

полягає у скрупульозному аналізі добутих документів і відомостей, а також у створенні юридичної стратегії дій агресора або хоча у доданні хоч скільки-небудь благовидного вигляду тим діям, що планується здійснити щодо компанії-цілі, її менеджерів та акціонерів. Відділ, що безпосередньо займається реалізацією проектів з недружного поглинання, буде надалі розробляти власну стратегію дій, спираючись на відомості, добути працівниками відділу збору й аналізу інформації, а також висновки і рекомендації юристів.

Крім самого керівництва корпорації та її власного юридичного консультанта, ця команда може складатися з таких членів, що наведено на рис.1.

З урахуванням специфіки розглянутої структури можна стверджувати, що неможливість одержання компанією-агресором відомостей, які її цікавлять, серйозно ускладнить процес розробки стратегії подальших дій і може призвести навіть до відмовлення від первісних намірів. У протилежному випадку агресор буде змушений діяти наосліп, роблячи фатальні помилки і створюючи компанії-цілі передумови для успішної контратаки. З іншого боку, якщо юристами агресора не буде виявлено серйозних порушень законодавства у компанії-цілі, то це ще більше звужить спектр дій, які можна почати проти неї, а на явно протизаконні дії піде далеко не кожна компанія-агресор.

Таким чином, уважне ставлення до інформації і повага до закону серйозно звужують коло потенційних агресорів, забезпечуючи компанії або активу своєрідний пасивний захист.

**УДК 658.589:656.2**

### ДИФУЗИОННОСТЬ ИННОВАЦИЙ НА ПЕРЕДПРИЯТІЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Зубенко В.О., к.е.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Предприятия железнодорожного транспорта, чтобы выстоять в конкурентной борьбе, должны включиться в процесс интенсивного развития, который заключается в широком использовании инновационного потенциала, активизации инновационной деятельности и усилении доминанты конкурентных преимуществ. Именно эта отрасль обладает способностью создавать и воспринимать новшества. Связано это с тем, что железнодорожный транспорт был и остается высокотехнологичным, многопрофильным, научно-производственным комплексом украинской

экономики.

В связи с этим стратегической целью предприятий железнодорожного транспорта является обеспечение интенсивного инновационного развития. Достижение поставленной цели приводит к необходимости разрабатывать инструменты и методы управления, и, прежде всего, планирования инновационного развития на предприятиях железнодорожного транспорта.

В связи с этим значительное внимание должно уделяться выбору из множества инноваций ту, которую следует реализовать на данном этапе функционирования отрасли. Для решения данной задачи в качестве одного из главных критериев предлагается определять возможность диффузии инновации.

Возможность диффузии инновации, позволяет определить, возможны ли дополнительные направления применения инновации на предприятиях отрасли. Если на этот вопрос будет получен отрицательный ответ, то процесс реализации данного проекта следует отложить, а инновацию отправить на доработку. Если же диффузия возможна, то возникает необходимость в проведении диффузионности инновационной технологии, то есть определение путей распространения инновации и выявление возможностей максимального использования инновации с целью увеличения собственных доходов.

Данный критерий особо важен для предприятий железнодорожного транспорта, связано это с наличием в отрасли предприятий, которые выполняют практически идентичные функции и задания (локомотивные, вагонные депо и т.д.), поэтому одна технологическая инновация способна существенно повысить эффективность функционирования нескольких предприятий, а также всей отрасли.

**УДК 311.3:336.221.001.26**

### ВПЛИВ ПОДАТКОВОЇ СКЛАДОВОЇ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

*Лазебник Ю.О., ст. викладач (ХНУ ім. В.Н. Каразіна)*

Існуюча в Україні практика оподаткування підприємств транспорту не стимулює ефективно їх функціонування, що зумовлює необхідність розроблення принципово нової податкової системи їх діяльності.

У 2005 році було затверджено другу

редакцію Державного класифікатора України ДК 009-2005 “Класифікація видів економічної діяльності”. Починаючи з 2001 р., розрахунки оціночних показників результатів виробництва продуктів та послуг на різних рівнях функціонування економіки здійснюються не в галузевому розрізі, а за видами економічної діяльності. Згідно діючої Класифікації облік по підприємствам транспорту здійснюється у рамках виду економічної діяльності “Транспорт і зв’язок”.

Сучасна система обліку в Україні відповідає міжнародній методології, яка заснована на системі національних рахунків (СНР). Центральні показники системи національних рахунків – валові додані вартості за видами економічної діяльності та секторами економіки, сума яких з урахуванням податків являє собою валовий внутрішній продукт країни – розраховуються трьома взаємопов’язаними методами: виробничим, розподільчим та методом кінцевого використання. Аналіз структури валової доданої вартості за кожним з цих методів із виділенням податкової складової і дозволяє розробити рекомендації щодо оптимізації податкового навантаження за видами економічної діяльності. Частина валового внутрішнього продукту, що удержавлюється за допомогою податків, є фінансовою основою державного регулювання ринкових відносин.

За методологією національного рахунку при розрахунку валового внутрішнього продукту розподільчим методом, а саме за категоріями доходу, враховуються наступні складові: оплата праці найманих працівників, податки за виключенням субсидій на продукти, інші податки за виключенням субсидій, пов’язані з виробництвом, а також валовий прибуток та змішаний дохід.

У 2009 році в Україні структура валового внутрішнього продукту за категоріями доходу була наступною: 51,0% складала оплата праці найманих працівників; 12,7% – податки за виключенням субсидій на виробництво та імпорт; 36,3% – валовий прибуток та змішаний дохід. Структура валової доданої вартості підприємств транспорту і зв’язку дещо відрізняється від середньої за видами економічної діяльності: 47,1% – оплата праці найманих працівників; 7,8% – податки за виключенням субсидій на виробництво та імпорт; 45,1% – валовий прибуток та змішаний дохід.

Слід відмітити, що у сфері діяльності транспорту і зв’язку доля інших податків, пов’язаних з виробництвом, яка складає 0,8% від валової доданої вартості, значно перевищує долю відповідного показника по всій економіці взагалі (0,3% від валового внутрішнього продукту). Тобто, податкове навантаження від інших податків, пов’язаних з виробництвом, у сфері транспорту і зв’язку майже втричі перевищує середній рівень по економіці, що значною мірою відображується на

розвитку даної сфери економічної діяльності.

Умовою успішного функціонування транспортної сфери має стати розроблення й впровадження ефективної науково обгрунтованої національної податкової політики та удосконалення податкової системи, що має передбачити комплексну систему внутрішньо взаємопов’язаних дій, основне спрямування яких було б направлене на забезпечення розподільчих і перерозподільчих відносин між підприємствами транспорту і зв’язку та державою із врахуванням особливостей ринкових умов господарювання та специфічних регіональних відмінностей.

### УДК 658.5

## ПІДВИЩЕННЯ НАДІЙНОСТІ ТА ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ БЮДЖЕТУВАННЯ НА ОСНОВІ АВТОМАТИЗАЦІЇ ПРОЦЕСІВ

*Лисьонкова Н.М., к.е.н., доцент ( УкрДАЗТ)*

В ході діяльності підприємства назріває питання, яким шляхом реформувати систему бюджетування. Стає зрозуміло що подальше функціонування системи бюджетування на основі таблиць MS Excel неприпустимо із-за істотних недоліків даного підходу тому необхідно впровадити на підприємстві автоматизацію даного процесу. Процес автоматизації потребує багато часу і ресурсів, але ефект від впровадження програмних продуктів повинен перекивати всі витрати.

Автоматизація системи бюджетування дозволяє чітко і формалізовано визначити основні фактори, які характеризують результати діяльності, їх деталізацію для кожного рівня управління та конкретні завдання для керівників структурних підрозділів, які забезпечують їх виконання.

Автоматизація бюджетування, зможе забезпечити кращу координацію господарської діяльності, підвищити керованість і адаптивність підприємства до змін у внутрішньому і зовнішньому середовищі. Це дозволяє знизити можливість зловживань і помилок в системі планування, забезпечити взаємозв’язок різних аспектів господарської діяльності, сформулювати єдине бачення планів підприємства і проблем, які виникають у процесі їх здійснення, забезпечити більш відповідальний підхід фахівців до прийняття рішень і кращу мотивацію їх діяльності.

Для побудови системи бюджетування необхідним елементом є наявність на підприємстві основних процедур, які регламентують рух