


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ



Горобінська Ірина Владиславівна

УДК 330.7:338.47:656.078

**МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ
АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

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

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2021

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Національному транспортному університеті Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, доцент
Волинець Людмила Миколаївна,
Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України,
доцент кафедри транспортного права та логістики.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Карпенко Оксана Олександрівна,
Заклад вищої освіти «Міжнародний науково-
технічний університет імені академіка Юрія Бугая»,
перший проректор;

кандидат економічних наук
Огневий Віталій Олександрович,
Вінницький національний технічний університет
Міністерства освіти і науки України,
доцент кафедри автомобілів та транспортного
менеджменту.

Захист відбудеться «22» грудня 2021 року о 14⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04 у Національному транспортному університеті Міністерства освіти і науки України за адресою: 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, зала засідань (ауд. 333).

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

Автореферат розіслано «19» листопада 2021 року.

в.о. Вченого секретаря
спеціалізованої вченої ради,
доктор економічних наук, професор



Антоніна БАЗИЛЮК

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Наукова новизна одержаних результатів полягає у теоретичному обґрунтуванні та розробці науково-методичних положень і практичних

рекомендацій щодо формування механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств на основі забезпечення мотиваційного середовища для необхідних змін. Основні результати, які характеризують новизну й особистий внесок автора, полягають у наступному:

удосконалено:

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

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

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

набуло подальшого розвитку:

– методичне забезпечення визначення стійкості автотранспортних підприємств в контексті дотримання економічного розвитку, яке, на відміну від існуючого, вирізняється застосуванням двокомпонентної оцінки інвестиційної спроможності та прийнятної витратності на основі розрахунку інтегрального індикатора інвестиційної достатності та рівня матеріальної витратності. Порівняння їх фактичних та нормативних значень для підприємств чи ринку

вантажних підприємств в цілому дозволить більш ефективно реалізувати механізм управління економічним розвитком;

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

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

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

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані й обґрунтовані основні положення дисертаційної роботи, досліджені теоретичні і методичні розробки доведено до рівня практичних рекомендацій. Наукові результати дисертаційної роботи знайшли своє практичне застосування на автотранспортних підприємствах України, зокрема на: ТОВ «ІНВЕСТ-АВТОЛЮКС-ЛТД» (акт впровадження № 488/22 від 02.12.2020), ТОВ «ЦЕНТРАЛЬНО-УКРАЇНСЬКА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ» (акт впровадження № 258 від 10.03.2021), ТОВ «БІ-АВТОТРАНС ЛТД» (акт впровадження № 244/35 від 09.09.2021). Теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи впроваджено в навчальний процес Національного транспортного університету при підготовці та під час викладання дисциплін: «Фінанси», «Аналіз господарської діяльності підприємств дорожньо-транспортного комплексу», «Податковий менеджмент» (акт впровадження № 2293/01 від 18.10.2021р.).

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

науково-практичній конференції «Theoretical foundations of modern science and practice» (Лісабон, Португалія, 2021 р.).

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

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

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, сформульовано мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження, висвітлено наукову новизну й практичну цінність отриманих результатів, надано інформацію щодо особистого внеску здобувача та апробацію результатів.

У першому розділі «**Теоретико-прикладні основи управління економічним розвитком автотранспортних підприємств**» проаналізовано сутність понять «розвиток», «економічний розвиток», «механізм» та «механізм управління», запропоновано концептуальні засади державного регулювання ринку вантажних перевезень.

Аналіз літературних джерел показав, що економічний розвиток слід розглядати як процес, який забезпечує перехід від одного стану до іншого шляхом використання всіх наявних ресурсів за рахунок кількісних і якісних змін у діяльності підприємства, які призводять до нарощення потенціалу, зростання результатів діяльності, розширення виробництва, досягнення встановлених цілей та реалізації місії підприємства. Підприємства функціонують в умовах мінливого ринкового середовища, яке формує можливості розвитку через реалізацію його цілей – створення якісних товарів чи послуг, забезпечення внутрішньої стійкості, утримання та укріплення позицій на ринку, відповідність його регуляторним вимогам. Такий підхід до розуміння даного поняття передбачає взаємопідпорядкованість функціонування підприємства та ринкового середовища, а стратегії та механізми управління розвитком підприємств мають бути раціональними та адаптованими до тенденцій відповідного ринку та моделей його регулювання на регіональному, національному та глобальному рівнях. Така взаємозалежність критично важлива для ринку автотранспортних перевезень, функціонування якого все більшою мірою модернізується на основі технологічних та організаційних інновацій, а транспортна логістика є однією із ключових сфер, через яку глобалізується світова економіка. Зважаючи на це, в роботі обґрунтовано необхідність дослідження проблематики економічного розвитку підприємств та механізмів його управління з урахуванням мотивації відповідних змін.

Виходячи з дослідження сутності механізму, його структури та умов функціонування, було сформоване визначення механізму управління економічним розвитком, який являє собою сукупність принципів, функцій, факторів, очікуваних результатів, сфер реформування, засобів та інструментів реалізації завдань господарської діяльності, що забезпечує гармонізацію інтересів суб'єктів економіки: роботодавців, працівників і держави, формуючи мотиваційне середовище, що спонукає дії роботодавців і працівників у напрямку підвищення результативності їх роботи, активізації внутрішніх можливостей досягнення стратегічних завдань розвитку підприємства.

Необхідною компонентою забезпечення економічного розвитку підприємств має бути стимулююче державне регулювання, яке формує відповідне мотиваційне ринкове середовище, що спонукає бажані зрушення. Тому ключовим фактором дієвості зазначеного механізму виступає державна політика регулювання діяльності транспортних підприємств. Це обумовило необхідність обґрунтування концепції такого регулювання. Зважаючи на своєрідність сформованої натепер системи економічних відносин, яка сприяє розширенню тіньових операцій, утворенню розбіжностей між виробничими потребами та можливостями їх забезпечення і спричиненим цим накопиченням дебіторської заборгованості, що перешкоджає модернізації парку рухомого складу та запровадженню інноваційних технологій організації виробництва, пропонується зосередитися на реструктуризації елементів ціни транспортної послуги та формуванні ресурсної бази виробничого відтворення. Виконання даного завдання передбачає переосмислення діючої системи оподаткування транспортних підприємств, визначення бази їх оподаткування, застосування інструментів, що дозволяють розблокувати можливості платити і заробляти.

На основі вивчення економічних методів та інструментів регулювання діяльності підприємств доведено, що в нинішніх умовах застосування традиційних методів фінансування діяльності та розвитку є недостатнім. Стрімкий економічний розвиток вимагає використання додаткових інноваційних інструментів, одним з яких є фінансовий інжиніринг як процес планування, управління, розробки та реалізації інноваційних фінансових схем (фінансових стратегій, технологій, інструментів, процесів, продуктів) на макро- та мікрорівнях, направлених на формування цільових грошових потоків з метою довгострокового інвестування для задоволення інтересів підприємств і держави. Його впровадження обумовлене потребою формування достатнього та доступного капіталу, що збільшуватиме інвестиційні можливості та мінімізуватиме фінансові ризики.

У другому розділі «Сучасний стан та підходи до оцінювання розвитку автотранспортних підприємств на ринку вантажних перевезень України» проаналізовано ринок вантажних перевезень в Україні, визначено основні проблеми функціонування АТП, запропоновано методичний підхід до оцінки стану та готовності автотранспортних підприємств до розвитку.

Транспорт як ключова інфраструктурна ланка та важливий чинник економічного й соціального розвитку відіграє важливу роль у формуванні валової доданої вартості України, його частка становить 10%. Частка

транспортних витрат у ціні товару в середньому становить 10-15%, а іноді досягає набагато більшого рівня в залежності від розміщення ринків, тому зниження транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприятиме зростанню ефективності діяльності.

Автомобільний транспорт займає домінуючі позиції на ринку вантажних перевезень в Україні, які в умовах пандемії лише посилюються. В абсолютних обсягах 3/4 вантажів доставляється саме автомобільним транспортом. АТП забезпечують близько 8-10% вантажоперевезень, спеціалізуючись більшою мірою на оптових перевезеннях на довші відстані. У структурі вантажообігу, який забезпечується автомобільним транспортом, більш як третина припадає саме на АТП. Це пояснюється домінуванням сировинних товарів у структурі перевезень за видами вантажів. Так, у 2015-2020 рр. на металеві руди, сільськогосподарську сировину, деревину, кокс, металопродукцію, вторинну сировину припадає близько 70% перевезень вантажів АТП.

Крім того, вантажні перевезення автомобільним транспортом мають високу регіональну концентрацію. Так, загалом у 2020р. понад 50% перевезень вантажів припадає на три області, лідирують Дніпропетровська (31,7%) та Полтавська (13,6%). А безпосередньо АТП найбільше сконцентровані у м. Київ, Дніпропетровській та Львівській областях.

Попри подолання триваючої кризи збитковості автотранспортних підприємств на ринку вантажних перевезень (сукупний чистий збиток у 2010-2016 рр. перевищив 6,3 млрд.грн.), їх рентабельність залишається низькою (+1,6% у 2020р.), що не дозволяє формувати достатньо капіталу для фінансування розвитку. Обмеженим ресурсом залишаються амортизаційні відрахування, частка яких в операційних витратах АТП складає 6-8%. А слабка динаміка капітальних інвестицій, яка лише у 1,5-2 рази перевищує амортизацію (знос) необоротних активів, не сприяє достатньому оновленню транспорту та інших необоротних активів таких підприємств.

Помітною проблемою, яка обмежує внутрішню вмотивованість на автотранспортних підприємствах, є низька оплата праці, частка якої в операційних витратах у 2014–2019 рр. складала близько 12%. У структурі доданої вартості, що генерують автотранспортні підприємства, оплата праці у понад 2,5 рази менша, ніж валовий прибуток/змішаний дохід. Аналіз показав, що рівень витрат на оплату праці у доларовому еквіваленті лише у 2020р. відновився до рівня 2013р. і склав 2,4 дол. США, при цьому інтенсивність праці на підприємствах знизилась. Так, при зростанні у 2020р. чисельності найманих працівників майже на 10% відносно 2013р., кількість відпрацьованих годин сукупно зменшилась на 2,4%, а в середньому один працівник став працювати майже на 18 годин в місяць менше (табл. 1).

Більшість автотранспортних підприємств мають слабку фінансову стійкість, зокрема, їх власний капітал складає близько 30% від залученого капіталу (балансу), а позичковий капітал є переважно короткостроковим. Так, у 2020р. поточні зобов'язання на підприємствах, що займаються вантажними перевезеннями, у понад 8 разів перевищує довгострокові зобов'язання та забезпечення (рис. 1).

Таблиця 1 – Динаміка окремих показників діяльності підприємств, що здійснюють вантажні перевезення в Україні у 2013-2020 рр.

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

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

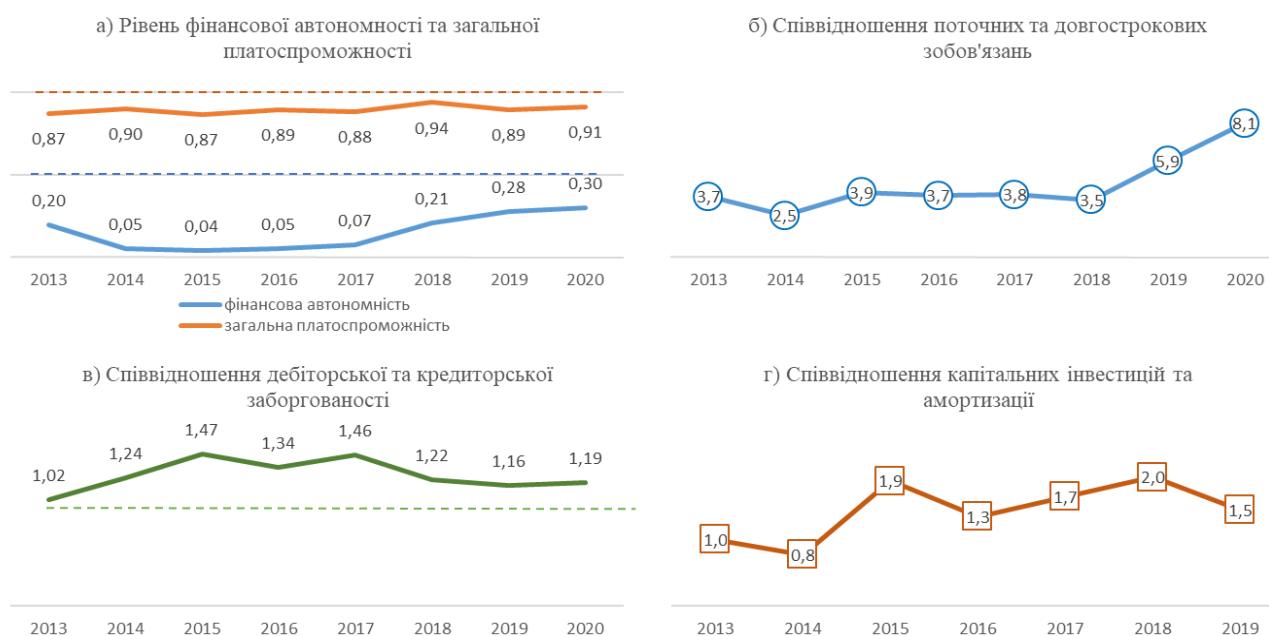


Рисунок 1 – Динаміка окремих показників стійкості підприємств, що займаються вантажними перевезеннями в Україні у 2013-2020 рр.

Розбалансування моделі фінансування діяльності автотранспортних підприємств додатково посилюється домінуванням матеріаломісткості собівартості та операційних витрат. Частка матеріальних витрат та послуг займає близько 80% усіх операційних затрат підприємства, що формує

залежність від оборотного капіталу та системи розрахунків на підприємствах. Але проблема розрахунків за надані послуги з перевезень вантажів гостро стоїть перед досліджуваними галузевими підприємствами, оборотні активи яких в середньому на 2/3 складаються із дебіторської заборгованості. В запасах акумульовано ще близько 20%, й, відповідно, високоліквідні активи достатньо обмежені. Така структура витрат потребує додаткового оборотного капіталу на сплату ПДВ та акцизів при здійсненні матеріальних витрат, хоча й знижує реальне навантаження податком на додану вартість. В той же час підвищує залежність автотранспортних підприємств від рівня податкового навантаження прямими податками – на прибуток, на майно, на фонд оплати праці.

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

Для врахування першої компоненти в роботі запропоновано застосовувати інтегральний індикатор інвестиційної достатності, дотримання мінімального нормативного рівня якого підтверджуватиме накопичення на підприємстві достатнього та стійкого рівня інвестицій. Складовими інтегрального індикатора визначено співвідношення капітальних інвестицій з такими параметрами як: амортизаційні відрахування, довгостроковий позичковий капітал, необоротні активи та власний капітал. Його розрахунок здійснюватиметься за формулою 1.

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

де:

IS_t – інтегральний індикатор інвестиційної достатності в t-періоді;

CI_t – капітальні інвестиції в t-періоді;

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

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

$i=1,2,\dots,n$;

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

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

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

Нормативний мінімальний рівень показника інвестиційної достатності розвитку підприємства залежатиме від заданих параметрів його компонентів, що дозволяє проводити багатоваріантні розрахунки. За базовим варіантом в роботі його рівень складає 3,0, й відповідно чим вище значення цього показника, тим підприємство має кращий потенціал реалізації стратегії свого економічного розвитку, а значить застосовується більш ефективний механізм управління його економічним розвитком. Запропонований індикатор може застосовуватися як на рівні окремих автотранспортних підприємств, там і використовуватись для агрегованої оцінки в цілому по галузі.

Врахування другої компоненти передбачає визначення рівня матеріальної витратності як співвідношення матеріальних та інших операційних витрат до загальної суми доходів від усіх видів діяльності на підприємстві. А його цільовий рівень не має перевищувати 60%.

У третьому розділі «**Механізм управління економічним розвитком АТП в Україні та інструменти його фінансування**» представлено оцінку готовності автотранспортних підприємств в Україні до реалізації стратегій розвитку, наведено структуру механізму управління економічним розвитком АТП та особливості застосування інструментів фінансового інжинірингу.

Апробація запропонованої двокомпонентної оцінки стану та готовності підприємств до розвитку показала їх низьку ресурсну спроможність. Так, динаміка інтегрального індикатора інвестиційної достатності засвідчила, що в цілому для підприємств, які займаються автомобільними вантажними перевезеннями, його рівень значно нижчий, ніж нормативне значення (рис. 2).



Рисунок 2 – Фактичний та нормативний рівень індикатора інвестиційної достатності для підприємств, що займаються вантажними перевезеннями в Україні в 2013-2019 рр.

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

Розрахунок розроблених індикаторів достатності та матеріальної витратності для окремих АТП підтверджує отримані висновки про їх слабку інвестиційну готовність реалізовувати амбітні стратегії економічного розвитку на ринку вантажних перевезень (табл. 2).

Таблиця 2 – Рівень індикаторів оцінки стану та готовності до розвитку для окремих підприємств у 2018-2020 рр.

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

Це посилює ризики подальшого технологічного відставання підприємств в галузі, збереження нееквівалентного обміну та тиску транспортного сектору на всі інші суміжні сектори економіки та ринки, обмеження ресурсної бази для формування бюджетів різних рівнів. Запропоновано враховувати розроблений підхід в реалізації державної політики формування мотиваційного середовища шляхом запровадження податкових преференцій підприємствам, які активно інвестують, нарощують легальні обороти, доходи та витрати на оплату праці.

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

Запропонований механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства з інструментами формування мотиваційного макросередовища через тарифну, податкову та інвестиційну політику (рис. 3).

В межах кожної з них були визначені заходи та інструменти, що мають створити нову мотивацію здійснення необхідних структурних зрушень на основі ресурсозбереження, підвищення ефективності роботи транспортних підприємств, скорочення фінансових ризиків, що дозволять розширити інвестиційні можливості підприємств, в тому числі за рахунок використання фінансового інжинірингу.

Основу впливу підвищення ефективності транспортної діяльності мають становити три основні складові: зниження податкового навантаження, зміна структури витрат, регулювання цін на паливно-мастильні матеріали. В ході дослідження доведено позитивний вплив зменшення податкового навантаження на результативний показник (рентабельність), за рахунок чого досягається не лише збільшення податковіддачі, але й вивільнення додаткових ресурсів для модернізації та підвищення ефективності діяльності. Потребує більшої збалансованості структура операційних витрат в напрямі зниження матеріальних витрат та підвищення вагомості оплати праці та амортизації. Сучасна структура операційних витрат створює більше можливостей для

тіньових операцій, маніпулювання із непрямими податками та мінімізації податкових зобов'язань через непрозору оплату праці.



Рисунок 3 – Механізм управління економічним розвитком автотранспортного підприємства

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

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

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

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

ВИСНОВКИ

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

1. Систематизація теоретичних засад щодо розвитку підприємств дозволила тлумачити його як процес підготовки та переходу до нового якісного рівня функціонування, накопичення та використання наявних ресурсів для досягнення стратегічних цілей. Виокремлено взаємопідпорядкованість

стратегій та механізмів економічного розвитку підприємств та трендів ринкового середовища. Державне регулювання розглядається як не менш важливий чинник сприяння розвитку, ніж конкуренція між суб'єктами господарювання на галузевому ринку. Розкрито наукове тлумачення поняття механізму управління економічним розвитком підприємства, який являє собою сукупність принципів, функцій, факторів, очікуваних результатів, сфер реформування, засобів та інструментів реалізації завдань господарської діяльності, що забезпечує гармонізацію інтересів суб'єктів економіки: роботодавців, працівників і держави, формуючи мотиваційне середовище, що спонукає нарощувати внутрішній потенціал, підвищувати продуктивність та результативність.

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

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

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

5. В роботі обґрунтовано та апробовано методичне забезпечення оцінки стійкості автотранспортних підприємств на основі двокомпонентного підходу,

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

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

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

СПИСОК ОПУБЛКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

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

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

Навчально-методичний посібник

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

Статті у виданнях іноземних держав

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

Статті у наукових фахових виданнях України

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

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

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

8. Горобінська І.В., Кривошеєва Т.О. Вплив оподаткування на інвестиції та економічне зростання в Україні. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія, №11*. К., 2010. – С. 258-261. (особистий внесок: проаналізовано рівень податкового навантаження на суб'єктів господарювання та його вплив на інвестиційний клімат в Україні)

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

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

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

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

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

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

15. Хоменко І.О., Горобінська І.В., Вовк Є.А. Причини виникнення та напрямки подолання тіньової економіки в Україні. *Вісник Національного транспортного університету, №44*. К., 2019. – С. 151-160. DOI: 10.33744/2308-

6645-2019-2-44-151-160 (особистий внесок: проаналізовано причини тінізації оплати праці та запропоновано заходи скорочення тіньової економіки)

16. Хоменко І.О., Горобінська І.В., Матяш Л.М. Ухилення від оподаткування як наслідок фіскальної спрямованості податкової системи України. *Вісник Національного транспортного університету*, №44. К., 2019. – С. 161-170. DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-161-170 (особистий внесок: проаналізовано податкові втрати бюджету внаслідок ухилення від оподаткування)

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

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

Публікації апробаційного характеру

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Свідоцтва про реєстрацію авторського права на твір

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

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

АНОТАЦІЯ

Горобінська І.В. Механізм управління економічним розвитком автотранспортного підприємства. – Рукопис.

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

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

Обґрунтовано механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства із тенденціями ринку та інструментами формування мотиваційного макросередовища через тарифну, податкову та інвестиційну політику. Його застосування дозволить ефективну реструктуризацію елементів ціни транспортної послуги та формування

ресурсної бази виробничого відтворення на автотранспортних підприємствах та в транспортному секторі.

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

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

АННОТАЦИЯ

Горобинская И.В. Механизм управления экономическим развитием автотранспортного предприятия. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Национальный транспортный университет, Киев, 2021.

Диссертационная работа посвящена исследованию вопросов, связанных с формированием и реализацией механизма управления экономическим развитием автотранспортного предприятия, основанного на создании мотивационных факторов структурных сдвигов и использовании инновационных финансовых инструментов.

Обосновано механизм управления экономическим развитием автотранспортных предприятий, который предусматривает согласование инструментов управления на уровне предприятия с тенденциями рынка и инструментами формирования мотивационной макросреды посредством тарифной, налоговой и инвестиционной политики. Его применение позволит эффективную реструктуризацию элементов цены транспортной услуги и формирование ресурсной базы воспроизводства на автотранспортных предприятиях и в транспортном секторе.

Интегрирован финансовый инжиниринг в механизм управления экономическим развитием автотранспортных предприятий, отличающийся комбинированием банковских, бюджетно-налоговых и гибридных инструментов финансирования деятельности автотранспортных предприятий, направленных на формирование целевых денежных потоков и достижение целей экономического развития.

Ключевые слова: экономическое развитие, механизм управления, автотранспортные предприятия, государственно-частное партнерство, финансовый инжиниринг, инновационные инструменты, мотивационная среда.

ABSTRACT

Gorobinska I.V. The Mechanism for Managing the Economic Development of a Motor Transport Enterprise. – Manuscript.

Dissertation for the degree of Candidate of economic sciences according to

specialty 08.00.04 – Economy and Management of Enterprises (according to the types of economic activity) – National Transport University, Kyiv, 2021.

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

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

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

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

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

The developed model of the implementation of financial engineering between the bank, the state and the motor transport enterprise allows to get benefits to all participants: the state will reduce the transport component in production costs, which will help to reduce prices and increase the gross value added; the motor transport company will receive accessible loans and provide economic development opportunities of the enterprise; banks will get an expansion of the client base, reducing the risk of non-repayment of credit and increasing the profit from credit operations.

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