюджетування транспортного підприємства

Джерело: побудовано автором

Податкове бюджетування на сьогодні має сенс тільки на період до одного року. Це можна пояснити такими чинниками. По-перше, зростання нестабільності національної та світової економіки через пандемію COVID-19, яке негативно впливає обсяги виробництва продукції різних галузей промисловості не тільки в Україні, а й в світі і, як наслідок, на роботу транспортних підприємств: це не дозволяє коректно планувати обсяги перевезень, потребу в транспортних засобах, витрати і доходи, податки тощо. По-друге, нестабільність податкового законодавства також не сприяє визначеності майбутнього: до Податкового кодексу України з часу його прийняття були внесені зміни 146 разів. По-третє, наявність суперечностей між окремими нормами Податкового кодексу України та підзаконними нормативно-правовими актами призводить до зростання податкового навантаження на підприємства, виникнення можливостей для ухилень від сплати податків.

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 до розділу 3

1. Визначено, що представлення транспортних підприємств як відкритих систем має базувати на особливостях їхньої ролі в національній економіці та специфіці виробничої діяльності, а саме (1) операційна діяльність транспортних підприємств є продовженням процесу виробництва підприємств інших галузей національної економіки; (2) продукція транспорту є послугами по переміщенню (транспортуванню) вантажів, пасажирів і багажу і не є новим продуктом, яким може бути відокремлений від процесу виробництва; (3) специфіка продукції транспортних підприємств знаходить своє відображення у формуванні її вартості (собівартість транспортної продукції); (4) основу засобів виробництва складають основні засоби в вигляді транспортних засобів та передавальних пристроїв. Ці особливості обумовлюють високу залежність функціонування транспортних підприємств від зовнішнього середовища.

2. Сформовано систему принципів управління основними засобами транспортних підприємств, яка включає 2 групи: принципи оптимальності потужності парку транспортних засобів, інвестицій в основні засоби, 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.

3. Встановлено, що вдосконалення механізму управління основними засобами транспортних підприємств передбачає впровадження взаємопов'язаних заходів, а саме, інтенсифікацію використання основних засобів, удосконалення податкового планування та забезпечення фінансової стійкості. 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

4. Розроблено модель опису транспортного підприємства як множини проектів із створення або удосконалення основних засобів, що знаходяться в різних фазах життєвого циклу. Обґрунтовано доцільність виділення трьох множин проектів: (1) сукупність основних засобів, що вже використовуються в процесі транспортного виробництва (знаходяться в експлуатаційній фазі життєвого циклу); (2) сукупність основних засобів, що ще тільки створюються, але в які вже здійснюється вкладення коштів (знаходяться в інвестиційній фазі життєвого циклу); (3) сукупність основних засобів, доцільність інвестування в які ще тільки оцінюється (знаходяться в передінвестиційній фазі життєвого циклу). Це дозволяє розглядати функціонування транспортного підприємства як реалізацію певного стратегічного проекту, в межах якого відбувається реалізація субпроектів, спрямованих на розширення його діяльності, поліпшення основних засобів тощо.

5. Запропоновано використання оперативних інвестицій у підтримку реалізації інвестиційних проектів для корегування траєкторії розвитку транспортного підприємства. Повернення фактичної траєкторії в заплановані межі за допомогою оперативних інвестицій має здійснюватися з урахуванням

реалізації принципу компліментарності, а саме, витрати на оперативні інвестиції мають повністю відшкодовувати або мінімізувати збитки, які виникли через зміну траєкторії. Використання оперативних інвестицій дозволить вирішити проблеми, які стоять перед транспортними підприємствами, а саме: (1) використовувати основні засоби як джерело підтримки фінансової стійкості підприємства; (2) визначати управлінські рішення, що базуються на оперативних інвестиціях в основні засоби, спрямовані на підвищення рівня фінансової стійкості підприємства з урахуванням умов, які склалися в його зовнішньому та внутрішньому середовищі, а також на отримання максимального ефекту від таких інвестицій.

6. Розроблено методичний підхід до оцінки фінансового потенціалу транспортних підприємств, який базується на розрахунку чотирьох груп показників, а саме, коефіцієнтів структури капіталу і ефективності його використання (показники фінансової стійкості), коефіцієнтів ліквідності (показники платоспроможності), коефіцієнтів оборотності, коефіцієнтів рентабельності. Використання такого підходу дозволяє здійснити комплексну оцінку фінансового потенціалу підприємств.

7. Обґрунтовано можливість використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами транспортних підприємств. Формування резервів грошових коштів дозволить запобігти виникненню «розривів» у фінансуванні інвестиційних проектів. Показано, що основний акцент має робитися на визначенні невикористаних і поточних резервів. Це відповідає принципу економічної доцільності, що виражається в аналізі реальних можливостей підприємства, а також принципу «довгого ящика», який передбачає не тільки швидке виявлення резервів, а й їхнє оперативне використання.

8. Розроблено методичний підхід до використання податкового планування як інструмента формування резервів грошових коштів для цілей управління основними засобами, який базується на оптимізації податкового навантаження на підприємства, і 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, а й підвищити ефективність їхнього використання, підтримати фінансовий потенціал і забезпечити цілеспрямований розвиток транспортних підприємств.

Основні наукові результати розділу опубліковані в працях автора [162; 165].

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 фондівіддачі 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 ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адамик О.В. Податкове планування: Навчальний посібник. Тернопіль: ТАНГ, 2005. 99 с.
2. Ареш'єва О.В., Кравчук Н.М., Катан М.Я. Теоретичні основи управління конкурентоспроможністю авіатранспортного підприємства. *Проблеми економіки*. 2018. № 4. С. 127–134.
3. Бабина О.Є. Методолого-практичні основи формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: 08.00.04 ; Нац. трансп. ун-т. Київ, 2017. 43 с.
4. Бабина О.Є., Карпенко О.О. *Фінансовий менеджмент на підприємствах водного транспорту*: навч. пос. Рекомендовано М-вом освіти і науки, молоді та спорту України для студентів вищих навчальних закладів. Київська держ. академія водного тр-ту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: Вид-во ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2012. 326 с.
5. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента. М.: Финансы и статистика, 2000. 384 с.
6. Барановський О.І. Фінансова безпека: монографія. К.: Фенікс, 2009. 338 с.
7. Беликов Т.А. Минные поля проектного финансирования: пособие по выживанию для кредитных работников и инвесторов. М.: Альпина Бизнес Букс, 2009. 220 с.
8. Бережная Е.В. Резервы повышения эффективности финансово-хозяйственной деятельности предприятия. *Научно-методический электронный журнал «Концепт»*. 2015. Спецвып. 3. URL: <https://e-koncept.ru/2015/75065.htm>.
9. Бланк И.А. Основы финансового менеджмента. Т.2. К.: Ника-Центр, 1999. 512 с.

10. Бланк И.А. Управление финансовыми рисками. К.: Ника-Центр, 2005. 600 с.
11. Бобко Н.А. Особливості визначення показників ефективності використання основних засобів підприємства. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2014. Вип. 6. С. 105-110. URL: https://old-zdia.znu.edu.ua/gazeta/evzdia_6_105.pdf.
12. Боброва О. Г. Відтворення основних засобів аграрних підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.07.02. Київ. нац. екон. ун-т. Київ, 2002. 20 с.
13. Богомоллова Н.І., Кравченко О.О., Андрєєва О.В., Соколова Е.О., Талавіра Є.В., Пінчук С.С., Савіцька Г.П. Управління фінансовою безпекою підприємств транспортної сфери: монографія; за заг. ред. Н.І. Боломоллової та О.О. Кравченко. Київ: Вид-во Державного економ.-технолог. ун-ту транспорту, 2017. 327 с.
14. Бойко А.А., Бахмарева Н.В. Принципы проектирования инструментов процессно-ориентированного управления воспроизводством основных производственных фондов предприятия. *Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока*. 2010. №1. С. 17-20.
15. Бондарець Л. Податкове планування: оптимізація, мінімізація та уникнення податків. URL: <https://fbs-tax.com/uk/mediacenter/blog-uk/tax-planning-optimization-minimization-and-avoidance-of-taxes/>.
16. Боняр С.М., Карпенко О.О., Будник В.А., Лерніченко К.В. Механізм державно-приватного партнерства на транспорті: монографія. Київ: Вид-во ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2016. 158 с.
17. Брежнєва-Єрмоленко О.В. Податкове планування в системі державного податкового менеджменту. *Вісник Дніпропетровського університету. Сер.: Економіка*. 2013. Т. 21. Вип. 7(1). С. 48-53. URL: <http://www.vestnikdnu.com.ua/archive/201371/48.html>.

18. Бреусов Ю.Г. Оборот основных производственных фондов: Методологические и теоретические аспекты интенсификации. С.: Издательство Саратовского университета, 1991. 151 с.

19. Бутенко К.В. Методичний підхід до оцінки ефективності організації оперативного податкового планування на промисловому підприємстві. *Ефективна економіка*. 2014. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2876>.

20. Бутинець Т.А. Основні засоби: точка зору економіста. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. 2012. Вип. 2 (23). С. 22-36. URL: <http://pbo.ztu.edu.ua/article/viewFile/36325/38627/>.

21. Буцька О.Ю. Методика оцінки податкового навантаження: порівняльний аналіз. *Агросвіт*. 2013. № 24. С. 25-27.

22. Великий тлумачний словник сучасної української мови: 250000 / уклад. та голов. ред. В.Т. Бусел. Київ; Ірпінь: Перун, 2005. 1728 с.

23. Виговський В.Г., Виговська О.А., Хвіст В.В. Амортизаційні відрахування як внутрішнє джерело фінансового забезпечення підприємств транспортної галузі. *Ефективна економіка*. 2020. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8090>. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.8.52>.

24. Вітлінський В.В., Великоіваненко Г.І. Ризикологія в економіці та підприємстві. К.: КНЕУ, 2004. 245 с.

25. Внукова Н.М., Смоляк В.А. Економічна оцінка ризику діяльності підприємств. Х.: ВБ «ІНЖЕК», 2006. 184 с.

26. Вылкова Е.С. Налоговое планирование в системе управления финансами хозяйствующих субъектов: дис. на соискание учёной степени д-ра экон. наук: 08.00.10; Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. Санкт-Петербург, 2003. 345 с.

27. Гасанова К., Михайленко Д. Що таке план BEPS і як працюватимуть правила основної і ділової мети. *Головбух*. URL:

<https://www.golovbukh.ua/article/8556-shcho-take-plan-beps-yak-pratsyuvatimut-pravila-osnovno-dlovo-meti>.

28. Геращенко І.О., Стрижко О.А. Управління ефективністю використання основних засобів. *Економіка і регіон*. 2015. № 4(53), С. 23-28. URL: http://repository.kpi.kharkov.ua/bitstream/KhPI-Press/37263/1/2015_Gerashchenko_Upravlinnia_efektyvnistiu.pdf.

29. Герцик В.А. Ієрархічна структура організаційно-економічного механізму управління розподілом підприємства. *Культура народів Причорномор'я*. 2009. № 172. С. 22–24.

30. Гетманцев Д. Пріоритет економічної суті над правовою формою. До питання про податкову економію. URL: https://zn.ua/ukr/business/prioritet_ekonomichnoyi_suti_nad_pravovoyu_formoyu__do_pitannya_pro_podatkovu_ekonomiyu.html.

31. Гнатенко Є. П. Алгоритм аналізу основних виробничих засобів на підприємстві. *Економічний аналіз: зб. наук. праць. Тернопільського національного економічного університету*. 2016. Том 26. № 1. С. 99-105.

32. Головка І. Податкові пільги: стимул до інновацій чи позитивний бонус. URL: <http://www.visnuk.com.ua/ru/pubs/id/9614>.

33. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

34. Гудкова В.П. (Яновська В.П.), Ярмоліцька О.В. Інноваційно-інвестиційне відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту. *Економічний форум*. 2016. № 1. С. 129–138.

35. Гурнак В.М., Савіцька Г.П., Лікаренко Я.Я. Фінансове забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2015. № 3. URL: <http://journals.dut.edu.ua/index.php/emb/article/view/473/439>.

36. Дегтяр І.М., Гончарова Л.І. Мінімізація: легальне зменшення податків чи ухилення від оподаткування? *Актуальні проблеми економіки*. 2010. №7 (109). С. 215-221.

37. Демченко М.А. Організаційно-економічні аспекти відтворення основних засобів колійного господарства залізниць: дис. на здобуття наук. ступеня к-та екон. наук: 08.00.04; Державний економіко-технологічний університет транспорту. К, 2011. 261 с.

38. Демченко М.Ю., Однолько Я.В. Порівняльна характеристика показників податкового навантаження України та країн світу. *Наука онлайн*. 2018, № 5. URL: <https://nauka-online.com/wp-content/uploads/2018/05/Demchenko-Odnolko.pdf>

39. Державна податкова служба України. Офіційний веб-сайт. URL: <https://tax.gov.ua>.

40. Державна служба статистики України. Офіційний веб-сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

41. Діяльність суб'єктів великого, середнього, малого та мікропідприємництва 2019: статистичний збірник, за ред. М. Кузнєцової. К.: 2020. 373 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/12/Dsvsмм_19.pdf.

42. Діяльність суб'єктів великого, середнього, малого та мікропідприємництва за 2019 рік: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/11/DSG_2019.pdf.

43. Дуб А. Дві сторони однієї медалі. *Рейтинг. Бізнес в офіційних цифрах*. URL: <https://rating.zone/dvi-storony-odniiei-medali/>.

44. Економічна енциклопедія. В 3 т. Т. 2. / За ред. С.В. Мочерного. К.: Видавничий центр «Академія», 2001. 848 с.

45. Єріс Л.М. Податкове планування як засіб збільшення фінансових ресурсів підприємств. *Актуальні проблеми економіки*. 2004. № 2. С.76-86.

46. Єрмошенко М.М., Єрохін С.А., Денисенко М.П. та ін. Фінансовий менеджмент: підручник; за заг. ред. М.М. Єрмошенка. Київ: Вид-во Нац. акад. упр., 2011. 506 с.

47. Заволока (Шуляренко) С.М. Формування економічного механізму оновлення основних фондів морських торговельних портів України: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.07.04; Київська державна академія водного транспорту. К., 2006. 185 с.

48. Залізничний транспорт України: Міністерство інфраструктури України. Офіційний веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Zaliznichniy-transport.html>.

49. Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС за 2019 рік. Результати та плани. Підготовлено Урядовим офісом координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України за сприяння проекту ЄС «Association4U». URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/ar-aa-implementation-2019-4.pdf>

50. Иванова С. Л. Кредитный рейтинг в системы управления кредитным риском. Понятие и структура экономического механизма предприятия. URL: http://www.rusnauka.com/12_KPSN_2010/Economics/63511.doc.htm.

51. Інструкція про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій: Наказ Міністерства фінансів України від 30.11.1999 р. № 291. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0893-99#Text>.

52. Інформація про водний транспорт України: Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.

53. Інформація про стан аварійності на транспорті в Україні. URL: <https://data.gov.ua/dataset/state-emergency/resource/cee18820-afda-4356-83f2-ed8c27ec04d8>.

54. Інформація про стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік. URL: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/Стан%20аварійності%20на%20транспорті%20%20за%202019%20рік.pdf>.

55. Кобилецький В.Р. Словник економічних показників. URL: <https://www.finalon.com/slovnik-ekonomichnikh-pokaznikiv/250-koefitsient-absolyutnoji-likvidnosti>.

56. Коваленко А.В. Організаційно-економічний механізм формування податкової політики промислових підприємств автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04; Запоріж. нац. ун-т. Запоріжжя, 2019. 20 с.

57. Колісник Н.А. Управління основними засобами на підприємствах переробної галузі: дис. на здобуття наук. ступеня к-та екон. наук: 08.00.04; Запорізький національний університет. Запоріжжя, 2020. 328 с.

58. Коновалова О., Лохвицька І. Аналіз податкового навантаження та його вплив на стан економіки України. *Економічні науки. Сер.: Облік і фінанси*. 2013. Вип. 10(1).

59. Концева В. В., Харченко А. І. Проблеми оновлення основних засобів дорожніх підприємств. *Економіка та управління на транспорті*. 2018. Вип. 7. С. 36–43.

60. Корецька С.О. Планування розвитку податкового потенціалу підприємств на основі комплексного підходу. *Ефективна економіка*. 2011, № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=722>.

61. Коротун В.І. Проблеми мінімізації сплати податків в Україні. *Економіка. Фінанси. Право*. 2010. № 6. С. 21-24.

62. Кравченко М.В., Дроздова Ю.А. Складові управління процесом обліку основних засобів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2017. Вип. 14, Ч. 1. С. 164-167.

63. Кравченко О.О. Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: теорія і практика: монографія К.: ДЕТУТ, 2013. 300 с.
64. Кравченко О.О., Андрєєва О.В. Моделювання оцінки економічної ефективності інвестиційних проектів на залізничному транспорті в умовах економічної кризи. *Ефективна економіка*. 2012. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1676>.
65. Крот Ю. Оцінка вибуття запасів: який метод застосовувати. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/bb/2015/april/issue-13/article-7005.html>.
66. Круглова Н.Ю., Круглов М.И. Стратегический менеджмент. М.: Издательство РДЛ, 2003. 464 с.
67. Кулешова Т.А., Титаренко Б.П. Резервы повышения эффективности деятельности предприятия. *Интернет-журнал «Науковедение»*. 2016. Том 8, №2. URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/79EVN216.pdf>.
68. Кульман А. Экономические механизмы: Пер. с франц. под общ. ред. Н.И. Хрустальной. Москва: Прогресс; Универс, 1993. 192 с.
69. Курган О.Г., Шехман В.В. Капітальні інвестиції як основа інноваційного розвитку підприємства. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2013, №1. С. 180-187.
70. Лагодієнко Н. В., Бондаренко Г. Ю., Бондаренко Г. Ю. Особливості податкового планування в управлінні підприємством: методи та інструменти. *Modern Economics*. 2019. № 17(2019). С. 121-126. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V17\(2019\)-19](https://doi.org/10.31521/modecon.V17(2019)-19).
71. Лазебник Л.Л. Оновлення основних засобів в Україні: проблеми їх амортизації та використання. *Економіка України*. 2018, Вип. 8 (681). С. 62-74. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2018_8_6.
72. Левицька С.О., Цимбалюк А.Ф. Податковий менеджмент на макрорівні: вітчизняна та міжнародна практика впровадження. *Наукові записки. Серія «Економіка»*. 2011. Вип 16. С. 69-76.
73. Левковська Л.В. Корпоративне управління сталим регіональним

розвитком України: монографія. К.: ДЕТУТ, 2011. 300 с.

74. Мадрига Г.М. Податкове планування на малих підприємствах як механізм оптимізації податкового навантаження. URL: <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/15800/1/89-Madryha-199-200.pdf>

75. Мазуркевич І.О. Особливості оцінювання фінансової стійкості на підприємствах вантажного автомобільного транспорту. *Держава та регіони*. 2008. № 2. С. 134–139.

76. Малахова Ю.А. Управління інвестиційною активністю автотранспортних підприємств в контексті корпоративного податкового менеджменту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.04; Нац. трансп. ун-т. Київ, 2020. 21 с. URL: http://diser.ntu.edu.ua/Malahova_aref.pdf

77. Маркс К. Капитал. Том 2. М.: Политиздат, 1960. 444 с.

78. Матвійчук Л.О., Олійник Л.Г. Податкове планування як інструмент управління фінансово-господарською діяльністю підприємства. *Актуальні проблеми економіки*. 2016. Вип. 11 (185). С. 178-186.

79. Менеджмент організацій: підручник; за заг. ред. Л.І. Федулової. Київ: Вид-во «Либідь», 2004. 448 с. URL: http://pidruchniki.com/15100111/menedzhment/sut_ekologichnogo_menedzhmentu.

80. Метрицька А.С., Гаркавий В.В. Ключові аспекти управління основними засобами підприємства. URL: <http://www.ukr.vipreshebnik.ru/economika-pidpr/4374-klyuchovi-aspekti-upravlinnya-osnovnimi-zasobami-pidpriemstva.html>.

81. Мишин В.М. Исследование системы управления. М.: Юнити-Дана, 2003. 527 с.

82. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 16 «Основні засоби». Фонд МСФЗ. URL: https://www.mof.gov.ua/storage/files/IAS%2016_ukr_2020.pdf.

83. Міністерство інфраструктури України. Офіційний веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua>.

84. Мостенська Т.Г., Ковтун О.А. Теоретичні підходи до управління основними засобами підприємства. *Ефективна економіка*. 2020. № 1. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7695>. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.1.94>.

85. Мулик Т.О. Аналіз основних засобів підприємства: методичні та практичні аспекти. *Інфраструктура ринку*. 2020. Вип. 46. С. 113-122. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct46-19>.

86. Мурзина А.А., Чернецова Г.М. Сущность технологии управления организацией и ее составляющие. *Культура народов Причерноморья*. 2014. №278. С. 42-45. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/93806?show=full>.

87. Назаренко Г.В., Маніна А.С. Аналіз зарубіжного досвіду податкового планування на підприємстві. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 16. С. 758-762.

88. Наконечний Б.В. Підвищення ефективності управління основними виробничими засобами на підприємстві. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2010. № 691. С. 71-76. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/10056/1/11.pdf>.

89. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності»: Затв. наказом Міністерства фінансів України від 07.02.2013 р. № 73. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13#Text>

90. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 2 «Консолідована фінансова звітність»: Затв. наказом Міністерства фінансів України від 27.06.2013 р. № 628. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1223-13#Text>

91. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 «Запаси»: Наказ Міністерства фінансів України № 246 від 20.10.1999 р. (остання редакція 03.11.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751->

99#Text.

92. Неміш Ю.В. Удосконалення механізму управління основними засобами на м'ясопереробних підприємствах. *Інноваційна економіка*. 2014. 5(54). С. 311-319.

93. Никифорок О.І. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки: наукова доповідь. Київ, 2018. 200 с.

94. Никсон Ф. Роль руководства предприятия в обеспечении качества и надежности. М.: Издательство стандартов, 2000. 231 с.

95. Ньютон И. Математические начала натуральной философии. М.: Наука, 1989. 688 с.

96. Олійник Є.В. Концепція стратегічного управління відтворенням основних засобів промислових підприємств. *Ефективна економіка*. 2015. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4432/>.

97. Олійник Т.І. Концепція моніторингу організаційно-економічного механізму управління підприємством. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 23. С. 5-9. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2018.23.5>. URL: <http://www.investplan.com.ua/?op=1&z=6405&i=0>.

98. Оліховський В.Я. Методи та інструменти податкового планування в системі менеджменту підприємства: дис. на здобуття наук. ступеня к-та екон. наук: 08.00.04; Національний університет «Львівська політехніка». Львів, 2018. 270 с.

99. Оніщук Ю. Податкове планування – право організації платника податку при виконанні податкових обов'язків. *Підприємство, господарство і право*. 2007. №9. С.59-161.

100. Оновлена транспортна стратегія України. Напрямки політики. Розроблена Міністерством інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf

101. Островецький В.И. Планирование и прогнозирование доходов бюджета. *Теория и практика управления*. 2004. №12. С. 19-24.

102. Петров А.В. Налоговая экономия. Реальные решения. М.: Бератор-Паблишинг, 2007. 680 с.
103. Питель С. Облікова політика як інструмент податкового планування. *Економічний аналіз*. 2010, Вип. 6. С. 138-140.
104. План дій BEPS: ключові аспекти для України. Міністерство фінансів України. 2020. URL: https://mof.gov.ua/storage/files/2020_BEPS.pdf.
105. План рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій: Затверджено наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 р. № 291. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1557-11#Text>
106. План розвитку газотранспортної системи Оператора газотранспортної системи України на 2020-2029 роки. Затв. Постановою НКРЕКП від 17.03.2020р. № 619. URL: https://tsoua.com/wp-content/uploads/gas-quality/files/TYNDP_2020-2029_18-03-2020.pdf.
107. Податкове планування – збереження активів для бізнесу. URL: <https://zkg.ua/podatcoe-planuvannya-zberezheniya-aktyviv-dlya-biznesu/>.
108. Податкове планування – не розкіш, а необхідність. URL: <https://news.dtki.ua/debet-kredit/partner-news/52687>
109. Податковий Кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI (із змінами і доповненнями). URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
110. Поддєрьогін А.М., Черненко В.К. Корпоративне податкове планування в фінансовому управлінні підприємством. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/14714749.pdf>
111. Подсорин В.А. Экономические методы управления процессом обновления технических средств и систем транспортной компании: дис. на соискание науч. степени д-ра экон. наук: 08.00.05; Московський державний університет шляхів зв'язу. 2015. 336 с.

112. Покропивний С.Ф. Економіка підприємства: підручник; під ред. С.Ф. Покропивного. Київ: Вид-во Київського нац. економ. ун-ту імені Вадима Гетьмана, 2000. 528 с.

113. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби»: Затв. наказом Міністерства фінансів України від 27.04.2000 р. № 92. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00#Text>

114. Полозова Т.В. Організаційно-економічний механізм управління інноваційно-інвестиційною спроможністю підприємства. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*. Збірник наукових праць. 2017. Вип. 23. Част. 1. С. 126-131. URL: http://openarchive.nure.ua/bitstream/document/6950/1/%d0%9f%d0%be%d0%bb%d0%be%d0%b7%d0%be%d0%b2%d0%b0_2017_%d1%81.126-131.pdf

115. Полторах А., Мирон А. Оптимізація сплати ПДВ через механізм податкового планування на підприємствах. *Науковий вісник МНУ імені В.О. Сухомлинського. Економічні науки*. 2016. № 1 (6). С. 135-138.

116. Пономаренко В. С., Ястремская Е. Н., Луцковский В. М. Механизм управления предприятием: стратегический аспект: монография. Харьков: Изд. ХГЭУ, 2002. 252 с.

117. Попова В.Д., Кизима Н.М. Особливості нарахування амортизації та її вплив на відтворення основних засобів. *Молодий вчений*. 2018. № 10 (62). С. 374-380. URL: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2018/10/89.pdf>.

118. Поповиченко І.В., Спірідонова К.О., Загустіна А.Є. Основні напрями підвищення ефективності використання основних фондів в сучасних умовах господарювання. *Економічний простір*. 2019. № 145. С. 149-159. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/есpros_2019_145_14.

119. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо проведення податкової реформи та підвищення інвестиційної привабливості України». URL: [w1.c1.rada.gov.ua › pls › zweb2 › webproc34](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34).

120. Право на бюджетне відшкодування не залежить від моменту введення в експлуатацію основних засобів. Дебет-Кредит. Опубліковано 29.11.2019 р. URL: <https://news.dtki.ua/law/jurisprudence/59232>.

121. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні: Закон України № 996-XIV від 16.07.1999 р. (остання редакція від 20.11.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/996-14#Text>.

122. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення адміністрування податків, усунення технічних та логічних неузгодженостей у податковому законодавстві: Закон України № 466-IX від 16.01.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/466-20#Text>.

123. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 р. № 959. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>.

124. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19>.

125. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 05.04.2007 р. № 877-V. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-16#Text>

126. Про примітки до річної фінансової звітності: Наказ Міністерства фінансів України від 29.11.2000 р. № 302. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.

127. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»: Указ Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015#Text>.

128. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>.

129. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. № 1172. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>.

130. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.
131. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. № 1955. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.
132. Радева О.Г. Оцінка формування амортизаційної політики підприємств машинобудування з урахуванням стратегії їх розвитку. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки*. 2016. Т. 1. Вип. 31. С. 340–345.
133. Разник Е.Д., Самсонова И.А. Прогнозирование и планирование в налогообложении. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2006. 80 с.
134. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. М.: Инфра-М, 2017. 512 с.
135. Садеков А.А., Цурик В.В. Управление предприятием в условиях кризиса: монография. Донецк: ДонГУЭТ, 2006. 178 с.
136. Свистович М.Б. Сутність та основні поняття стратегічного планування. URL: <http://academy.gov.ua/ej/ej18/PDF/06.pdf>
137. Семенова С.М. Аналітичний облік в управлінні капітальними інвестиціями на підприємствах водного транспорту. *Водний транспорт: зб. наук. пр. Київської держ. академії водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*. К.: КДАВТ, 2016. № 1 (24). С.108-113.
138. Сергеева Т.Ю. Методы и схемы оптимизации налогообложения: Практическое пособие. М.: Экзамен, 2006. 175 с.
139. Серединська В.М., Загородна О.М., Федорович Р.В. Економічний аналіз: навч. посібн., вид. 2-ге, перероб. і доп. Тернопіль: Вид-во Астон, 2010, 624 с. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/458/1/Економічний%20аналіз.pdf>.
140. Сірик М.В. Управління основними виробничими засобами поліграфічних підприємств: дис. на здобуття наук. ступеня к-та екон. наук: 08.00.04; Національний технічний університет України «Київський

політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського». Київ, 2018. 244 с. URL: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/26644/1/Siryk_diss.pdf.

141. Слава-Продан С.С., Гече С.Ф. Оцінювання ефективності використання основних засобів промислових та автотранспортних підприємств. *Науковий вісник Ужгородського університету*. Ужгород, 2011. Спецвип. 33. Ч. 4. С. 119-123.

142. Словник іншомовних слів; за заг. ред. Л. О. Пустовіт. К.: Довіра, 2000. 1018 с.

143. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. К.: НІСД, 2014. 60 с. URL: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/tdk – e0796.pdf>.

144. Согомонова Н.А. Уменьшение налоговых платежей – источник финансирования инновационной деятельности предприятия. *Управління розвитком*. 2004. № 2. С. 87-88.

145. Согомонова Н. А. Економічний механізм підвищення ефективності роботи автотранспортного підприємства: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук: спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку». Харків, 2006. 18 с.

146. Соколова Е.О., Пилипенко О.В. Питання оцінки фінансово-економічної стійкості при обранні фінансової стратегії суб'єктів господарювання залізничного транспорту. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. Сер.: Економіка і управління. 2013. Вип. 25. С. 131–135.

147. Статистичний щорічник України за 2019 р. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/11/zb_yearbook_2019.pdf

148. Стоян К.С., Бихкало К.Ю. Складові системи управління підприємством. *Економіка і менеджмент 2020: перспективи інтеграції та*

інноваційного розвитку: зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. конф. URL: http://confcontact.com/2014_04_25_ekonomika_i_menedgment/tom4/54_Stoyan.htm

149. Стратегія національної безпеки України «Безпека людини – безпека країни»: Затв. Указом Президента України від 14.09.2020 р. № 392/2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#Text>

150. Стратегія сталого розвитку України до 2030 року. Проект. 2017. URL:

<https://igu.org.ua/sites/default/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83.pdf>

151. Супруненко Л.А. Податкове планування як засіб гармонізації взаємовідносин держави та суб'єктів господарювання. *Економічний аналіз: зб. наук. праць*. Т.: ТНЕУ, 2013. Том 13. С. 194-200.

152. Талавіра Є.В. Інвестиційне забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів: дис. на здобуття наук. ступеня к-та екон. наук: 08.00.04; Державний економіко-технологічний університет транспорту. К., 2013. 249 с.

153. Технічний стан автомобільних доріг загального використання: інформація Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stand-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>.

154. Тиха О.А. Управління фінансуванням основних засобів. *Економіка*. 2010. С. 7-10. URL: <http://intkonf.org/tiha-oa-upravlinnya-finansuvannya-osnovnih-zasobiv>

155. Тімарцев О.Ю. Податкові пільги як інструмент регулювання та стимулювання економіки. *Бізнес Інформ*. 2013. № 2. С. 262-267. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2013_2_57.

156. Ткачик Л. Принципи та методи податкового планування на

підприємстві. *Вісник Львівського ун-ту. Серія екон.* 2010. Вип. 43. С.530-535.

157. Транспорт і зв'язок України 2018: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf

158. Транспорт України 2019: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

159. Транспортна інфраструктура: світло у кінці тунелю; дані досліджень Київського міжнародного економічного форуму 2019. URL: <http://forumkyiv.org/uk/analytics/transportna-infrastruktura:-svitlo-u-kinci-tunelyu>

160. 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. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2018.23.78>

161. Тюріна М.М. Ефективність податкової політики в рамках інтеграційних процесів. *Економіка та суспільство*. 2018. Вип. 18. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-18-29>. URL: <http://economyandsociety.in.ua>

162. 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. DOI: [https://doi.org/10.31891/2307-5740/2020-284-4\(2\)-10](https://doi.org/10.31891/2307-5740/2020-284-4(2)-10)

163. 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.

164. 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.

165. 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>

166. 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.

167. Тюріна М.М. Податкове навантаження в управлінні основними засобами транспортних підприємств в Україні. *Бізнес-інформ*. Харків: Видавничий дім «ІНЖЕК», 2020. № 10. С. 339-348. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-10-339-348>

168. 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.

169. 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.

170. 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.

171. 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.

172. 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.

173. 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>*

174. 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.

175. Тюріна М.М., Демиденко Л.М. Оподаткування доходів громадян в Україні: фіскальні новації. *Інвестиції: практика та досвід*, 2017, № 16, С. 45-48.

176. Україна у цифрах 2019: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/07/zb_Ukraine%20in%20figures_u.pdf.

177. Українська залізниця. Офіційний веб-сайт. URL: <https://www.uz.gov.ua/>

178. Усенко Л.М. Методика вдосконалення податкового планування на підприємстві. *Держава та регіони. Серія: економіка та підприємство*. 2006. №5. 417-421 с.

179. Федішин Н.І. Організування та оцінювання ефективності податкового планування на підприємстві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеню канд. екон. наук: 08.00.04; Нац. ун-т «Львів. Політехніка». Львів, 2014. 24 с.

180. Ходякова О.В., Лук'яненко С.В. Концепція реалізації ефективного податкового планування на підприємстві. *Бізнес інформ.* 2012, № 3. С. 213-218.

181. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

182. Чаленко А.Ю. О понятийной неопределенности термина «механизм» в экономических исследованиях. *Экономика промышленности.* 2010. № 3. С. 26-33.

183. Череп А.В., Олейнікова Л.Г., Тищенко О.С. Конкурентоспроможність податкової системи України. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки.* 2017. Вип. № 6(2). С. 97–100.

184. Черкасов О.О. Організаційно-економічне відтворення основних засобів сільськогосподарських підприємств: дис. на здобуття наук. ступеня к-та екон. наук: 08.00.04; Полтавська державна аграрна академія. Полтава, 2016. 288 с. URL: <http://dspace.pdaa.edu.ua:8080/bitstream/123456789/4566/1/aref.pdf>.

185. Чернякова Т.М., Хуснулліна Ю.І. Роль податкового планування в управлінні податками на підприємстві. URL: <http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/bitstream/123456789/2382/1/49.pdf>.

186. Шibaєва Н.В. Організаційно-економічний механізм регуляторної політики в аграрній сфері. Автореф.: дис. на здобуття наук. ступеня д.е.н. 08.00.03. Полтава, 2019, 42 с.

187. Шинкаренко В.Г., Ананко І.М. Проектування логістичних систем: Навч. посібн. Харків: Вид-во Харківського нац. автомобільно-дорожнього університету, 2015. 286 с.

188. Шкарлет С.М. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект: монографія. Київ: Книжкове вид-во Національного авіаційного ун-ту, 2007. 436 с.

189. Щеглов Є. Податкове планування і рішення податкових спорів. URL: <https://www.legalalliance.com.ua/rus/publikacii/nalogovoe-planirovanie-i-resenie-nalogovyh-sporov/>.

190. Юрчишена Л.В., Волинець С.М. Аналіз ефективності використання основних засобів на підприємстві. *Ефективна економіка*. 2011. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=668>.

191. Ярмоліцька О.В. Економічні засади інноваційно-інвестиційного відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту: дис. на здобуття наук. ступеня к-та екон. наук: 08.00.04; Державний економіко-технологічний університет транспорту. Київ, 2016. 237 с.

192. Berk J., De Marzo P., Harford J. Fundamentals of Corporate Finance, Global Edition (ABE) Harlow, England: Pearson Education. 2019. 808 p.

193. Brealey R.A., Myers S.C. Principles of corporate finance [10th ed.]. New York: McGraw-Hill, 2011. 976 p.

194. Britchenko I., Bohomolova N., Kravchenko O., Pinchuk S. Assessment of the determinants of financial security of railways in Ukraine. *Financial and credit activity: problems of theory and practice*. 2018. 4(27). P. 270-281. URL: https://www.researchgate.net/publication/331906979_Assessment_of_the_determinants_of_the_financial_security_of_railways_in_UkraineBritchenko_I_Bohomolova_N_I_Kravchenko_OO_Pinchuk_SSFinancial_and_credit_activity_problems_of_theory_and_practice_Volume_4.

195. Cherep A.V., Kanabekova M.A., Hevorhian H.A. Investment In Fixed Capital Of An Enterprise (Інвестиції в основний капітал підприємства). *Bulletin of Zaporizhzhia National University. Economic sciences*. 2020. № 1 (45). P. 46-50.

196. Gaiani L. Finanziaria 2008 e pianificazione fiscale delle imprese. *Bilancio&Reddito d'impresa*. 2008. No1. P.35-39.

197. Gautam S. Income Tax Planning: A Study of Tax Saving Instruments. *International Journal of Management and Social Sciences Research*. Vol. 2, No. 5. 2013. pp. 83-91. [in English].

198. Graham J., Smart S.B., Megginson W.L. Corporate finance: linking theory to what companies do [3rd ed.]. Mason: South-Western Cengage Learning, 2009. 1008 p.

199. Gurvits L. The theory of economic mechanisms (Nobel Prize in Economics 2007, Part No. 1). URL: <http://institutiones.com/theories/259-2007-1.html/>.

200. ISO 31000:2018 Risk management. Guidelines. URL: <https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:31000:ed-2:v1:en>.

201. Jeppesen S.L. Sustainable transport planning – A multi-methodology approach to decision making: PhD Thesis. Kgs. Lyngby, 2009. 194 p.

202. Karpenko O., Palyvoda O. Mechanism of providing economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering. *Scientific Bulletin of Polissia*. 2017. 4: P.33-39.

203. Kontseva V., Pechonchyk T., Bezuglyi A. Improvement of the Organizational and Economic Mechanism of Financing in the Road Economy. *Journal of Advanced Research in Law and Economics*, [S.l.]. 2019. v. 10, n. 4, P. 1110-1119.

204. Kovbatiuk M.V., Shklyar V.V. Classification improvement of impact factors on enterprises' activity. *Actual problems of economics*. 2013. 12(150). P. 78-85.

205. Kovova I., Malyshkin O., Vichen V., Shulyarenko S., Semenova S., Shpyrko O. Value added tax: effectiveness and legal regulation in Ukraine and the European Union. *Economic Annals-XXI* 2018. V. 171. I. 5-6, P. 4-14, URL: <http://soskin.info/userfiles/file/Economic-Annals-pdf/DOI/ea-V171-01.pdf>.

206. Kravchenko O., Yarmolitska O., Shuliarenko S., Kolumbet O., Kharchuk O. Scenario Modeling of Change of the Level of Tax Culture: *The Case of*

Ukraine. Academy of Accounting and Financial Studies Journal. 2019. Vol.23. I. 6. P. 1-10. URL: <https://www.abacademies.org/articles/scenario-modeling-of-change-of-the-level-of-tax-culture-the-case-of-ukraine-8769.html>.

207. Mgammal M. H., Ku I., Ku N. I. Corporate Tax Planning Activities: Overview of Concepts, Theories, Restrictions, Motivations and Approaches. *Mediterranean Journal of Social Sciences*. 2015. No 6. P. 350-358.

208. Pinto Coelho Vello A. and Lopo Martinez A. Efficient Tax Planning: An Analysis of Its Relationship with Market Risk. *Australian Journal of Basic and Applied Sciences*. 2014. 8(3). P. 393-405.

209. Semenova S., Kovova I., Shuliarenko S., Shpyrko O., Bukoros T. Estimation of transport industry's economic sustainability as an element of strategic management: case of Poland and Ukraine. *Problems and Perspectives in Management*. 2020. 18(2). P. 501-514. DOI: [https://doi.org/10.21511/ppm.18\(2\).2020.41](https://doi.org/10.21511/ppm.18(2).2020.41).

210. Singhania M., Singhania V. Corporate Tax Planning & Business Tax Procedures 24th Ed. Deli: Taxmann's. 2020. 516 p.

211. 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. 2020. P. 223-225.

212. Vernimmen P., Quiry P., Dallochio M., Le Fur Y., Salvi A. Corporate Finance: Theory and Practice, 5th Edition. Wiley: New York, London. 2017. 1024 p.

213. Wahab N.S., Holland K. Tax planning, corporate governance and equity value. *The British Accounting Review*. 2012. No 44. P. 111-124.

214. Watson D. Corporate finance: principles and practice. 2010. 506 p.

215. Yanovska V., Pylypenko O., Tvoronovych V., Bozhok A. Marketing Research as a Way to Increase Competitiveness of Railway Company and Forecasting of Demand for Transport. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. 7(4.3). P. 583-587.

216. Zhemin Wang. Upward Revaluation of Fixed Assets. Journal of Business & Economics Research (JBER), 2006, 4(1). DOI: <https://doi.org/10.19030/jber.v4i1.2629>.

217. Zizzo G. La pianificazione fiscale e l'elusione. Mister fisco. 2008. N 2. P.1-21.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Таблиця А.1

Науково-теоретичні підходи до визначення змісту фундаментальних понять
«система управління» та «управління основними засобами»

Автор	Зміст фундаментального поняття
<i>Система управління, процес управління</i>	
Стоян К.С. [148]	Система управління - сукупність підсистем, які відображають окремі аспекти управління: цілі, функції, принципи, методи, органи управління, персонал, техніку та технологію, призначенням якої є розроблення та реалізація управлінського впливу на виробництво відповідно до об'єктивних законів загального розвитку.
Сірик М.В. [140]	Процес управління - серія взаємопов'язаних дій, які втілюють функції менеджменту.
Мурзіна А.О., Чернецова Г.М. [86]	Процес управління є взаємодією трьох процесів: інформаційного процесу, процесу вироблення і прийняття управлінських рішень, організаційного впливу на об'єкт управління для реалізації управлінського рішення.
<i>Управління основними засобами</i>	
Сірик М.В. [140]	Управління основними засобами - це процес формування та реалізації політики забезпечення їх раціональної структури та стану, підвищення економічної ефективності використання відповідно до можливостей підприємства, динаміки змін у ринковому середовищі для досягнення стратегічних цілей діяльності.
Неміш Ю.В. [92]	Управління основними засобами - складний процес управління підприємства і залежить від напрямку його діяльності, враховуючи при цьому неоднорідний склад засобів та їх виробничу структуру.
Метрицька А.С., Гаркавий В.В. [80]	Управління основними засобами - процес, який слід розглядати через диференціацію та взаємодію основних принципів, завдань і етапів на рівні стратегічного та тактичного управління. Процес, який переважно зводиться до того, щоб забезпечити своєчасне підвищення ефективності їх використання

Продовження табл. А.1

1	2
Тиха О.А. [154]	Управління основними засобами спрямоване на забезпечення належного рівня фінансування їх оновлення, використання власного та довгострокового позикового капіталу, фінансового кредиту, лізингу та при виборі джерел фінансування основних засобів слід враховувати достатність власних фінансових ресурсів, можливості до залучення кредитних ресурсів, фінансові можливості, прибутковість діяльності.
Колісник Н.А. [57, с. 45]	Управління основними засобами – система взаємопов’язаних елементів, що направлена на організацію процесів формування, оновлення, використання основних засобів, планування, регулювання, моніторинг, контроль, прогнозування, оптимізацію та реорганізацію їх використання, продовження терміну корисної служби, прийняття дієвих управлінських рішень шляхом використання методів управління, що має за мету зростання конкурентоспроможності, отримання економічного ефекту, забезпечення довгострокового стабільного функціонування, досягнення намічених темпів зростання за умови врахування змін внутрішнього та зовнішнього середовища, загроз, ризиків, внутрішніх можливостей та наявного потенціалу підприємств, достатності інформаційного забезпечення.
Кравченко М.В. [62, С. 164-167]	Управління основними засобами слід розглядати з позиції ефективності їх використання, фізичного та морального зносу, доцільності врахування впливу чинників зовнішнього, внутрішнього середовища, особливостей господарської діяльності, умов виробництва для досягнення бажаного результату.
Наконечний Б.В. [88, С. 72]	Управління основними засобами є доволі складною системою. Успішність управління основними засобами підприємства можна розглядати з позиції ефективності їхнього використання в господарському обороті.
Олійник Є.В. [96]	Управління основними засобами – процеси, які слід розглядати з урахуванням особливостей відтворювальних процесів та з урахуванням стратегічних цілей розвитку підприємства.

Джерело: систематизовано автором на основі опрацювання літератури

ДОДАТОК Б

Таблиця Б.1

Дослідження термінів «механізм», «механізм управління»,
«механізм відтворення основних засобів»

Автор, джерело	Розкриття сутності терміну
Механізм	
Барановський О.І. [6]	Механізм - сукупність станів та процесів, які являються складовими якого-небудь фізичного, економічного чи хімічного процесу.
Словник іншомовних слів [142, с. 638]	Механізм – можливість здійснення певних дій для досягнення поставленої мети.
Ярмоліцька О.В. [191, с. 131-132]	Механізм – це спосіб, що визначає порядок певного виду діяльності і представляє собою сукупність станів та процесів, з яких складається певне явище
Великий тлумачний словник сучасної української мови [22, С. 665]	Механізм – це метод, спосіб.
Механізм управління	
Левковська Л.В. [73]	Механізм управління є об'єктивно існуючою динамічною частиною системи управління. До нього не можна доторкнутися або розглянути рух його елементів, оскільки дія інструментів механізму проявляється в невидимих зовні управлінських процесах координації, стимулювання, підтримки й різноманітних результатах функціонування досліджуваного процесу.
Гончаров С.М. [92, с. 312]	Механізм управління - це спосіб організації управління суспільним виробництвом з притаманними йому формами, методами, засобами, що відповідають кожній історичній епосі та соціально-економічному устрою.
Коротков Е.М. [92, с. 312]	Механізм управління - сукупність мотивів активності діяльності менеджменту, що визначають можливості та ефективність управління.
Сітдікова С.А. [92, с. 312]	Механізм управління - найактивніший елементом управлінської системи, що забезпечує вплив на процеси, взаємозв'язки та чинники, від яких залежить результат діяльності керованого об'єкта.
Дж.К. Лафта [92, с. 312]	Механізм управління - засоби впливу (комплекс важелів), що використовуються в менеджменті.
Мішин В.М. [81, с. 17]	Механізм управління - це комплекс організаційних та економічних складових, що забезпечують узгоджене, взаємозалежне і взаємопов'язане функціонування елементів системи для досягнення цілей організації.

Механізм відтворення основних засобів	
Боброва О.Г. [12, с. 15]	Механізм відтворення основних виробничих засобів – це система економіко-правових методів і важелів регулювання їх кругообігу.
Ярмоліцька О.В. [191, с. 132]	Механізм відтворення основних виробничих засобів – це динамічна частина управління основними виробничими засобами, яка полягає у впливі на обсяг, склад і структуру основних виробничих засобів через їх постійний рух. Він представляє собою спосіб, що визначає певний порядок діяльності щодо постійного повторення та безперервного відновлення основних виробничих засобів в натуральному і вартісному вираженні із застосуванням системи економіко-правових та організаційно-управлінських методів і важелів регулювання їх кругообігу, який спрямований на своєчасне оновлення основних виробничих засобів та ефективне їх використання для досягнення кінцевої мети, а саме підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту та їх адаптації до нестабільних умов господарювання.
Черкасов О.О. [184]	Механізм відтворення основних засобів є складовою загального господарського механізму, та забезпечує функціональне відтворення капіталу як комплексної економічної категорії. При цьому відтворення основних засобів має відбуватися не лише на етапі перетворення предметів праці (власне виробництва), а й на операційних етапах «входу» (ресурсного, у тому числі інформаційно-технологічного та організаційного забезпечення) та «виходу» (розподілу) виготовленої продукції.

Джерело: систематизовано автором на основі опрацювання літератури

ДОДАТОК В

Таблиця В.1

Дослідження підходів щодо трактування дефініцій «планування», «податкове планування» серед авторів, науковців

Розуміння дефініції науковцями, авторами	Автор, джерело	Зміст
1	2	3
Планування		
Планування	Великий тлумачний словник сучасної української мови [22, С. 979]	складання плану або проекту. Планувати - визначати за планом термін виконання, здійснення чого-небудь
	Акофф Р. [136]	це отримання контролю над майбутнім; не тільки розмірковування щодо перспективи, а й активні, спрямовані на нього дії
	Акофф Р. [136]	це розроблення бажаного майбутнього, а також способів, якими його можна було б реалізувати
	Снайдер Н. [136]	діяльність, що стосується завчасного визначення того, які дії та/або людські й фізичні ресурси потрібні для досягнення цілі; вона охоплює визначення альтернативи, аналіз кожної з них і вибір найкращих
	Мінцберг Г. [136]	це формалізована процедура, спрямована на отримання чітко визначеного результату, яка має форму інтегрованої системи рішень. Те, чим найбільше приваблює поняття планування, що є характерною рисою та відрізняє його методи від інших процесів, – це наголос на формалізації та систематизації явища, до якого застосовується планування
Податкове планування		
Процес	Бондарець Л. [15]	це процес вибору найбільш оптимальної форми оподаткування та зниження податкового навантаження на бізнес за допомогою тих чи інших методів
	Поддєрьогін А.М., Черненко В.К. [110]	процес планування підприємством податкових платежів на майбутній період
	Матвійчук Л.О., Олійник Л.Г. [78]	процес оптимізації податкових платежів, ефективного вибору або зміну режиму оподаткування та зменшення податкових ризиків підприємства в контексті чинного податкового законодавства, що дозволяє максимізувати прибутковість та ринкову вартість підприємства в теперішньому та майбутніх періодах

Продовження табл. В.1

1	2	3
<i>Діяльність</i>	Єріс Л.М. [45]	діяльність з розробки та практичного застосування схем, які дозволяють знизити податковий тиск, це методи і заходи, спрямовані на збільшення коштів, які залишаються в розпорядженні підприємства після сплати належних податків
	Сергєєва Т.Ю. [138]	цілеспрямована діяльність платника податків, орієнтовану на максимальне використання всіх нюансів існуючого законодавства з метою зменшення податкових платежів до бюджету
	Адамик О.В. [1]	цілеспрямовану діяльність підприємства, що спрямована на зниження податкового навантаження, максимізацію прибутку підприємства та збільшення обсягу коштів, що залишаються у його розпорядженні
<i>Дії</i>	Щеглов Є. [189]	цілеспрямовані дії платника податків, спрямовані на оптимізацію його податкових зобов'язань, які він здійснює у вигляді податків, зборів, мит та інших обов'язкових платежів
<i>Механізм</i>	Левицька С.О., Цимбалюк А.Ф. [72]	механізм, що дозволяє взаємно задовольняти протиріччя інтересів між державою та підприємством. Податкове планування сприяє створенню в державі податкової системи, яка відповідає рівню розвитку економіки, що забезпечує стабільні та прогнозовані надходження до бюджету, простої для використання, в той же час стимулюючи розвиток як окремо взятих підприємств, так і галузей та територій
	Брежнєва-Єрмоленко О.В. [17]	механізм, що дозволяє взаємно задовольнити протилежність інтересів між державою та підприємством
<i>Сукупність інструментів, методів, прийомів, способів і засобів інформаційно-аналітичного забезпечення</i>	Супруненко Л.А. [151]	сукупність інструментів, методів, прийомів, способів і засобів інформаційно-аналітичного забезпечення, за допомогою яких державні органи та суб'єкти господарювання реалізують на законодавчій основі податковий механізм і узгоджують повноваження і функції в податковій сфері при постійних економіко-політичних змінах

Закінчення табл. В.1

1	2	3
<i>Система заходів</i>	Мадрига Г.М. [74]	система заходів підприємства, спрямовану на максимальне використання можливостей чинного законодавства з метою законної оптимізації податкових платежів; бюджетування податків – система заходів, спрямована на визначення планової суми податкових платежів, що підлягають сплаті підприємством у майбутніх періодах
<i>Спосіб</i>	Ткачик Л. [156]	законний спосіб зменшення сум податкових платежів за допомогою передбачених законом пільг та прийомів зменшення податкових зобов'язань, а також розробка спеціальних схем оптимізації податкових платежів
<i>Комплекс організаційно-економічних заходів</i>	Тюріна М.М. (власне визначення) [163]	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.
<i>Елемент податкової політики</i>	Ходякова О.В., Лук'яненко С.В. [180]	елемент податкової політики підприємства, який представляє собою процес аналізу різних податкових альтернатив і розробку на основі його результатів легальних, систематичних, планових дій, спрямованих на оптимізацію податкових зобов'язань у поточному та майбутніх податкових періодах з метою підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності підприємства
	Полторак А., Мирон А. [115, С. 135-138]	це елемент податкової політики суб'єкта господарювання, який включає в себе різнобічний аналіз наявних податкових альтернатив та представлення на базі його результатів систематичних, легальних, планових дій, які спрямовані на оптимізацію податкових платежів з метою підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності суб'єкта господарської діяльності

Джерело: систематизовано автором на основі опрацювання літератури

ДОДАТОК Г

Оцінка стану та ефективності управління основними засобами транспортних підприємств

Таблиця Г.1

Система показників комплексного аналізу основних засобів транспортних підприємств

№ п.п	Показник	Формула розрахунку та умовні позначення	Оптимальне значення, динаміка
1	2	3	4
I	Показники наявності та використання основних засобів		
1	Ступінь зносу основних засобів	$Ст_{\text{зносу ОЗ}} = 100\% \times k_{\text{зносу ОЗ}}$ $k_{\text{зносу ОЗ}} = \frac{Знос}{ПВ_{\text{кін}}}$ $Ст_{\text{зносу ОЗ}}$ – ступінь зносу основних засобів, %; $k_{\text{зносу ОЗ}}$ – коефіцієнт зносу основних засобів; Знос – сума накопиченого зносу (амортизації) основних засобів на кінець періоду, грн; $ПВ_{\text{кін}}$ – первісна вартість основних засобів на кінець періоду, грн.	Диференційоване, зменшення
2	Коефіцієнт придатності основних засобів	$k_{\text{придатності ОЗ}} = \frac{ЗВ_{\text{кін}}}{ПВ_{\text{кін}}}$ $k_{\text{придатності ОЗ}}$ – коефіцієнт придатності основних засобів; $ЗВ_{\text{кін}}$ – залишкова вартість основних засобів на кінець періоду, грн; $ПВ_{\text{кін}}$ – первісна вартість основних засобів на кінець періоду, грн.	Диференційоване, зростання
3	Коефіцієнт повного спрацювання основних засобів	$k_{\text{повного спрацювання ОЗ}} = \frac{ОЗ_{\text{заморт}}}{ПВ_{\text{кін}}}$ $k_{\text{повного спрацювання ОЗ}}$ – коефіцієнт повного спрацювання основних засобів; $ОЗ_{\text{заморт}}$ – вартість основних засобів, на які повністю нараховано амортизацію на кінець періоду, грн; $ПВ_{\text{кін}}$ – первісна вартість основних засобів на кінець періоду, грн.	Диференційоване, зменшення

Продовження табл. Г.1

1	2	3	4
4	Коефіцієнт необхідності оздоровлення основних засобів	$k_{\text{необхідності оздоров ОЗ}} = \frac{\text{ОЗ}_{\text{заморт}}}{\text{Знос}}$ $k_{\text{необхідності оздоров ОЗ}}$ – коефіцієнт необхідності оздоровлення основних засобів; $\text{ОЗ}_{\text{заморт}}$ – вартість повністю амортизованих основних засобів на кінець періоду, грн; Знос – сума накопиченого зносу (амортизації) основних засобів на кінець періоду, грн.	Зменшення
5	Коефіцієнт оновлення (надходження) основних засобів	$k_{\text{оновлення ОЗ}} = \frac{\text{ОЗ}_{\text{над}}}{\text{ПВ}_{\text{кін}}}$ $k_{\text{оновлення ОЗ}}$ – коефіцієнт оновлення (надходження) основних засобів; $\text{ОЗ}_{\text{над}}$ – вартість основних засобів, що надійшли та введені в експлуатацію протягом звітного періоду, грн; $\text{ПВ}_{\text{кін}}$ – первісна вартість основних засобів на кінець звітного періоду, грн.	Зростання
6	Коефіцієнт якісного оновлення основних засобів	$k_{\text{якісного оновлення ОЗ}} = \frac{\text{ОЗ}_{\text{нові введ}}}{\text{ОЗ}_{\text{над}}}$ $k_{\text{якісного оновлення ОЗ}}$ – коефіцієнт якісного оновлення основних засобів; $\text{ОЗ}_{\text{нові введ}}$ – вартість нових внесених в експлуатацію основних засобів протягом звітного періоду, грн; $\text{ОЗ}_{\text{над}}$ – вартість основних засобів, що надійшли та введені в експлуатацію протягом звітного періоду, грн.	Зростання
7	Коефіцієнт вибуття основних засобів	$k_{\text{вибуття ОЗ}} = \frac{\text{ОЗ}_{\text{виб}}}{\text{ПВ}_{\text{поч}}}$ $k_{\text{вибуття ОЗ}}$ – коефіцієнт вибуття основних засобів; $\text{ОЗ}_{\text{виб}}$ – вартість основних засобів, що вибули протягом звітного періоду, грн; $\text{ПВ}_{\text{поч}}$ – первісна вартість основних засобів на початок звітного періоду, грн.	Диференційоване, зменшення
8	Коефіцієнт ліквідації основних засобів	$k_{\text{ліквідації ОЗ}} = \frac{\text{ОЗ}_{\text{ліквід}}}{\text{ОЗ}_{\text{виб}}}$ $k_{\text{ліквідації ОЗ}}$ – коефіцієнт ліквідації основних засобів; $\text{ОЗ}_{\text{ліквід}}$ – вартість ліквідованих основних засобів	Зменшення

Продовження табл. Г.1

1	2	3	4
		на кінець періоду, грн; $OZ_{\text{виб}}$ – вартість вибулих основних засобів на кінець періоду, грн.	
9	Коефіцієнт приросту відновлення основних засобів	$k_{\text{відновлення } OZ} = \frac{OZ_{\text{над}} - OZ_{\text{виб}}}{ПВ_{\text{кін}}}$ $k_{\text{відновлення } OZ}$ – коефіцієнт приросту відновлення основних засобів; $OZ_{\text{над}}$ – вартість основних засобів, що надійшли та введені в експлуатацію протягом звітного періоду, грн; $ПВ_{\text{кін}}$ – первісна вартість основних засобів на кінець звітного періоду, грн.	Диференційоване, збільшення
10	Швидкість (термін) оновлення основних засобів	$ШВ_{\text{оновлення } OZ} = \frac{1}{k_{\text{відновлення } OZ}}$ $ШВ_{\text{оновлення } OZ}$ – швидкість (термін) оновлення основних засобів, зазвичай, вимірюється у роках; $k_{\text{відновлення } OZ}$ – коефіцієнт приросту відновлення основних засобів.	Диференційоване, зменшення
II	Показники оцінки ефективності управління основними засобами		
11	Фондовіддача	$ФВ = \frac{\text{Обсяг}_{\text{прод}}}{OZ_c}$ $ФВ$ – фондовіддача основних засобів; $\text{Обсяг}_{\text{прод}}$ – обсяг виготовленої або реалізованої продукції, товарів, робіт, послуг за звітний період, грн; OZ_c – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, грн.	Диференційоване, збільшення
12	Фондомісткість	$ФМ = \frac{OZ_c}{\text{Обсяг}_{\text{прод}}}$ $ФМ$ – фондомісткість; OZ_c – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, грн; $\text{Обсяг}_{\text{прод}}$ – обсяг виготовленої або реалізованої продукції, товарів, робіт, послуг за звітний період, грн.	Диференційоване, зменшення
13	Фондоозброєність	$ФЗ = \frac{OZ_c}{\text{Прац}}$ $ФЗ$ – фондоозброєність персоналу;	Диференційоване, збільшення

Продовження табл. Г.1

1	2	3	4
		$ОЗ_c$ – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, грн; Прац – кількість найманих працівників – штатних і позаштатних, працюючих за договорами та за сумісництвом на підприємстві, осіб.	
14	Коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у вантажних перевезеннях	$k_{інВП} = \frac{Обсяг_{ВП}}{ОЗ_c}$ $k_{інВП}$ – коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у вантажних перевезеннях; Обсяг_{ВП} – обсяг вантажних перевезень у звітному періоді, т; $ОЗ_c$ – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, тис. грн.	Збільшення
15	Коефіцієнт залученості основних засобів у вантажо- потоки	$k_{залВант} = \frac{В_{обіг}}{ОЗ_c}$ $k_{залВант}$ – коефіцієнт залученості основних засобів у вантажопотоки; $В_{обіг}$ – вантажообіг у звітному періоді, ткм; $ОЗ_c$ – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, тис. грн.	Збільшення
16	Коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у пасажирських перевезеннях	$k_{інПП} = \frac{Обсяг_{ПП}}{ОЗ_c}$ $k_{інПП}$ – коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у пасажирських перевезеннях; Обсяг_{ПП} – обсяг пасажирських перевезень у звітному періоді, осіб; $ОЗ_c$ – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, тис. грн.	Збільшення
17	Коефіцієнт залученості основних засобів у пасажиро- потоки	$k_{залПас} = \frac{П_{обіг}}{ОЗ_c}$ $k_{залПас}$ – коефіцієнт залученості основних засобів у пасажиропотоки; $П_{обіг}$ – пасажирообіг у звітному періоді, пас. км; $ОЗ_c$ – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, тис. грн.	Збільшення
18	Коефіцієнт реальної вартості основних засобів у майні	$k_{участі в А} = \frac{ОЗ_c}{А_c}$ $k_{участі в А}$ – коефіцієнт реальної вартості основних засобів у сукупних активах (майні) підприємства;	Диференційоване, збільшення

Закінчення табл. Г.1

1	2	3	4
	підприємства	OZ_c – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, грн; A_c – середньорічна вартість сукупних активів підприємства за балансом у звітному періоді, грн.	
19	Коефіцієнт участі основних засобів в необоротних активах	$k_{\text{участі в НеоА}} = \frac{OZ_c}{\text{НеоА}_c}$ $k_{\text{участі в НеоА}}$ – коефіцієнт участі основних засобів в необоротних активах; OZ_c – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, грн; НеоА_c – середньорічна вартість необоротних активів у звітному періоді, грн.	Диференційоване, збільшення
20	Капітало-віддача основних засобів (оборотність, ділова активність)	$KB_{OZ} = \frac{\text{ЧДоx}}{OZ_c}$ KB_{OZ} – капіталовіддача основних засобів (коефіцієнт їхньої оборотності або ділової активності); ЧДоx – чистий дохід від реалізації у звітному періоді, грн. OZ_c – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, грн.	Збільшення
21	Рентабельність (збитковість) основних засобів (валова, операційна)	$R_{OZ} = \frac{\text{ФРдо оп}}{OZ_c} \times 100\%$ R_{OZ} – рентабельність (збитковість) основних засобів (валова, операційна), %; ФРдо оп – фінансовий результат до оподаткування у звітному періоді (прибуток або збиток), грн; OZ_c – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, грн.	Збільшення рентабельності, зменшення збитковості
22	Чиста рентабельність (збитковість) основних засобів	$R_{\text{ч}OZ} = \frac{\text{ЧП}}{OZ_c} \times 100\%$ $R_{\text{ч}OZ}$ – чиста рентабельність (збитковість) основних засобів, %; ЧП – чистий прибуток (збиток), грн; OZ_c – середньорічна балансова вартість основних засобів у звітному періоді, грн.	Збільшення рентабельності, зменшення збитковості

* Курсивом позначені запропоновані показники

Таблиця Г.2

Динаміка первісної (переоціненої) вартості основних засобів транспортних підприємств в Україні за 2015-2019 рр.¹ станом на кінець року, млн грн

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у	2019 у
		2015	2016	2017	2018	2019	% до 2015	% до 2018
1	Транспорт, у т.ч.:	1039553	1208920	934957	1380916	964345	92,8	69,8
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	1014775	1178297	905053	1346340	929088	91,6	69,0
1.2	Водний транспорт	12332	14406	16326	16205	4036	32,7	24,9
1.3	Авіаційний транспорт	12446	16217	13578	18371	31221	250,9	169,9
2	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	372801	344860	340041	342534	217079	58,2	63,4
3	Поштова та кур'єрська діяльність	5958	8298	5370	6137	5759	96,7	93,8
4	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	1418312	1562079	1280369	1729587	1187183	83,7	68,6
5	Всього по Україні	7641357	8177408	7733905	9610000	9574186	125,3	99,6

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацією [158, с.10]

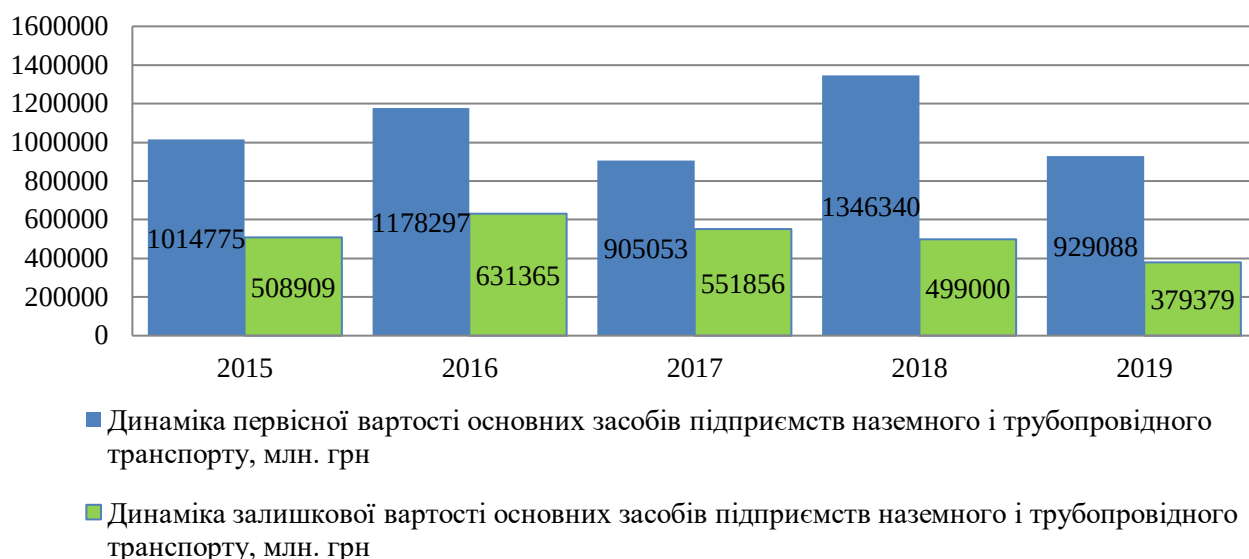


Рис. Г.1. Динаміка первісної та залишкової (балансової) вартості основних засобів підприємств наземного і трубопровідного транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацією [158, с. 10]

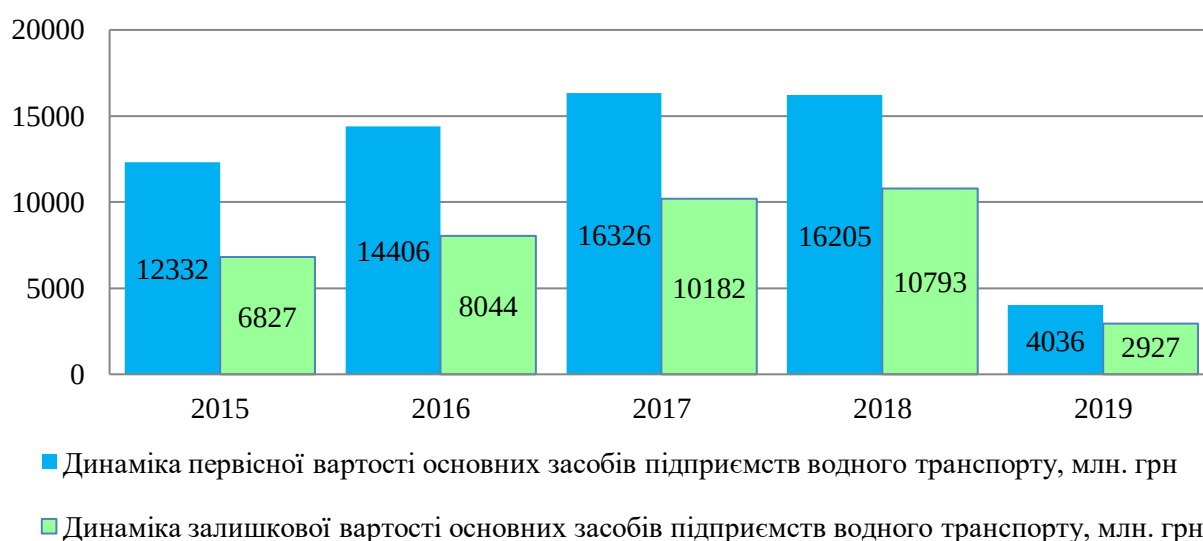
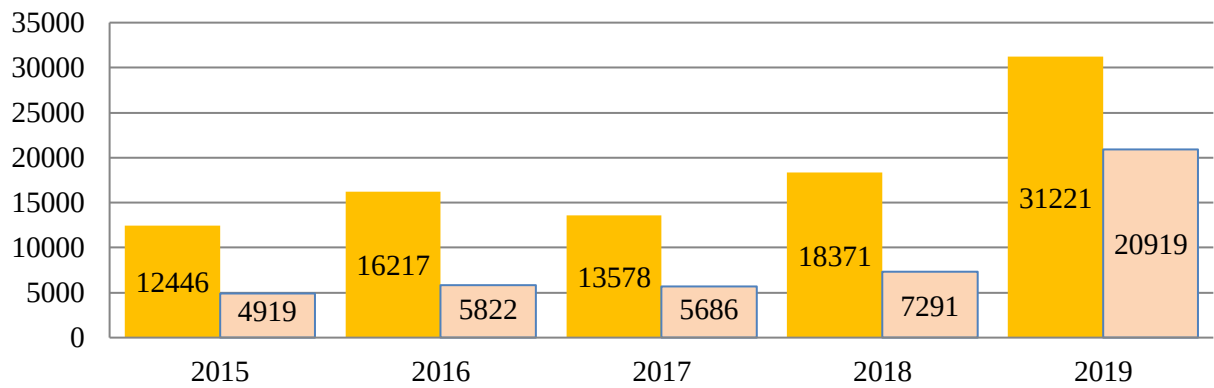


Рис. Г.2. Динаміка первісної та залишкової (балансової) вартості основних засобів підприємств водного транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацією [158, с. 10]



■ Динаміка первісної вартості основних засобів підприємств авіаційного транспорту, млн. грн

■ Динаміка залишкової вартості основних засобів підприємств авіаційного транспорту, млн. грн

Рис. Г.3. Динаміка первісної та залишкової (балансової) вартості основних засобів підприємств авіаційного транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацією [158, с. 10]

Таблиця Г.3

Структура балансової вартості основних засобів за видами транспорту за 2015-2019 рр. станом на кінець року, %

№ з.п.	Показники, %	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	100	100	100	100	100	х	х
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	97,74	97,85	97,20	96,50	94,09	-3,7	-2,4
1.2	Водний транспорт	1,31	1,25	1,79	2,09	0,73	-0,6	-1,4
1.3	Авіаційний транспорт	0,94	0,90	1,00	1,41	5,19	4,2	3,8

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацією [158, с. 10]

Таблиця Г.4

Структура підприємств за балансовою вартістю основних засобів за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2015-2019 рр. станом на кінець року, %

№ з.п.	Показники, %	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	100	100	100	100	100	x	x
2	Транспорт, у т.ч.:	76,02	83,56	84,59	80,55	74,06	-2,0	-6,5
2.1	Наземний і трубопровідний транспорт	74,30	81,77	82,23	77,74	69,68	-4,6	-8,1
2.2	Водний транспорт	1,00	1,04	1,52	1,68	0,54	-0,5	-1,1
2.3	Авіаційний транспорт	0,72	0,75	0,85	1,14	3,84	3,1	2,7
3	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	23,67	15,46	14,87	18,81	25,26	1,6	6,4
4	Поштова та кур'єрська діяльність	0,31	0,98	0,54	0,64	0,69	0,4	0,0
5	Питома вага виду економічної діяльності у загальній сумі по Україні	22,47	22,52	19,31	16,97	13,20	-9,3	-3,8

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, та публікацією [158, с.10]

Таблиця Г.5

Динаміка накопиченого зносу основних засобів транспортних підприємств в
Україні за 2015-2019 рр.¹, млн грн

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у	2019 у
		2015	2016	2017	2018	2019	% до 2015	% до 2018
1	Транспорт, у т.ч.:	518898	563689	367233	863832	561120	108,1	65,0
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	505866	546932	353197	847340	549709	108,7	64,9
1.2	Водний транспорт	5505	6362	6144	5412	1109	20,1	20,5
1.3	Авіаційний транспорт	7527	10395	7892	11080	10302	136,9	93,0
2	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	210649	225490	240274	221778	79569	37,8	35,9
3	Поштова та кур'єрська діяльність	3837	760	1713	2052	2027	52,8	98,8
4	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	733384	789940	609222	1087663	642716	87,6	59,1
5	Всього по Україні	4593518	4748500	4258663	5826506	5450703	118,7	93,6

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

Таблиця Г.6

Ступінь зносу основних засобів транспортних підприємств в Україні за 2015-
2019 рр., %

№ з.п.	Показники, %	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	49,9	46,6	39,3	62,6	58,2	8,3	-4,4
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	49,9	46,4	39,0	62,9	59,2	9,3	-3,8
1.2	Водний транспорт	44,6	44,2	37,6	33,4	27,5	-17,2	-5,9
1.3	Авіаційний транспорт	60,5	64,1	58,1	60,3	33,0	-27,5	-27,3
2	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	56,5	65,4	70,7	64,7	36,7	-19,9	-28,1
3	Поштова та кур'єрська діяльність	64,4	9,2	31,9	33,4	35,2	-29,2	1,8
4	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	51,7	50,6	47,6	62,9	54,1	2,4	-8,7
5	Всього по Україні	60,1	58,1	55,1	60,6	56,9	-3,2	-3,7

*Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби
статистики України, та публікацією [158, с.11]*

Таблиця Г.7

Динаміка коефіцієнту придатності основних засобів транспортних підприємств
в Україні за 2015-2019 рр.

№ з.п.	Показники	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	0,501	0,534	0,607	0,374	0,418	-0,08	0,04
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	0,501	0,536	0,610	0,371	0,408	-0,09	0,04
1.2	Водний транспорт	0,554	0,558	0,624	0,666	0,725	0,17	0,06
1.3	Авіаційний транспорт	0,395	0,359	0,419	0,397	0,670	0,27	0,27
2	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	0,435	0,346	0,293	0,353	0,633	0,20	0,28
3	Поштова та кур'єрська діяльність	0,356	0,908	0,681	0,666	0,648	0,29	-0,02
4	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	0,483	0,494	0,524	0,371	0,459	-0,02	0,09
5	Всього по Україні	0,399	0,419	0,449	0,394	0,431	0,03	0,04

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби
статистики України

Таблиця Г.8

Динаміка повного спрацювання основних засобів на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
I	Вартість основних засобів, на які повністю нараховано амортизацію, млн грн							
1	Транспорт, у т.ч.:	70543	167079	205773	321254	225183	319,2	70,1
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	69744	164166	202327	317649	224385	321,7	70,6
1.2	Водний транспорт	73	217	232	263	504	690,4	191,6
1.3	Авіаційний транспорт	726	2696	3214	3342	294	40,5	8,8
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	80696	175385	216030	335030	234234	290,3	69,9
3	Всього по Україні	251987	377922	453075	638882	593384	235,5	92,9
II	Коефіцієнт повного спрацювання основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	0,068	0,138	0,220	0,233	0,234	0,166	0,001
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	0,069	0,139	0,224	0,236	0,242	0,173	0,006
1.2	Водний транспорт	0,006	0,015	0,014	0,016	0,125	0,119	0,109
1.3	Авіаційний транспорт	0,058	0,166	0,237	0,182	0,009	-0,049	-0,173
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	0,057	0,112	0,169	0,194	0,197	0,140	0,004
3	Всього по Україні	0,033	0,046	0,059	0,066	0,062	0,029	-0,005

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

Таблиця Г.9

Динаміка наявного рухомого складу за видами транспорту та призначенням за
2015-2019 рр., станом на кінець року, од

№ з.п ·	Показники, од	Роки								2019 у % до 2000	2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019			
I	Наземний і трубопровідний транспорт											
A	Залізничний транспорт											
1	Тепловози	2741	2572	2539	2151	2151	1924	1944	1986	72,5	92,3	102,2
2	Електровози	1796	1797	1861	1720	1720	1627	1627	1628	90,6	94,7	100,1
3	Вантажні вагони, тис.	185,7	150,3	120,6	107,9	104,2	104,1	106,4	105,8	57,0	98,1	99,4
4	Пасажирські вагони, тис.	9,0	7,9	7,3	5,2	4,5	4,5	4,3	4,0	44,4	76,9	93,0
Б	Електротранспорт											
5	Тролейбусні машини	5313	4554	3710	2792	2856	2730	2670	2744	51,6	98,3	102,8
6	Трамвайні вагони	3459	2905	2522	1961	1988	1971	1967	1933	55,9	98,6	98,3
7	Вагони метрополітенів	925	993	1119	1195	1195	1192	1192	1192	128,9	99,7	100,0
II	Водний транспорт											
8	Річкові судна	2025	1962	2064	1321	1312	1401	к	к	-	-	-
9	Морські судна	878	1177	1084	2485	2491	3334	к	к	-	-	-
III	Авіаційний транспорт											
10	Літаки і вертольоти	954	659	395	196	208	200	205	205	21,5	104,6	100,0

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [147, с. 356; 158, с. 68]

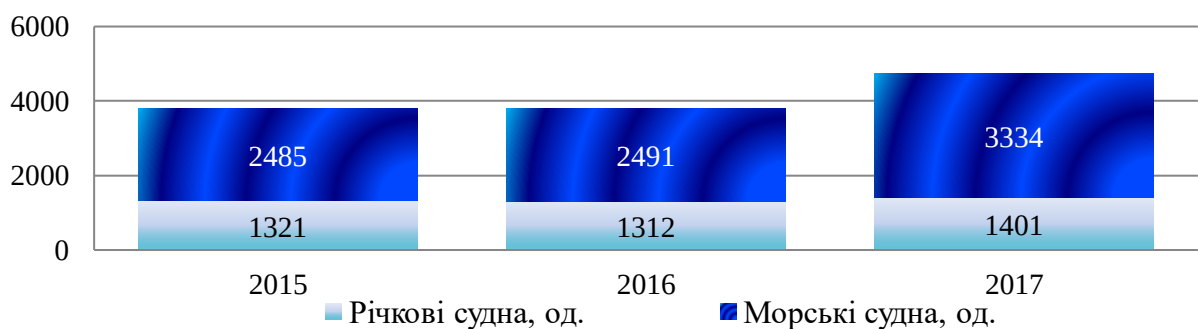


Рис. Г.4. Динаміка чисельності річкових та морських суден в Україні за 2015-2017 рр., од.

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 71]

Таблиця Г.10

**Середні показники використання рухомого складу підприємствами
залізничного транспорту в Україні у 2015-2019 рр.¹**

№ з.п.	Показники	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Середньодобова продуктивність локомотива за всіма видами тяги, тис. ткм бруто	1376	1379	1420	1227	1162	84,4	94,7
2	Середньодобова продуктивність вантажного вагона, ткм нетто	3641	3591	3821	3497	3775	103,7	107,9
3	Середня вага вантажного поїзда, тонн бруто	3390	3407	3359	3264	3208	94,6	98,3
4	Середня дільнична швидкість руху вантажного поїзда, км за год.	38,8	38,3	37,7	35,2	34,2	88,1	97,2
5	Середній час обороту вантажного вагона, діб	9,60	9,56	9,26	10,35	9,68	100,8	93,5
6	Середній простій вагона під однією вантажною операцією, год.	65,68	66,01	61,81	66,55	50,57	77,0	76,0

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [158, с. 73]

Таблиця Г.11

**Розподіл рухомого складу міського електротранспорту в Україні за часом
експлуатації на кінець 2019 рр.**

№ з.п.	Показники	Усього	У тому числі за роками випуску			
			до 5 років	6-10 років	11-15 років	понад 15 років
1	Тролейбусні машини, од.	2744	580	384	428	1352
1.1	- структура, %	100	21,1	14,0	15,6	49,3
2	Трамвайні вагони, од.	1933	76	47	51	1759
2.1	- структура, %	100	3,9	2,4	2,7	91,0
3	Вагони метрополітенів, од.	1192	5	155	67	965
3.1	- структура, %	100	0,4	13,0	5,6	81,0

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [158, с. 70]

Таблиця Г.12

Динаміка коефіцієнта необхідності оздоровлення основних засобів на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	0,136	0,296	0,560	0,372	0,401	0,265	0,029
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	0,138	0,300	0,573	0,375	0,408	0,270	0,033
1.2	Водний транспорт	0,013	0,034	0,038	0,049	0,454	0,441	0,406
1.3	Авіаційний транспорт	0,096	0,259	0,407	0,302	0,029	-0,068	-0,273
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	0,110	0,222	0,355	0,308	0,364	0,254	0,056
3	Всього по Україні	0,055	0,080	0,106	0,110	0,109	0,054	-0,001

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

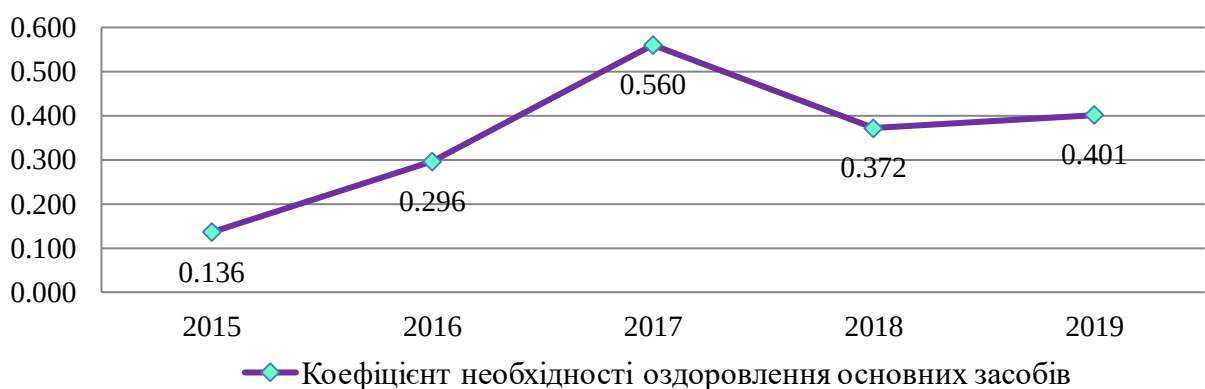


Рис. Г.5. Динаміка коефіцієнта необхідності оздоровлення основних засобів транспортних підприємств в Україні за 2015-2019 рр.

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України

Таблиця Г.13

Динаміка вартості введених в експлуатацію основних засобів на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр.¹, млн грн

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
I	Надійшло основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	529920	34001	22835	40384	30137	5,7	74,6
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	527276	31542	20111	37680	26401	5,0	70,1
1.2	Водний транспорт	1539	1728	1025	819	264	17,2	32,2
1.3	Авіаційний транспорт	1105	731	1699	1885	3472	314,2	184,2
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	648340	52958	59805	58886	55980	8,6	95,1
3	Всього по Україні	1111009	501369	463761	588050	789231	71,0	134,2
II	З них введено в дію нових основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	5136	10438	14520	22455	15915	309,9	70,9
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	4511	8280	12729	20320	14741	326,8	72,5
1.2	Водний транспорт	150	1552	575	709	57	38,0	8,0
1.3	Авіаційний транспорт	475	606	1216	1426	1117	235,2	78,3
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	10183	23711	26149	32280	29423	288,9	91,1
3	Всього по Україні	216697	202120	237793	306147	437695	202,0	143,0

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

Таблиця Г.14

Динаміка показників оновлення основних засобів на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
I	Коефіцієнт оновлення основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	0,510	0,028	0,024	0,029	0,031	-0,479	0,002
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	0,520	0,027	0,022	0,028	0,028	-0,491	0,000
1.2	Водний транспорт	0,125	0,120	0,063	0,051	0,065	-0,059	0,015
1.3	Авіаційний транспорт	0,089	0,045	0,125	0,103	0,111	0,022	0,009
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	0,457	0,034	0,047	0,034	0,047	-0,410	0,013
3	Всього по Україні	0,145	0,061	0,060	0,061	0,082	-0,063	0,021
II	Коефіцієнт якісного оновлення основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	0,010	0,307	0,636	0,556	0,528	0,518	-0,028
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	0,009	0,263	0,633	0,539	0,558	0,550	0,019
1.2	Водний транспорт	0,097	0,898	0,561	0,866	0,216	0,118	-0,650
1.3	Авіаційний транспорт	0,430	0,829	0,716	0,756	0,322	-0,108	-0,435
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	0,016	0,448	0,437	0,548	0,526	0,510	-0,023
3	Всього по Україні	0,195	0,403	0,513	0,521	0,555	0,360	0,034

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

Таблиця Г.15

Динаміка капітальних інвестицій за видами транспорту за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	9070,4	16781,1	23801,9	32731,6	26590	293,2	81,2
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт, зокрема:	8120,1	15931,1	22245,7	31005,7	24569,7	302,6	79,2
1.1.1	Інший пасажирський наземний транспорт	1509,8	2432,5	4072,9	5271,4	4355,0	288,4	82,6
1.1.2	Вантажний залізничний транспорт	к	7055,2	11312,0	17690,3	11416,4	-	64,5
1.1.3	Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей	3378,8	3587,7	4428,6	5819,6	5240,5	155,1	90,0
1.1.4	Трубопровідний транспорт	1574,4	2855,7	2432,2	2224,4	3557,8	226,0	159,9
1.2	Водний транспорт, зокрема:	302,5	233,9	253,7	198,2	252,4	83,4	127,3
1.2.1	Вантажний річковий транспорт	268,3	184,7	222,8	177,9	11,6	4,3	6,5
1.2.2	Вантажний морський транспорт	33,9	48,4	к	17,8	238,4	703,2	1339,3
1.3	Авіаційний транспорт, зокрема:	647,8	616,1	1302,5	1527,7	1767,9	272,9	115,7
1.3.1	Пасажирський авіаційний транспорт	465,1	474,0	1138,4	1286,5	1324,7	284,8	103,0
1.3.2	Вантажний авіаційний транспорт та космічний транспорт	182,7	142,1	164,1	241,2	443,2	242,6	183,7
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	18704,0	25107,8	37943,5	50078,3	43792,8	234,1	87,4
3	Всього по Україні	273116,4	359216,1	448461,5	578726,4	623978,9	228,5	107,8

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях. К – конфіденційна інформація.

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [158, с. 12]

Таблиця Г.16

Динаміка вибуття основних засобів на транспортних підприємствах в Україні за
2015-2019 рр.¹, млн грн

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
I	Вибуло основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	4367898	17376	7372	8492	5888	0,1	69,3
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	4366899	16803	6879	7797	4517	0,1	57,9
1.2	Водний транспорт	250	294	185	83	52	20,8	62,7
1.3	Авіаційний транспорт	749	279	308	612	1319	176,1	215,5
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	9778655	20103	13803	17501	10505	0,1	60,0
3	Всього по Україні	10032071	271874	198320	329834	304722	3,0	92,4
II	З них ліквідовано основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	1611	805	1884	1139	1687	104,7	148,1
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	1534	608	1710	866	1502	97,9	173,4
1.2	Водний транспорт	14	54	79	16	7	50,0	43,8
1.3	Авіаційний транспорт	63	143	95	257	178	282,5	69,3
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	2065	1180	2263	2165	2352	113,9	108,6
3	Всього по Україні	19843	19355	17884	26166	30280	152,6	115,7

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

Таблиця Г.17

Динаміка показників вибуття та ліквідації основних засобів на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
I	Коефіцієнт вибуття основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	0,935	0,017	0,006	0,009	0,004	-0,931	-0,005
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	0,940	0,017	0,006	0,009	0,003	-0,936	-0,005
1.2	Водний транспорт	0,023	0,024	0,013	0,005	0,003	-0,019	-0,002
1.3	Авіаційний транспорт	0,062	0,022	0,019	0,045	0,072	0,010	0,027
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	0,946	0,014	0,009	0,014	0,006	-0,940	-0,008
3	Всього по Україні	0,699	0,036	0,024	0,043	0,032	-0,668	-0,011
II	Коефіцієнт ліквідації основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	0,0004	0,046	0,256	0,134	0,287	0,286	0,152
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	0,0004	0,036	0,249	0,111	0,333	0,332	0,221
1.2	Водний транспорт	0,056	0,184	0,427	0,193	0,135	0,079	-0,058
1.3	Авіаційний транспорт	0,084	0,513	0,308	0,420	0,135	0,051	-0,285
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	0,0002	0,059	0,164	0,124	0,224	0,224	0,100
3	Всього по Україні	0,002	0,071	0,090	0,079	0,099	0,097	0,020

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

Таблиця Г.18

Динаміка швидкості оновлення основних засобів на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
I	Коефіцієнт приросту відновлення основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	-3,692	0,014	0,017	0,023	0,025	3,717	0,002
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	-3,784	0,013	0,015	0,022	0,024	3,807	0,001
1.2	Водний транспорт	0,105	0,100	0,051	0,045	0,053	-0,052	0,007
1.3	Авіаційний транспорт	0,029	0,028	0,102	0,069	0,069	0,040	0,000
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	-6,437	0,021	0,036	0,024	0,038	6,476	0,014
3	Всього по Україні	-1,167	0,028	0,034	0,027	0,051	1,218	0,024
II	Швидкість оновлення основних засобів, роки							
1	Транспорт, у т.ч.:	-0,3	72,7	60,5	43,3	39,8	40,0	-3,5
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	-0,3	79,9	68,4	45,1	42,5	42,7	-2,6
1.2	Водний транспорт	9,6	10,0	19,4	22,0	19,0	9,5	-3,0
1.3	Авіаційний транспорт	35,0	35,9	9,8	14,4	14,5	-20,5	0,1
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	-0,2	47,5	27,8	41,8	26,1	26,3	-15,7
3	Всього по Україні	-0,9	35,6	29,1	37,2	19,8	20,6	-17,5

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

Таблиця Г.19

Динаміка середньорічної балансової вартості основних засобів на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	489875,5	582943	606477,5	542404	460154,5	93,9	84,8
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	478398,5	570137	591610,5	525428	439189,5	91,8	83,6
1.2	Водний транспорт	6471,5	7435,5	9113	10487,5	6860	106,0	65,4
1.3	Авіаційний транспорт	5005,5	5370,5	5754	6488,5	14105	281,8	217,4
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	626963,5	728533,5	721643	656535,5	593195,5	94,6	90,4
3	Всього по Україні	2878341	3238374	3452075	3629368	3953489	137,4	108,9

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України



Рис. Г.6. Динаміка середньорічної балансової вартості основних засобів транспортних підприємств за ознакою видів економічної діяльності за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України

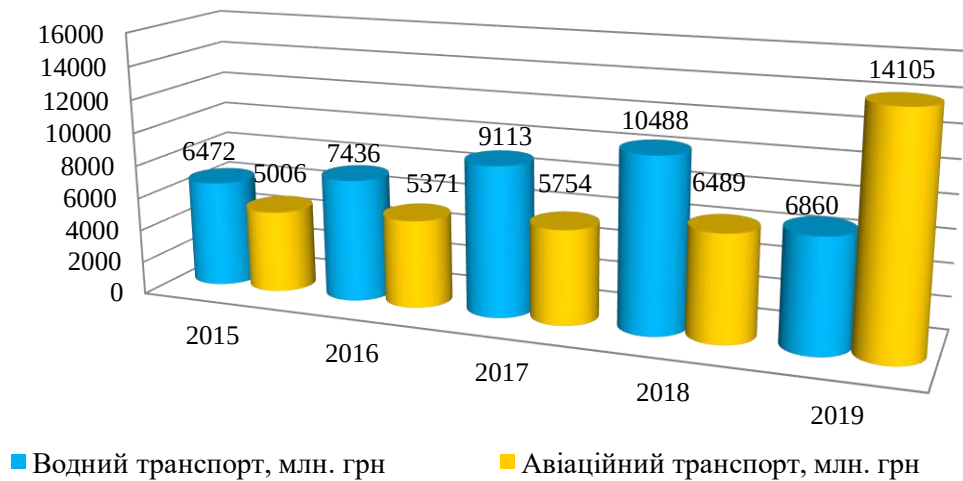


Рис. Г.7. Динаміка середньорічної балансової вартості основних засобів підприємств водного та авіаційного транспорту за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України

Таблиця Г.20

Динаміка показників фондівдачі і фондомісткості, розрахованих на основі обсягу виробленої продукції на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності й в цілому по Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
I	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність							
1	Коефіцієнт фондівіддачі	0,442	0,473	0,561	0,699	0,862	0,421	0,163
2	Фондомісткість	2,265	2,115	1,781	1,431	1,160	-1,105	-0,271
II	Всього по Україні							
3	Коефіцієнт фондівіддачі	1,199	1,302	1,544	1,710	1,766	0,567	0,056
4	Фондомісткість	0,834	0,768	0,648	0,585	0,566	-0,268	-0,018

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

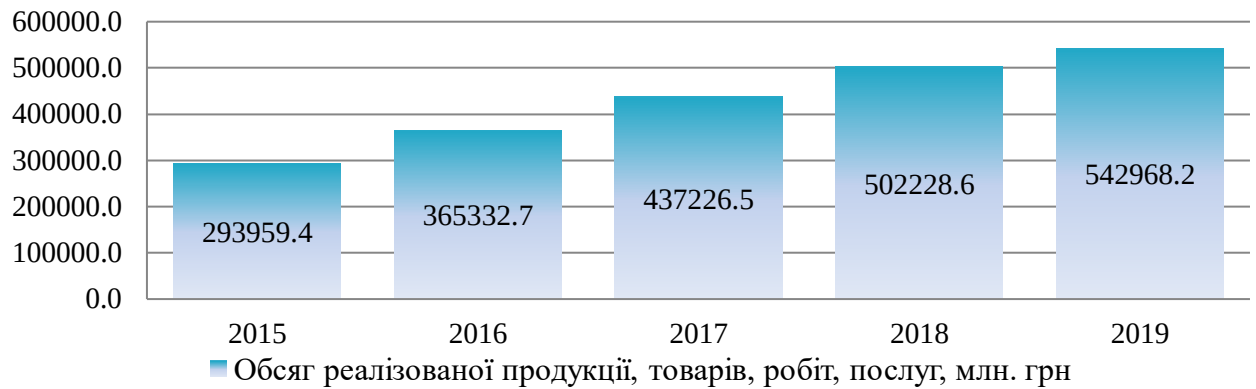


Рис. Г.8. Динаміка обсягу реалізованої продукції, товарів, робіт, послуг підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено автором за даними [42, с.22; 158, с. 23]

Таблиця Г.21

Динаміка обсягу реалізованої продукції, товарів, робіт, послуг транспортних підприємств в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	140335,4	210890,1	260077,8	300852	к	-	-
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	114569,0	177842,0	216967,4	247558,9	258590,2	225,7	104,5
1.2	Водний транспорт	2627,4	2879,5	2695,4	3165,8	3572,9	136,0	112,9
1.3	Авіаційний транспорт	23139,0	30168,6	40415,0	50127,3	к	-	-
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	293959,4	365332,7	437226,5	502228,6	542968,2	184,7	108,1
3	Всього по Україні	5159067,1	6237535,2	7707935,2	9206049,5	9639730,6	186,9	104,7

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях. К – конфіденційна інформація.

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [42, с.22; 158, с. 23]

Таблиця Г.22

Фондовіддача і фондомісткість основних засобів на транспортних підприємствах в Україні, розраховані на основі обсягу реалізації у 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
I	Коефіцієнт фондовіддачі основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	0,286	0,362	0,429	0,555	-	-	-
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	0,239	0,312	0,367	0,471	0,589	0,349	0,118
1.2	Водний транспорт	0,406	0,387	0,296	0,302	0,521	0,115	0,219
1.3	Авіаційний транспорт	4,623	5,617	7,024	7,726	- ²	-	-
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	0,469	0,501	0,606	0,765	0,915	0,446	0,150
3	Всього по Україні	1,792	1,926	2,233	2,537	2,438	0,646	-0,098
II	Фондомісткість основних засобів							
1	Транспорт, у т.ч.:	3,491	2,764	2,332	1,803	-	-	-
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	4,176	3,206	2,727	2,122	1,698	-2,477	-0,424
1.2	Водний транспорт	2,463	2,582	3,381	3,313	1,920	-0,543	-1,393
1.3	Авіаційний транспорт	0,216	0,178	0,142	0,129	- ²	-	-
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	2,133	1,994	1,651	1,307	1,093	-1,040	-0,215
3	Всього по Україні	0,558	0,519	0,448	0,394	0,410	-0,148	0,016

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

² За 2019 р. інформація про обсяг реалізованої продукції, товарів, робіт, послуг підприємств авіаційного транспорту була конфіденційною

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

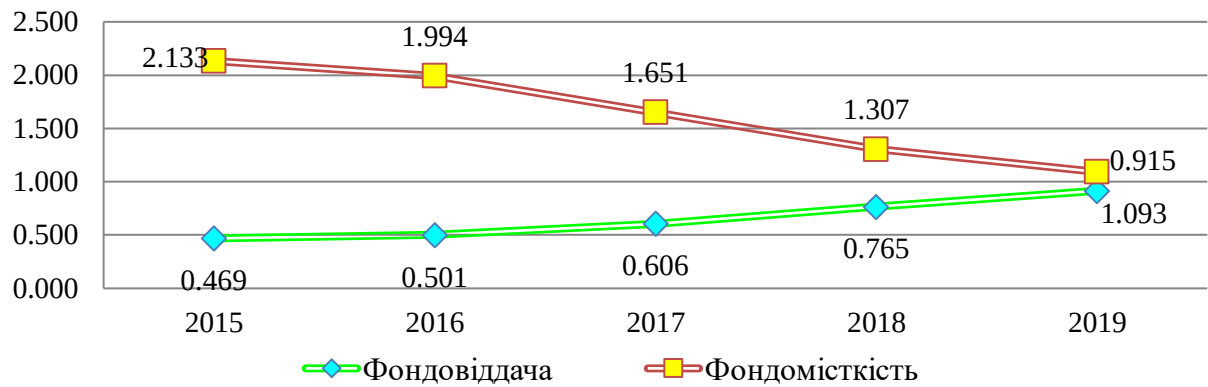


Рис. Г.9. Динаміка показників фондівіддачі та фондомісткості, розрахованих на основі обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за 2015-2019 рр.

Джерело: розраховано автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікацій [42, с.22; 158, с. 23]

Таблиця Г.23

Динаміка кількості найманих працівників на транспортних підприємствах в Україні у 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, тис. осіб	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	375,1	498,6	491,4	477,5	476,9	127,1	99,9
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	350,2	474,6	469,0	455,7	456,6	130,4	100,2
1.2	Водний транспорт	4,8	4,2	3,9	3,8	4,1	85,4	107,9
1.3	Авіаційний транспорт	20,1	19,8	18,5	18,0	16,2 ²	80,6	90,0
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	772,7	762,2	760,9	760,0	751,8	97,3	98,9
3	Всього по Україні	5778,1	5713,9	5714,6	5870,6	6241,9	108,0	106,3

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

² Інформація про кількість найманих працівників на підприємствах авіаційного транспорту за 2019 р. була відсутня (конфіденційна), тому взято дані про кількість штатних працівників за цей період.

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с.23]

Таблиця Г.24

Динаміка фондоозброєності на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	1306,0	1169,2	1234,2	1135,9	964,9	73,9	84,9
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	1366,1	1201,3	1261,4	1153,0	961,9	70,4	83,4
1.2	Водний транспорт	1348,2	1770,4	2336,7	2759,9	1673,2	124,1	60,6
1.3	Авіаційний транспорт	249,0	271,2	311,0	360,5	870,7	349,6	241,5
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	811,4	955,8	948,4	863,9	789,0	97,2	91,3
3	Всього по Україні ²	498,1	566,8	604,1	618,2	633,4	127,1	102,5

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

² Без банків і бюджетних установ.

Джерело: складено за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.23]

Таблиця Г.25

Динаміка обсягу перевезення вантажів в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, млн т	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	1474	1543	1582	1643	1579	107,1	96,1
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	1468	1536	1576	1637	1573	107,2	96,1
1.2	Водний транспорт	6	7	6	6	6	100,0	100,0
1.3	Авіаційний транспорт	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100,0	100,0

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [158, с.32]



Рис. Г.10. Обсяги перевезення вантажів наземним і трубопровідним транспортом в Україні за 2015-2019 рр., млн т

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 32]

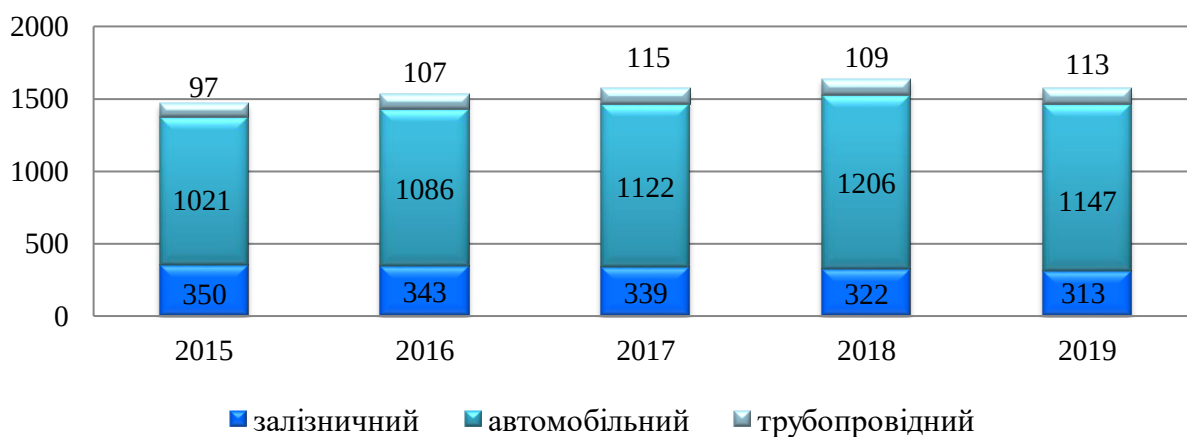


Рис. Г.11. Обсяги вантажних перевезень залізничним, автомобільним та трубопровідним транспортом в Україні за 2015-2019 рр., млн т

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 32]

Таблиця Г.26

Коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у вантажних перевезеннях в Україні у 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	3,009	2,647	2,609	3,029	3,431	114,0	113,3
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	3,069	2,694	2,664	3,116	3,582	116,7	115,0
1.2	Водний транспорт	0,927	0,941	0,658	0,572	0,875	94,3	152,9
1.3	Авіаційний транспорт	0,020	0,019	0,017	0,015	0,007	35,5	46,0

¹ Показує, скільки тонн вантажу перевезено 1 тис. грн основних засобів

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.32]

Таблиця Г.27

Динаміка вантажообігу в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, млрд ткм	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	334,7	344,2	364,2	361,3	355	106,1	98,3
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	329	340	359,6	357,6	351,3	106,8	98,2
1.2	Водний транспорт	5,5	4	4,3	3,4	3,4	61,8	100,0
1.3	Авіаційний транспорт	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	150,0	100,0

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [158, с.42]

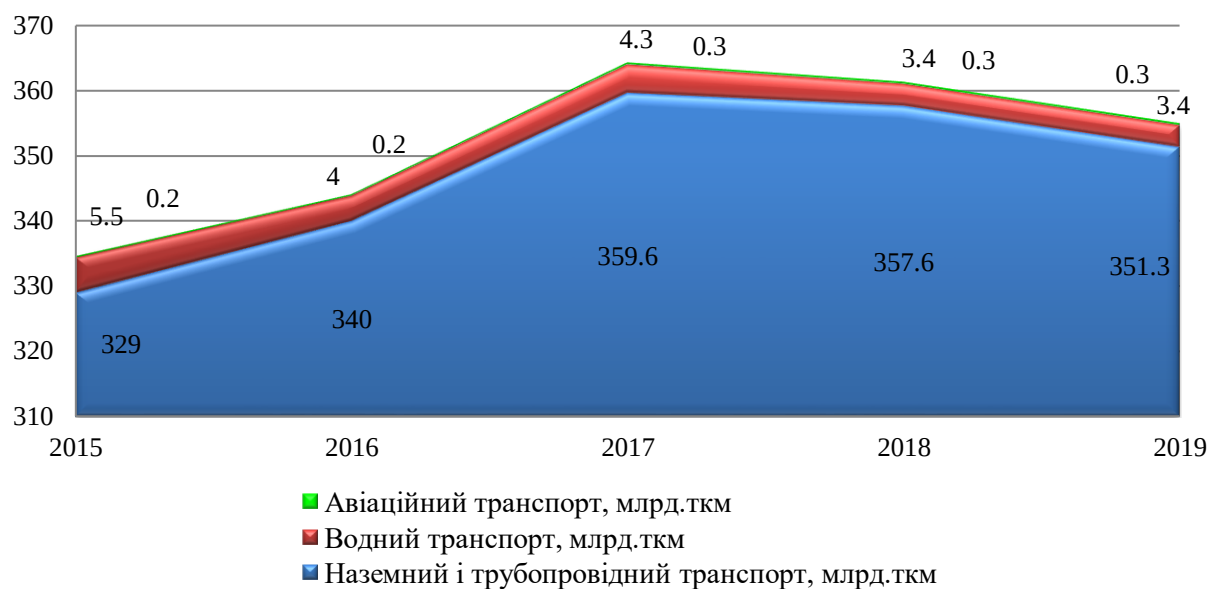


Рис. Г.12. Динаміка вантажообігу наземного і трубопровідного, водного та авіаційного транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млрд ткм

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 42]

Таблиця Г.28

Коефіцієнт залученості основних засобів у вантажопотоки в Україні у 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	683,2	590,5	600,5	666,1	771,5	112,9	115,8
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	687,7	596,3	607,8	680,6	799,9	116,3	117,5
1.2	Водний транспорт	849,9	538,0	471,9	324,2	495,6	58,3	152,9
1.3	Авіаційний транспорт	40,0	37,2	52,1	46,2	21,3	53,2	46,0

¹ Показує, скільки ткм вантажу перевезено 1 тис. грн основних засобів

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.42]

Таблиця Г.29

Динаміка обсягу перевезення пасажирів в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, млн осіб	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	5167	4854	4648	4487	4262	82	95
1.1	Наземний транспорт	5160	4845	4637	4474	4247	82	95
1.2	Водний транспорт	1	1	1	1	1	100	100
1.3	Авіаційний транспорт	6	8	10	12	14	233	117

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [158, с.48]

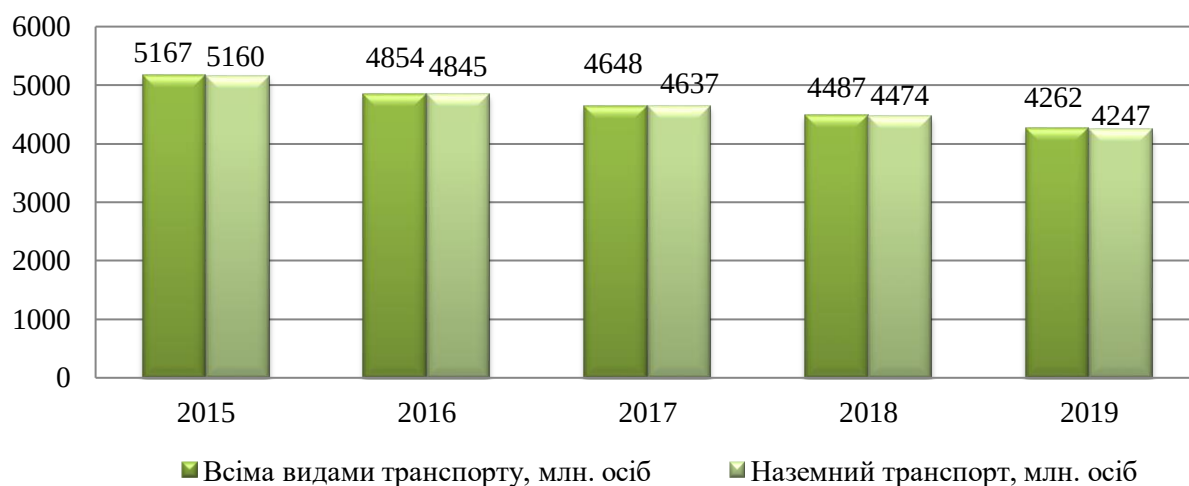


Рис. Г.13. Обсяги перевезення пасажирів всіма видами транспорту та наземним транспортом в Україні за 2015-2019 рр., млн осіб

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 48]

Таблиця Г.30

Коефіцієнт інтенсивності участі основних засобів у пасажирських перевезеннях
в Україні у 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	105	83	77	83	93	88	112
1.1	Наземний транспорт	108	85	78	85	97	90	114
1.2	Водний транспорт	2	1	1	1	1	94	153
1.3	Авіаційний транспорт	12	15	17	18	10	83	54

¹ Показує, скільки пасажирів перевозить 10 тис. грн основних засобів

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.48]

Таблиця Г.31

Динаміка пасажирообігу в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, млрд пас. км	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	97	102,2	99,4	104,4	107,2	111	103
1.1	Наземний транспорт	85,58	86,66	78,97	78,47	76,87	90	98
1.2	Водний транспорт	0,022	0,04	0,03	0,028	0,026	118	93
1.3	Авіаційний транспорт	11,4	15,5	20,4	25,9	30,3	266	117

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [158, с.63]

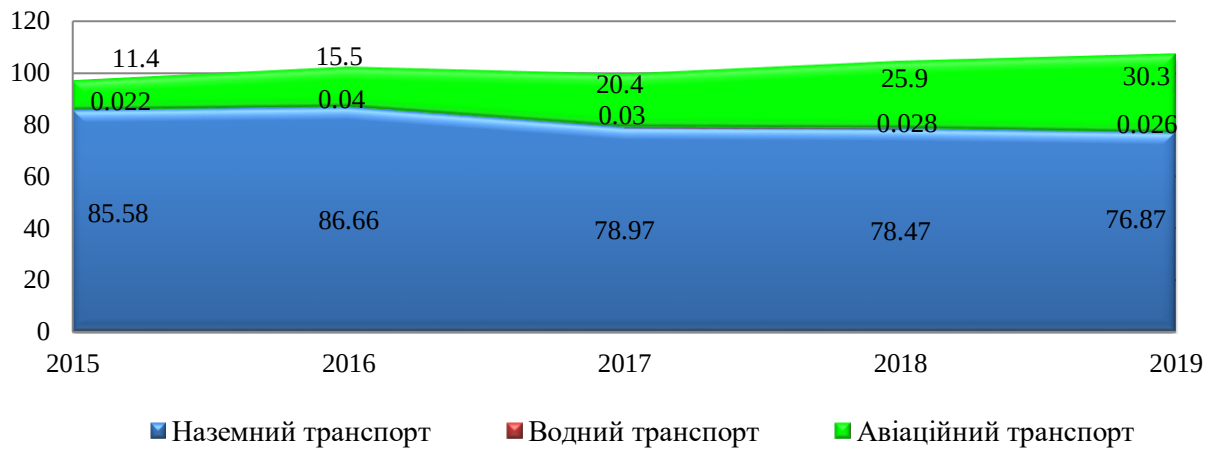


Рис. Г.14. Динаміка пасажирообігу наземного, водного та авіаційного транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млрд пас. км

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [158, с. 63]

Таблиця Г.32

Коефіцієнт залученості основних засобів у пасажиропотоки в Україні у
2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	198	175	164	192	233	118	121
1.1	Наземний транспорт	179	152	133	149	175	98	117
1.2	Водний транспорт	3	5	3	3	4	111	142
1.3	Авіаційний транспорт	2277	2886	3545	3992	2148	94	54

¹ Показує, скільки пас. км перевозить 1 тис. грн основних засобів

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с.63]

Таблиця Г.33

Динаміка коефіцієнта реальної вартості основних засобів у майні та участі в необоротних активах на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні у 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Коефіцієнт реальної вартості основних засобів у майні підприємства	0,584	0,630	0,644	0,647	0,606	0,021	-0,041
2	Коефіцієнт участі основних засобів в необоротних активах	0,706	0,788	0,827	0,847	0,822	0,116	-0,025

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с. 86, 88]

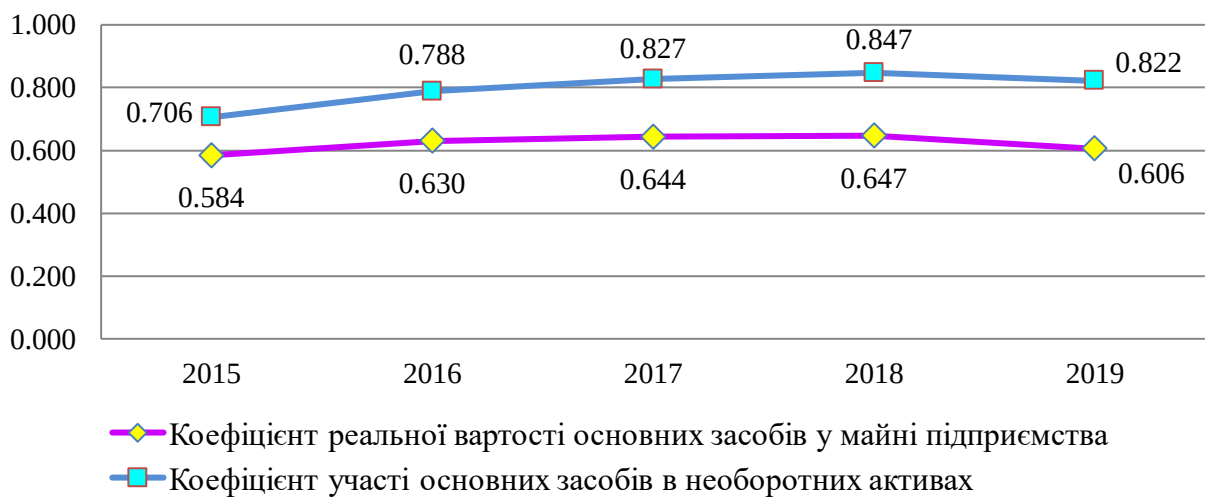


Рис. Г.15. Динаміка коефіцієнта реальної вартості основних засобів у майні та участі в необоротних активах на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні за 2015-2019 рр.

Джерело: складено за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікації [158, с. 86, 88]

Таблиця Г.34

Оцінка капіталовіддачі (оборотності, ділової активності) основних засобів на транспортних підприємствах в Україні у 2015-2018 рр.¹

№ з.п.	Показники	Роки				2018 до 2015, %	2018 до 2017, %
		2015	2016	2017	2018		
I	Чистий дохід, млн грн						
1	Транспорт, у т.ч.:	140004	205126	248910	286879	204,9	115,3
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	114261	172152	205906	233740	204,6	113,5
1.2	Водний транспорт	2589	2880	2691	3157	121,9	117,3
1.3	Авіаційний транспорт	23154	30094	40313	49982	215,9	124,0
II	Капіталовіддача основних засобів (оборотність, ділова активність)						
1	Транспорт, у т.ч.:	0,29	0,35	0,41	0,53	185,1	129,0
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	0,24	0,30	0,35	0,44	186,3	127,9
1.2	Водний транспорт	0,40	0,39	0,30	0,30	75,2	102,0
1.3	Авіаційний транспорт	4,63	5,60	7,01	7,70	166,5	109,9

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України

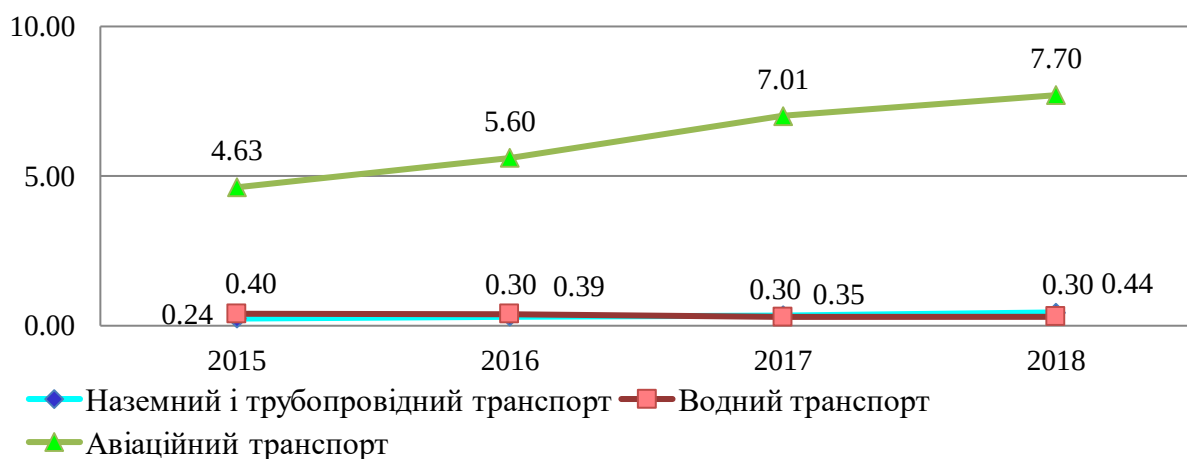


Рис. Г.16. Капіталовіддача основних засобів на підприємствах транспорту в Україні за 2015-2018 рр.

Джерело: складено за даними, одержаними від Державної служби статистики України

Таблиця Г.35

Динаміка фінансових результатів до оподаткування (сальдо) на транспортних підприємствах в Україні у 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	-10041,1	2174,8	-27377,5	-35851,9	-9585,8	95,5	26,7
1.1	Наземний і трубо-провідний транспорт	-4049,0	819,1	-26504,1	-34503,7	-12585,3	310,8	36,5
1.2	Водний транспорт	-61,5	31,7	87,8	73,2	255,5	-415,4	349,0
1.3	Авіаційний транспорт	-5930,6	1324	-961,2	-1421,4	2744	-46,3	-193,0
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	-13921,8	12819,7	-16532,6	-22661,6	14414,8	-103,5	-63,6
3	Всього по Україні (без урахування банків)	-348471,7	69887,8	236952,1	369212,3	613044,0	-175,9	166,0

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, а також публікацій [42, с.142; 158, с. 19]

Таблиця Г.36

Оцінка операційної рентабельності (збитковості) основних засобів на транспортних підприємствах в Україні у 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, %	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	-2,05	0,37	-4,51	-6,61	-2,08	-0,03	4,53
1.1	Наземний і трубо-провідний транспорт	-0,85	0,14	-4,48	-6,57	-2,87	-2,02	3,70
1.2	Водний транспорт	-0,95	0,43	0,96	0,70	3,72	4,67	3,03
1.3	Авіаційний транспорт	-118,48	24,65	-16,70	-21,91	19,45	137,94	41,36
2	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	-2,22	1,76	-2,29	-3,45	2,43	4,65	5,88
3	Всього по Україні (без урахування банків)	-12,11	2,16	6,86	10,17	15,51	27,61	5,33

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: складено автором за даними, отриманими від Державної служби статистики України, а також публікації [158, с. 19]

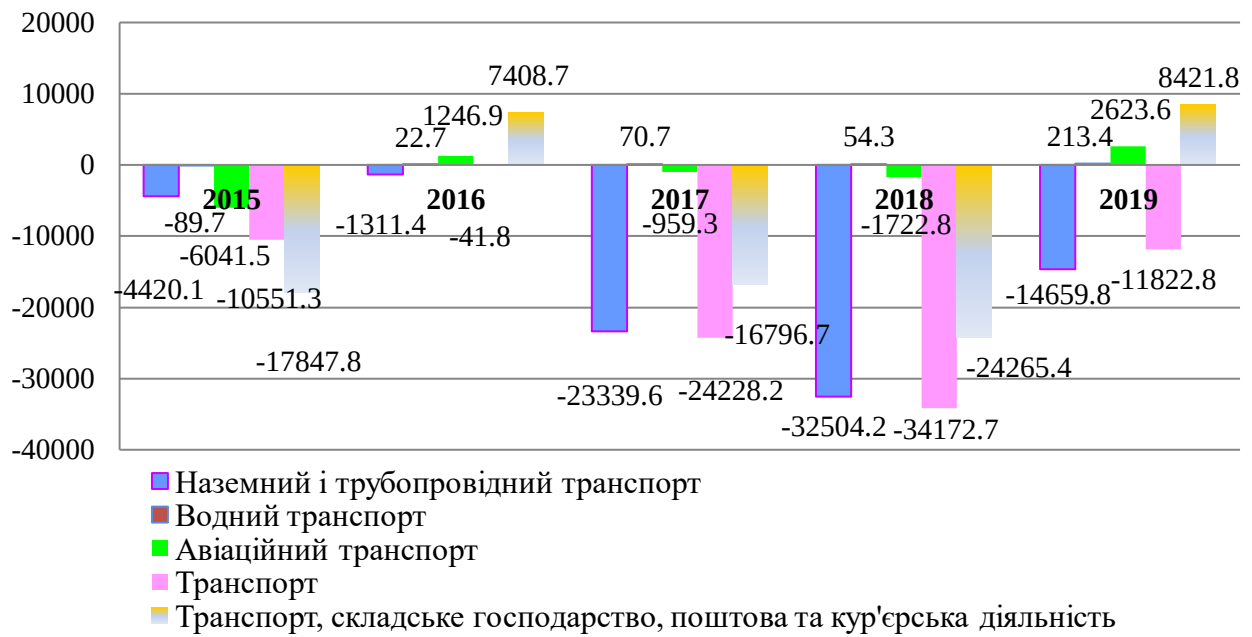


Рис. Г.17. Динаміка чистого прибутку (сальдо) на транспортних підприємствах в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

Джерело: складено автором за даними [42, с.144; 158, с.20]



Рис. Г.18. Чиста рентабельність (збитковість) основних засобів на транспортних підприємствах та в цілому по Україні у 2015-2019 рр., %

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікацій [42, с.144; 158, с.20]

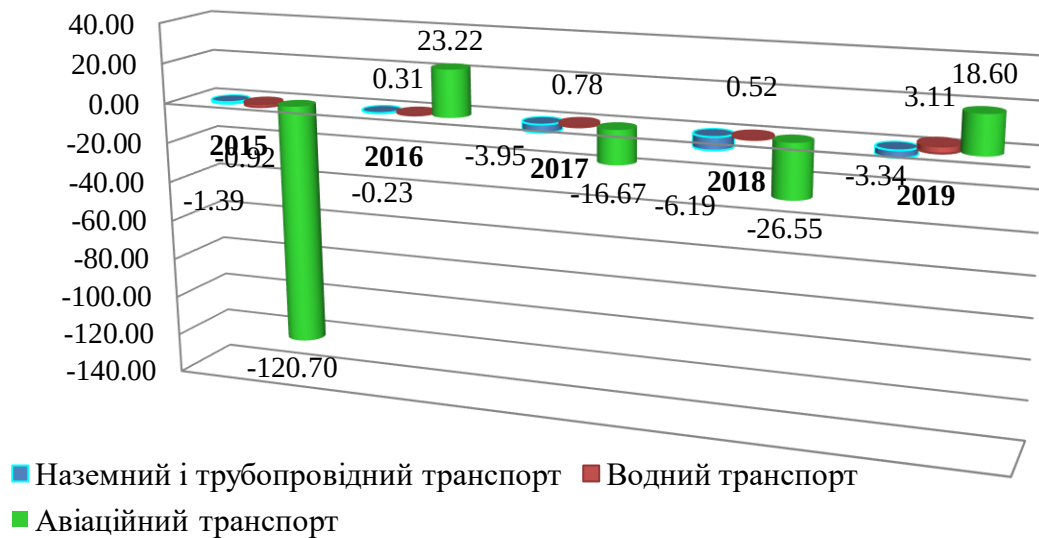


Рис. Г.19. Чиста рентабельність (збитковість) основних засобів на підприємствах наземного і трубопровідного, водного та авіаційного транспорту у 2015-2019 рр., %

Джерело: складено автором за даними, одержаними від Державної служби статистики України, та публікацій [42, с.144; 158, с.20]

Таблиця Г.37

Динаміка податкових платежів підприємств за видами транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту в Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	12273	23896	28623	31092	40172	327,3	129,2
1.1	Наземний і трубопровідний транспорт	11769	23157	27675	29946	38902	330,5	129,9
1.2	Водний транспорт	175	279	309	386	437	249,7	113,2
1.3	Авіаційний транспорт	329	460	639	760	833	253,2	109,6
2	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	13705	18493	20284	21691	24990	182,3	115,2
3	Транспорт, складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	25977	42389	48907	52783	65163	250,8	123,5

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та територій у Донецькій і Луганській областях.

Джерело: складено за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.38

Структура податкових платежів підприємств за видами транспорту,
складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту в
Україні за 2015-2019 рр.¹

№ з.п.	Показники, %	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Транспорт, у т.ч.:	47,2	56,4	58,5	58,9	61,6	14,4	2,7
1.1	Наземний і трубо-провідний транспорт	45,3	54,6	56,6	56,7	59,7	14,4	3,0
1.2	Водний транспорт	0,67	0,66	0,63	0,73	0,67	0,00	-0,06
1.3	Авіаційний транспорт	1,27	1,09	1,31	1,44	1,28	0,01	-0,16
2	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	52,8	43,6	41,5	41,1	38,3	-14,4	-2,7
3	Транспорт, складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	x	x

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та територій у Донецькій і Луганській областях.

Джерело: складено за інформацією, наданою Державною податковою службою України

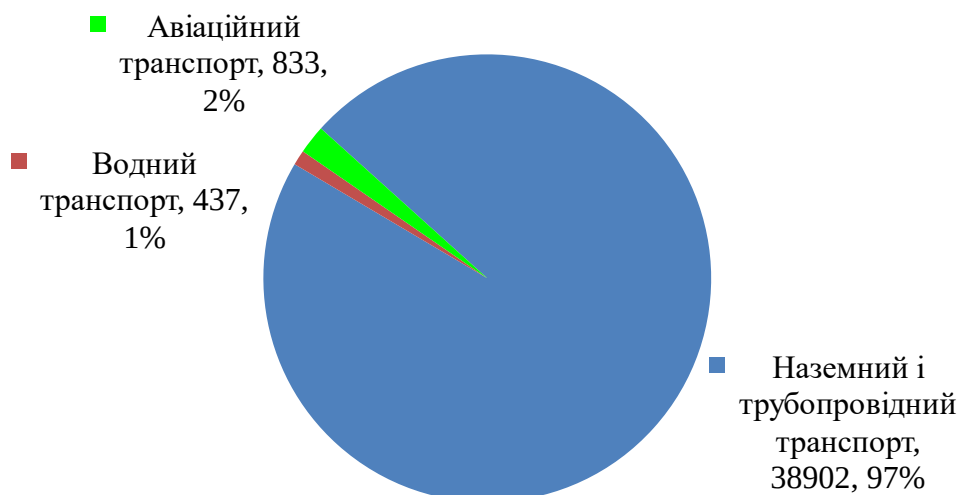


Рис. Г.20. Структура податкових платежів підприємств за видами транспорту за даними 2019 р., млн грн та %

Джерело: складено за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.39

Структура податкових платежів за основними видами податків підприємств
 транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері
 транспорту в Україні за 2015-2019 рр., %

№ з.п.	Показники, %	Роки					2019 від 2015, +/-	2019 від 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Всього по галузі, у т.ч.:	100	100	100	100	100	х	х
2	Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	22,9	21,5	23,2	22,6	24,7	1,8	2,1
3	Податок та збір на доходи фізичних осіб	11,2	16,7	19,7	23,4	22,0	10,8	-1,4
4	Податок на прибуток підприємств	5,2	12,5	10,8	8,8	8,9	3,7	0,2
5	Податок на майно	2,3	3,4	4,3	3,5	6,2	3,9	2,7
6	Єдиний податок	2,1	1,9	2,3	2,7	2,7	0,6	0,0
7	Рентна плата за транспортування	0,0	3,1	2,4	2,8	2,3	2,3	-0,5
8	Екологічний податок	0,08	0,07	0,09	0,09	0,11	0,03	0,02
9	Рентна плата за користування надрами	0,06	0,07	0,08	0,10	0,08	0,02	-0,03
10	Рентна плата за спеціальне використання води	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	- 0,003
11	Акцизний податок з вироблених в Україні підакцизних товарів (продукції)	0,59	0,01	0,01	0,00	0,02	-0,58	0,01
12	Рентна плат за користування радіочастотним ресурсом України	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	-0,01	- 0,001
13	Акцизний податок з реалізації суб'єктами господарювання роздрібною торгівлі підакцизних товарів	0,02	0,02	0,01	0,01	0,005	-0,01	- 0,001
14	Збір за місця для паркування транспортних засобів	0,004	0,005	0,004	0,004	0,003	- 0,001	- 0,001
15	Частина чистого прибутку (доходу) державних унітарних підприємств та їх об'єднань, що вилучається до бюджету та нараховані дивіденди	2,39	1,08	0,25	0,48	0,32	-2,07	-0,16
16	Плата за надання адміністративних послуг	0,008	0,005	0,004	0,004	0,005	- 0,003	0,001
17	Інші платежі	53,2	39,7	36,8	35,5	32,6	-20,6	-2,9

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.40

Динаміка податкових платежів підприємств наземного і трубопровідного транспорту за видами транспорту в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Наземний і трубопровідний транспорт, у т.ч.:	11769	23157	27675	29946	38902	330,5	129,9
2	Пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення	1278	71	388	764	1033	-119,2	135,2
3	Вантажний залізничний транспорт	4219	10003	10662	11574	18075	428,4	156,2
4	Інший пасажирський наземний транспорт	1045	1318	1849	2362	2919	279,3	123,6
5	Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей	1886	2688	3849	5361	6627	351,4	123,6
6	Трубопровідний транспорт	3341	9077	10927	9885	10248	306,7	103,7

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.41

Структура податкових платежів підприємств наземного і трубопровідного транспорту за видами транспорту в Україні за 2015-2019 рр., у %

№ з.п.	Показники, %	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Наземний і трубопровідний транспорт, у т.ч.:	100	100	100	100	100	х	х
2	Пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення	10,9	0,3	1,4	2,6	2,7	-75,5	4,1
3	Вантажний залізничний транспорт	35,8	43,2	38,5	38,6	46,5	29,6	20,2
4	Інший пасажирський наземний транспорт	8,9	5,7	6,7	7,9	7,5	-15,5	-4,9
5	Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей	16,0	11,6	13,9	17,9	17,0	6,3	-4,8
6	Трубопровідний транспорт	28,4	39,2	39,5	33,0	26,3	-7,2	-20,2

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

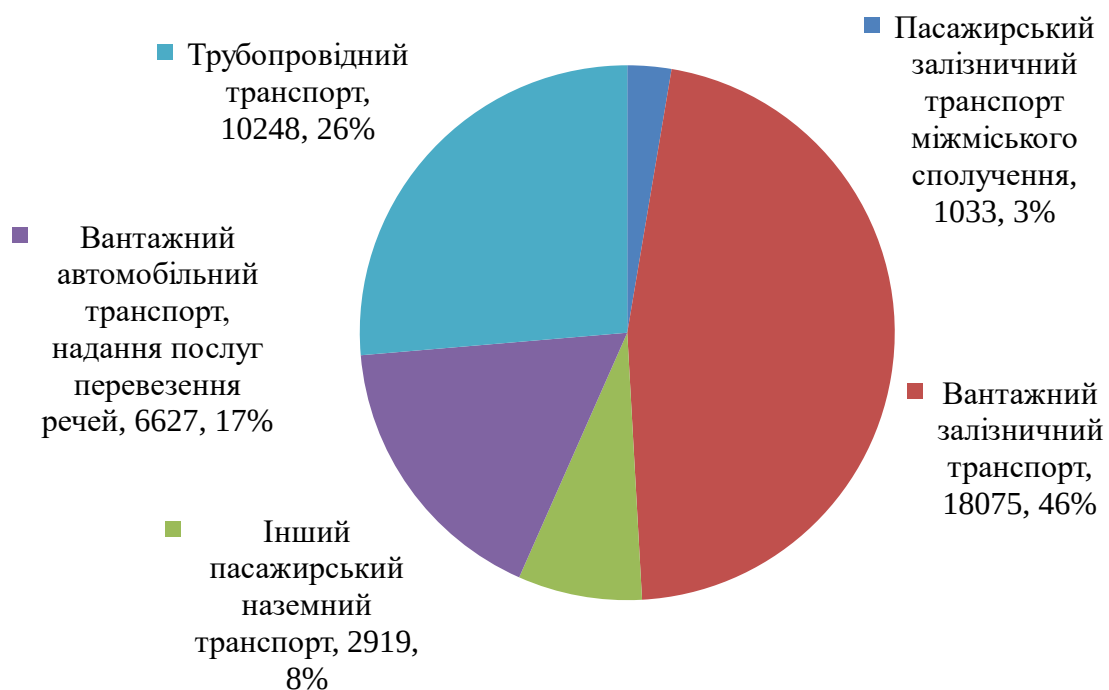


Рис. Г.21. Структура податкових платежів підприємств за видами наземного і трубопровідного транспорту в Україні у 2019 рр., млн грн та %

Джерело: складено за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.42

Динаміка податкових платежів підприємств наземного і трубопровідного транспорту за видами податків в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

№ з.п .	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Всього сплачено підприємствами наземного і трубопровідного транспорту, у т.ч.:	11769	23157	27675	29946	38902	330,5	129,9
2	Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	5461	8442	10336	10557	14378	263,3	136,2
3	Податок та збір на доходи фізичних осіб	2166	6019	8256	10602	12159	561,4	114,7
4	Податок на прибуток підприємств	1211	4940	4817	4059	5141	424,5	126,7
5	Податок на майно	434	1154	1800	1486	3642	839,2	245,1
6	Єдиний податок	530	793	1101	1412	1725	325,5	122,2
7	Рентна плата за транспортування	0	1293	1165	1462	1503	-	102,8
8	Екологічний податок	20	25	38	42	67	335,0	159,5
9	Рентна плата за користування надрами	11	25	35	47	45	409,1	95,7
10	Рентна плата за спеціальне використання води	2	9	9	14	16	800,0	114,3
11	Акцизний податок з вироблених в Україні підакцизних товарів (продукції)	154	3	3	2	11	7,1	550,0
12	Рентна плат за користування радіочастотним ресурсом України	0,765	0,993	1,115	1,159	1,1	143,8	94,9
13	Акцизний податок з реалізації суб'єктами господарювання роздрібною торгівлі підакцизних товарів	5	10	3	3	3	60,0	100,0
14	Збір за місця для паркування транспортних засобів	1,4	2,1	2,3	2,4	2,2	157,1	91,7
15	Частина чистого прибутку (доходу) державних унітарних підприємств та їх об'єднань, що вилучається до бюджету, та нараховані дивіденди	614	435	98	244	196	31,9	80,3
16	Плата за надання адміністративних послуг	2	2	2	2	3	150,0	150,0
17	Інші платежі	1156,5	2,3	7,5	9,2	6,4	0,6	69,4

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.43

Динаміка податкових платежів підприємств водного транспорту в Україні за видами транспорту за 2015-2019 рр., млн грн

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Водний транспорт, у т.ч.:	175	279	309	386	437	249,7	113,2
2	Пасажирський морський транспорт	3	4	5	7	9	300,0	128,6
3	Вантажний морський транспорт	150	242	259	326	371	247,3	113,8
4	Пасажирський річковий транспорт	4	7	8	9	9	225,0	100,0
5	Вантажний річковий транспорт	18	27	37	44	48	266,7	109,1

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.44

Структура податкових платежів підприємств водного транспорту за видами транспорту в Україні за 2015-2019 рр., у %

№ з.п.	Показники, %	Роки					2019 до 2015, +/-	2019 до 2018, +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Водний транспорт, у т.ч.:	100	100	100	100	100	x	x
2	Пасажирський морський транспорт	1,7	1,4	1,6	1,8	2,1	0,3	0,2
3	Вантажний морський транспорт	85,7	86,7	83,8	84,5	84,9	-0,8	0,4
4	Пасажирський річковий транспорт	2,3	2,5	2,6	2,3	2,1	-0,2	-0,3
5	Вантажний річковий транспорт	10,3	9,7	12,0	11,4	11,0	0,7	-0,4

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.45

Склад податкових платежів підприємств водного транспорту за основними видами податків в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Всього сплачено підприємствами водного транспорту, у т.ч.:	175	279	309	386	437	249,7	113,2
2	Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	50	67	89	147	171	342,0	116,3
3	Податок та збір на доходи фізичних осіб	46	70	77	97	119	258,7	122,7
4	Податок на прибуток підприємств	27	55	56	57	76	281,5	133,3
5	Податок на майно	35	56	56	63	57	162,9	90,5
6	Єдиний податок	3	4	3	3	3	100,0	100,0
7	Екологічний податок	0,1	0,2	0,1	0,05	0,07	70,0	140,0
8	Рентна плата за користування надрами	4	5	5	8	3	75,0	37,5
9	Рентна плата за спеціальне використання води	2	4	4	4	4	200,0	100,0
10	Рентна плат за користування радіочастотним ресурсом України	3	2	3	3	3	100,0	100,0
11	Частина чистого прибутку (доходу) державних унітарних підприємств та їх об'єднань, що вилучається до бюджету та нараховані дивіденди	4	17	15	1	0,04	1,0	4,0
12	Інші платежі	0,9	-1,2	0,9	3	0,89	98,9	30,2

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.46

Динаміка та структура податкових платежів підприємств авіаційного транспорту за видами транспорту в Україні за 2015-2019 рр.

№ з.п.	Показники	Роки					2019 до 2015	2019 до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
I	Динаміка, млн грн (відхилення у %)							
1	Авіаційний транспорт, у т.ч.:	329	460	639	760	833	253,2	109,6
2	Пасажирський авіаційний транспорт	317	443	616	722	797	251,4	110,4
3	Вантажний авіаційний транспорт	12	17	23	38	36	300,0	94,7
4	Космічний транспорт	0,04	0,04	0,03	0,00	0,00	-	-
II	Структура, % (відхилення +/-)							
5	Авіаційний транспорт, у т.ч.:	100	100	100	100	100	x	x
6	Пасажирський авіаційний транспорт	96,4	96,3	96,4	95,0	95,7	-0,7	0,7
7	Вантажний авіаційний транспорт	3,6	3,7	3,6	5,0	4,3	0,7	-0,7
8	Космічний транспорт	-	-	-	-	-	-	-

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

Таблиця Г.47

Склад податкових платежів підприємств авіаційного транспорту за основними видами податків в Україні за 2015-2019 рр., млн грн

№ з.п.	Показники, млн грн	Роки					2019 у % до 2015	2019 у % до 2018
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Всього сплачено підприємствами авіаційного транспорту, у т.ч.:	329	460	639	760	833	253,2	109,6
2	Податок на додану вартість (без врахування бюджетного відшкодування)	12	10	19	19	14	116,7	73,7
3	Податок та збір на доходи фізичних осіб	289	408	576	675	721	249,5	106,8
4	Податок на прибуток підприємств	10	16	13	11	43	430,0	390,9
5	Податок на майно	5	6	6	15	15	300,0	100,0
6	Частина чистого прибутку (доходу) державних унітарних підприємств та їх об'єднань, що вилучається до бюджету та нараховані дивіденди	0,7	0,8	1,7	0,9	3	428,6	333,3
7	Інші платежі	12,3	19,2	23,3	39,1	37	300,8	94,6

Джерело: сформовано автором за інформацією, наданою Державною податковою службою України

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Тбріної Марини Миколаївни

на тему: «Механізм управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах»,
представленої на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук за спеціальністю
08.00.04 – Економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності).

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. DOI: [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. DOI: <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. DOI: <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 освітні 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.

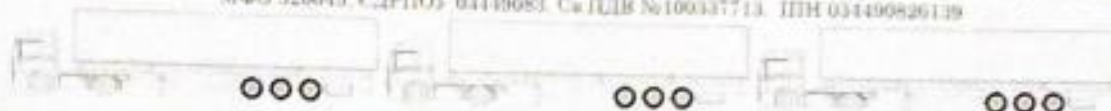
Чернівецький національний університет ім. Юрія Федьковича та Сучавський університеті «Штефан чел Маре», Чернівці (Україна), Сучава (Румунія), 2016. С. 142-144. (0,16 друк.арк.).

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.).

ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «АВТОБАЗА № 1» (ПАТ «Автобаза № 1»)

02121, м. Київ, вул. Колекторна 17, тел. факс: 563-36-42, бухгалтерія 563-98-16, autobaza_1@ua.fm
р/р UA16 3206490000026002052619224 « ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК», філія «Розрахунковий центр» м. Києва,
МФО 320649, ЄДРПОУ 04449083, ЄПДВ №100337713, ППН 034490826139



вих. № 01/ 1520 від 29.12. 2020 р.

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ результатів дисертаційної роботи

Цей акт складено про те, що результати дисертаційної роботи здобувача наукового ступеня кандидата економічних наук, здобувача кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій Тюріної Марини Миколаївни на тему: «Механізм управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах», впроваджено у практичну діяльність ПАТ «Автобаза №1». Запропонований підхід до управління фінансовими ризиками дозволяє підтримувати виробничий та фінансовий потенціали підприємства на достатньому рівні. Також практичну цінність має методичні положення щодо забезпечення фінансової стійкості підприємства на базі ефективного управління основними засобами.

Голова правління



[Handwritten signature]

Костенко Х.А.



Україна
ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
“ТРАНС-ОБОЛОНЬ”

04209, м. Київ, вул. Богатирська, буд. 11,
IBAN 37 351005 00000 26009878951411 в АТ “Укрсиббанк”,
ідентифікаційний код юр. особи 65475216,
тел. 413-95-93 - оп., 413-95-07 - бух., 413-90-82 - екскал., телефакс- 413-95-93
<http://www.trans-obolon.com.ua>

Вих. № 3 від 26 січня 2021 року

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ
результатів дисертаційної роботи

Цей акт складено про те, що результати дисертаційної роботи здобувача наукового ступеня кандидата економічних наук, здобувача кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій Тюріної Марини Миколаївни на тему: «Механізм управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах», мають практичне значення та використовуються в практиці управління основними засобами автотранспортного підприємства ТОВ «Транс-Оболонь» за рахунок впровадження податкового планування як інструменту формування резервів грошових коштів, що можуть бути спрямовані на удосконалення транспортних засобів. Це дозволяє підвищити ефективність операційної діяльності підприємства.

Директор ТОВ «Транс-Оболонь»

Савицько С.В.



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
вул. Кирпильська, 9, м. Київ, 04071, Україна
тел./факс: (044) 463-74-70, 482-51-26
E-mail: duit@duit.edu.ua
Код ЄДРПОУ 413303257



MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
OF UKRAINE
STATE UNIVERSITY OF INFRASTRUCTURE
AND TECHNOLOGIES
9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071
tel./fax: (+38044) 463-7470, 482-51-26
E-mail: duit@duit.edu.ua

№ 1/11 від 22 01 2021 року

“УЗГОДЖЕНО”
Проректор з науково-
педагогічної роботи

Ю.П. Дудник



“ПІТВЕРДЖУЮ”
Проректор ДУІТ

А.В. Горбань

АКТ

впровадження результатів наукових досліджень за темою дисертаційної роботи в
навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій

Цей акт складено про те, що наукові дослідження за темою дисертаційної роботи Тюріної Марини Миколаївни «Механізм управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах» використовуються в навчальному процесі факультету управління і технологій на кафедрах менеджменту, публічного управління та адміністрування; економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування; фінансів і кредиту; обліку і оподаткування.

Дисципліни	Форма впровадження і досягнутий практичний ефект
- Менеджмент підприємств транспорту; - Податковий менеджмент; - Проектний аналіз; - Економіка транспорту; - Фінансове планування і прогнозування; - Корпоративні фінанси	Матеріали наукових досліджень за темою дисертаційної роботи Тюріної Марини Миколаївни «Механізм управління основними засобами в умовах ефективного податкового планування на транспортних підприємствах» впроваджені у вигляді конспектів лекцій і навчальних програм

Декан факультету управління і технологій, д.е.н., професор С.М. Боняр

Завідувач кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, д.е.н., професор О.О. Карпенко

Завідувач кафедри фінансів і кредиту, д.е.н., професор Н.І. Богомолова

Завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, д.е.н., професор В.П. Яновська

Завідувач кафедри обліку і оподаткування, к.е.н., доцент С.М. Шуляренко