

**ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»**  
**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»**  
**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова  
праця на правах рукопису

**ВИГОВСЬКА ОЛЕНА АНАТОЛІЇВНА**

УДК 658.14.01

**ДИСЕРТАЦІЯ**  
**ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ**  
**ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ**

**Спеціальність 072 – Фінанси, банківська справа та страхування**  
**07 Управління та адміністрування**

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

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

Виговська О.А.

Науковий керівник: Виговська Наталія Георгіївна, доктор економічних наук,  
професор

Житомир – 2021

## АНОТАЦІЯ

**Виговська О.А. Фінансове забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту на регіональному рівні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 072 – Фінанси, банківська справа та страхування. – Державний університет «Житомирська політехніка» Міністерства освіти і науки України, Житомир, 2021.

Дисертація присвячена комплексному дослідженню, поглибленню теоретичних засад, розширенню методичного інструментарію та формуванню організаційних положень щодо фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту. У роботі сформульовано висновки та рекомендації, спрямовані на удосконалення складових механізму фінансового забезпечення як інструменту ефективного функціонування підприємств громадського транспорту.

На підставі оцінки сучасного стану транспортної галузі запропоновано дескриптивну модель транспортної регіональної системи як сукупності суб'єктної складової (органи місцевої влади, наділені власними та делегованими повноваженнями) та об'єктної складової (транспортні підприємства, транспортна інфраструктура, види транспортних засобів, диференційованих за способом пересування, рівнем контролю, формою власності, локацією). Це дозволило виділити передумови її розвитку: 1) просторова мобільність; 2) інтегрований розвиток міст; 3) належне фінансування галузі; 4) ефективна регіональна політика; 5) позитивна динаміка оновлення транспортних засобів і інфраструктури.

В дисертації удосконалено наукові підходи до фінансового забезпечення суб'єктів господарювання (методологічний, процесний, ресурсний, формальний), що надало можливість обґрунтувати та ідентифікувати його на основі системного підходу як системи фінансових відносин між суб'єктами, спрямованої на акумуляцію фінансових ресурсів через структурування фінансового механізму на підставі визначених державою моделей регулювання. Це надало можливість виділити

ліберальну, патерналістську та комбіновану моделі фінансового забезпечення суб'єктів господарювання громадського транспорту, диференційовані за суб'єктом фінансування, механізмами реалізації, методами регулювання, та обґрунтувати необхідність впровадження комбінованої моделі, що характеризується диверсифікацією джерел фінансування, використанням інструментів державно-приватного партнерства, змішаним контролем з боку державних і приватних інститутів, що сприятиме модернізації регіональної транспортної інфраструктури та ефективності діяльності перевезення пасажирів громадським транспортом.

Виявлено та обґрунтовано елементний склад механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. Здійснено його структуризацію як системи фінансових відносин, що реалізується через сукупність форм, методів та інструментів впливу на фінансово-господарську діяльність підприємств громадського транспорту з метою ефективного формування, розподілу й використання фінансових ресурсів та виконання соціальної функції забезпечення перевезень пасажирів. На відміну від існуючих підходів до структури механізму фінансового забезпечення, розширено перелік його інструментів: 1) відсоткова ставка для банківського лізингового кредиту; 2) облігації місцевої позики; 3) дотації; 4) субсидії; 5) субвенції (для компенсації пільгових контрактів); 6) норми амортизації; 7) пільгове оподаткування (для приватних перевізників) з врахуванням галузевої специфіки. Обґрунтовано необхідність змішаного фінансування (державно-приватне партнерство), що відповідатиме сутності комбінованої моделі регулювання громадського транспорту на регіональному рівні.

Розроблено науково-методичний підхід до оцінювання ефективності діяльності підприємств громадського транспорту та їх подальшого рейтингування на підставі таксонометричного методу. Результатом використання таксонометричного методу є визначення інтегрального показника ефективності та ідентифікація місця кожного підприємства у кінцевому рейтингу. Це дозволило провести кластеризацію підприємств громадського транспорту за ознакою достатності фінансового забезпечення, створити «дерево проблем» недостатньо ефективного функціонування таких суб'єктів з врахуванням впливу факторів зовнішнього та внутрішнього

середовища на їх фінансове забезпечення.

В дисертації удосконалено порядок формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту, що, на відміну від існуючого, враховує вплив факторів зовнішнього і внутрішнього середовища: 1) інвестиційну політику підприємства; 2) темпи інфляції; 3) склад і структуру пасажирського наземного транспорту; 4) терміни амортизації; 5) методи нарахування амортизації.

Це дозволило ідентифікувати такі її етапи: 1) аналіз показників технічного стану об'єктів громадського транспорту з визначенням прорахунків у проведеній амортизаційній політиці, можливостей їх усунення у майбутньому; 2) ідентифікація факторів впливу на формування амортизаційної політики на підприємствах; 3) вибір ефективного методу нарахування амортизації, зважаючи на результати вищепроведеного аналізу; 4) оцінка ефективності амортизаційної політики підприємства. Очікуваними результатами впровадження ефективної амортизаційної політики є покращення технічного стану основних засобів; підвищення безпеки і якості обслуговування пасажирів; формування внутрішнього фінансового джерела відтворення транспортних засобів.

Автором розроблено організаційно-фінансовий механізм надання міжнародного фінансування для міського громадського транспорту з боку міжнародних фінансових організацій. На відміну від існуючих, запропонований механізм відображає фінансові відносини між суб'єктами різних системних рівнів (міжнародними фінансовими донорами, позичальниками (Міністерство фінансів України, Міністерство інфраструктури України), отримувачами (органи місцевого самоврядування і підприємства громадського транспорту), що реалізуються із залученням посередників (керівного комітету групи управління проектом, групи впровадження проекту). Розроблений механізм дозволив: 1) ідентифікувати проблеми неефективності залучення грантових коштів, визначити напрями їх вирішення; 2) запропонувати заходи активізації контрольної діяльності з боку спостерігачів Європейського інвестиційного банку і громадськості.

Обґрунтовано теоретичні підходи до оцінки переваг та ризиків впровадження державно-приватного партнерства як передумови розвитку громадського транспорту

з позиції різних суб'єктів (регіональної влади, державної влади, підприємств). Структуровано модель системи державно-приватного партнерства на регіональному рівні для підприємств громадського транспорту: 1) мета; 2) завдання; 3) об'єкти; 4) суб'єкти; 5) джерела; 6) механізми реалізації. Використання запропонованої моделі: 1) сприятиме залученню приватного капіталу в розвиток транспортної інфраструктури; 2) підвищенню якості обслуговування споживачів; 3) формуванню інноваційної економіки.

Сформовано та обґрунтовано організаційні засади емісії та обігу облігацій місцевих позик для розвитку транспортної інфраструктури регіону, що містять етапи: 1) оцінка можливості залучення облігацій місцевих позик підприємствами громадського транспорту; 2) визначення параметрів випуску ОМП та потенційних інвесторів; 3) розміщення ОМП та виникнення у емітента боргових зобов'язань з обслуговування облігацій; 4) обіг облігацій; 5) погашення боргу емітентом перед інвестором у розмірі номінальної вартості ОМП та реалізується за допомогою фінансового механізму через взаємодію органів місцевого самоврядування, інвестора, професійного посередника та при наявності діючих елементів ринкових інститутів (біржі, депозитарію та реєстратора).

Доведено необхідність створення департаменту з обігу ОМП при міській раді, що: 1) сприятиме підвищенню рівня довіри населення до операцій з цінними паперами; 2) стимулюванню потенційних інвесторів до участі у ефективних проектах; 3) скороченню витрат органів місцевого самоврядування в процесі емісії ОМП.

Запропоновано систему контролю за використанням фінансових ресурсів підприємств громадського транспорту. Основою системи є взаємодія та взаємовплив суб'єктів державного, муніципального (регіонального) та внутрішнього контролю, доповнена суб'єктами громадського контролю (структура у міськраді, призначена генерувати інформацію про цільове використання коштів на розвиток підприємств громадського транспорту), діяльність яких спрямована на підвищення якості послуг комунальних транспортних підприємств, усунення ними порушень та зловживань та стимулювання вирішення регіональних транспортних проблем. Впровадження такої системи контролю сприятиме підвищенню транспарентності громадської оцінки

рівня виконання соціально значущих завдань місцевої владою та підпорядкованими комунальними організаціями.

**Ключові слова:** фінансове забезпечення, підприємства громадського транспорту, комунальні підприємства, фінансовий механізм, облігації місцевих позик, фінансові інструменти, кредити, амортизаційна політика, внутрішні джерела фінансування, державно-приватне партнерство, фінансовий контроль, ділова активність, публічні фінанси, громадський контроль.

## ABSTRACT

**Vyhovska O.A. Financial support for the development of public transport enterprises at the regional level.** – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in specialty **072 – Finance, Banking and Insurance.** – Zhytomyr Polytechnic State University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Zhytomyr, 2021.

The thesis is devoted to complex research, deepening of theoretical bases, expansion of methodical tools and formation of organizational provisions, that are concerning financial maintenance of development of the enterprises of public transport. The thesis formulates conclusions and recommendations aimed at improving the components of the financial support mechanism as a tool for the effective functioning of public transport enterprises.

Based on the analysis of the current state of the transport industry, a descriptive model of the regional transport system is proposed as a set of subjective component (local authorities endowed with their own and delegated powers) and object component (transport enterprises, transport infrastructure, types of vehicles differentiated by mode of transport) level of control, form of ownership, location). This allowed us to identify the prerequisites for the development: 1) spatial mobility; 2) integrated urban development; 3) proper financing of the industry; 4) effective regional policy, positive dynamics of renewal of vehicles and infrastructure; 5) identify the need for adequate financial support.

The thesis improves scientific approaches to financial support of economic entities

(methodological, process, resource, etc.), which provided an opportunity to justify and identify the basis of a systematic approach as a system of financial relations between entities aimed at accumulating financial resources through structuring financial mechanism based on state-defined regulatory models. All of the above-mentioned made it possible to identify liberal, paternalistic and combined models of financial support for public transport entities, differentiated by the subject of financing, implementation mechanisms, methods of regulation, and to justify the need to implement a combined model characterized by diversification of funding sources, PPP tools, mixed control by public and private institutions, which will contribute to the modernization of regional transport infrastructure and the efficiency of public transport.

The elemental composition of the mechanism of financial support of public transport enterprises is described and substantiated. It is structured as a system of financial relations, which is implemented through a set of forms, methods and tools to influence the financial and economic activities of public transport enterprises in order to effectively form, allocate and use financial resources and perform the social function of passenger transportation. In contrast to the existing approaches to the structure of the financial security mechanism, the list of its tools has been expanded: 1) tax regulation; 2) grants; 3) subventions; 4) subsidies to compensate for concessional travel; 5) the number of subsidies provided, taking into account the specifics of the sector and justified the need for alternative budget funding, which will correspond to the essence of the combined model of public transport regulation at the regional level.

A scientific and methodological approach to assessing the efficiency of public transport enterprises and their subsequent ranking on the basis of the taxonomic method has been developed. The result of using the taxonomic method is to determine the integrated efficiency indicator and identify the place of each enterprise in the final ranking. This allowed clustering of public transport enterprises on the basis of sufficient financial security, to create a «problem tree» of insufficiently efficient functioning of such entities, taking into account the impact of external and internal environmental factors on their financial security;

The thesis improves the procedure for forming the depreciation policy of public transport enterprises, which, in contrast to the existing one, takes into account the influence

of external and internal environmental factors: 1) investment policy of the enterprise; 2) inflation rates; 3) composition and structure of passenger land transport; 4) depreciation terms; 5) methods of depreciation.

All of the above-mentioned allowed to identify the following stages: 1) analysis of indicators of technical condition of public transport facilities; 2) the choice of an effective method of depreciation; 3) formation of the depreciation fund; 4) control over the use of depreciation funds. The expected results of the implementation of an effective depreciation policy are the improvement of the technical condition of fixed assets; improving the safety and quality of passenger service; formation of the internal financial source of reproduction of vehicles.

The author has described an organizational and financial mechanism for providing international funding for urban public transport by the European Investment Bank. In contrast to the existing ones, the proposed mechanism reflects the financial relations between entities of different system levels (international financial donors, borrowers (Ministry of Finance of Ukraine, Ministry of Infrastructure of Ukraine), recipients (local governments and public transport companies), which are implemented with intermediaries (The developed mechanism allowed to: 1) identify the problems of inefficiency of attracting grant funds, determine the directions of their solution; 2) propose measures to intensify control activities by EIB observers and the public.

Theoretical approaches to assessing the benefits and risks of public-private partnership as a prerequisite for the development of public transport from the standpoint of various actors (regional authorities, public authorities, enterprises) are substantiated. The model of the system of public-private partnership at the regional level for public transport enterprises is structured: 1) purpose; 2) tasks; 3) objects; 4) subjects; 5) sources; 6) implementation mechanisms. The use of the proposed model: 1) will promote the attraction of private capital in the development of transport infrastructure; 2) improving the quality of customer service; 3) the formation of an innovative economy.

The organizational bases of issue and circulation of bonds of local loans for development of transport infrastructure of the region are formed and substantiated, containing stages: 1) an estimation of possibility of attraction of LLB by the enterprises of



public transport; 2) determination of the parameters of the issue of LLB and potential investors; 3) placement of LLB and the issuance of debt obligations to service bonds; 4) circulation of bonds; repayment of debt by the issuer to the investor in the amount of the nominal value of LLB and is realized through a financial mechanism through the interaction of local governments, investors, professional intermediaries and in the presence of existing elements of market institutions (exchange, depository and registrar). The necessity of creation for the circulation of LLB at the city council: 1) will increase the level of public confidence in securities transactions; 2) encouraging potential investors to participate in effective projects; 3) reducing the costs of local governments in the process of issuing LLB.

A system of control for the use of financial resources of public transport enterprises is proposed. The basis of the system is the interaction and collaborative work of subjects of state, municipal (regional) and internal control, supplemented by subjects of public control (structure in the City Council, designed to generate information on the targeted use of funds for the development of public transport). services of communal transport enterprises, their elimination of violations and abuses and stimulation of the decision of regional transport problems. The introduction of such a control system will help increase the transparency of public assessment of the level of implementation of socially significant tasks by local authorities and subordinate utilities.

**Keywords:** financial support, public transport enterprises, communal enterprises, financial mechanism, local bonds, financial instruments, loans, amortization policy, internal sources of financing, public-private partnership, financial control, business activity, public finance, public control.

**СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**  
**Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації**

Стаття у періодичному науковому виданні іншої держави,  
яка входять до Організації економічного співробітництва та розвитку та  
Європейського Союзу:

1. Vyhovska O., Vyhovska N. International financial support for public transport at the regional level. Three Seas Economic Journal. 2020. Vol.1, Iss.3. P. 9-15. URL: <http://baltijapublishing.lv/index.php/threeseas/article/view/904> (Латвія). (загальний обсяг 0,6 д.а., особисто автору належить 0,4 д.а.: виявлено проблеми неефективності впровадження джерел фінансування міжнародних фінансових організацій (на прикладі Європейського інвестиційного банку) та запропоновані напрями їх вирішення).

Статті у наукових фахових виданнях України:

2. Виговська О.А. Теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: «Економічні науки»*. 2018. № 1(83). С. 111-115. URL: <http://ven.ztu.edu.ua/article/view/127594> (0,5 д.а.).

3. Виговська О.А., Виговський В.Г. Державно-приватне партнерство як інструмент фінансового забезпечення транспортної галузі. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2019. № 2. С. 136-142. URL: <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/pdfbase/2019/VKNU-ES-2019-N2.pdf#page=136> (загальний обсяг 0,69 д.а., особисто автору належить 0,5 д.а.: обґрунтовано теоретичні підходи до оцінки переваг та ризиків впровадження державно-приватного партнерства як передумови розвитку громадського транспорту з позиції різних суб'єктів).

4. Виговська О.А. Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України. *Вісник Державного університету «Житомирська політехніка»*. Серія: *Економіка, управління та адміністрування*. 2019. №4 (90). С. 214-221. URL: <http://ema.ztu.edu.ua/article/view/193085/193415> (0,58 д.а.).

5. Виговська О.А., Виговський В.Г., Хвіст В.В. Амортизаційні відрахування як

внутрішнє джерело фінансового забезпечення підприємств транспортної галузі. *Ефективна економіка*. 2020. № 8. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8090> (загальний обсяг 0,6 д.а., особисто автору належить 0,4 д.а.: *удосконалено порядок формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту, що, на відміну від існуючого, враховує вплив факторів зовнішнього і внутрішнього середовища*).

6. Виговська О.А., Виговська Н.Г., Виговський В. Г. Фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик в транспортній галузі. *Соціальна економіка*. 2020. № 60. С. 114-127. URL: <https://periodicals.karazin.ua/socoeconom/article/view/16659> (загальний обсяг 1,11 д.а., особисто автору належить 0,4 д.а.: *запропоновано створення департаменту з обігу облігацій місцевих позик при міській раді, що сприятиме стимулюванню потенційних інвесторів до участі у ефективних проєктах в процесі емісії ОМП*).

7. Виговська О.А. Формування механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. *Облік і фінанси*. 2021. № 2 (92). С. 35-43. URL: <http://www.afj.org.ua/ua/article/828/> (1,8 д.а.).

#### *Стаття в іншому виданні*

8. Виговська О.А., Виговський В.Г. Формування механізму фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі. *Eurasian Academic Research Journal*. 2018. № 5 (23). С. 109-117. URL: [http://www.earj.org/wp-content/uploads/2018/10/2018\\_23\\_EARJ.pdf](http://www.earj.org/wp-content/uploads/2018/10/2018_23_EARJ.pdf) (загальний обсяг 0,54 д.а., особисто автору належить 0,3 д.а.: *запропоновано механізм фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі*).

#### ***Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації***

9. Виговська О.А. Використання лізингу на автотранспортних підприємствах. *Розвиток обліку, аналізу і аудиту суб'єктів суспільного інтересу: матеріали міжнар. наук. конф. (Житомир, 20-21 жовтня 2017 р.)*. Житомир, 2017. С. 300-302. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/rozvytok-obliku-analizu-i-audytu-subyektiv-suspilnogo-interesu-20-21-zhovtnya-2017-r/> (0,12 д.а.).

10. Виговська О.А., Виговський В.Г. Теоретичні підходи до визначення

фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція аспірантів, молодих учених та студентів, присвячена Дню науки* (Житомир, 16-18 травня 2018 р.). Житомир, 2018. С. 287-288. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/tezy-do-dnya-nauky-16-18-travnya-2018-r/> (загальний обсяг 0,15 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: *запропоновано теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом*).

11. Виговська О.А., Виговський В.Г. Проблеми фінансування підприємств транспортної галузі. *Підприємницька модель економіки та управління розвитком підприємства*: матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Житомир, 8-9 листопада 2018 р.). Житомир, 2018. С. 41-44. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/pidpryyemnytska-model-ekonomiky-ta-upravlinnya-rozvytk-om-pidpryyemstva-8-9-lystopada-2018-r/> (загальний обсяг 0,15 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: *ідентифіковано проблеми фінансування підприємств транспортної галузі*).

12. Виговська О.А., Виговський В.Г. Переваги та недоліки державно-приватного партнерства в транспортній галузі: регіональний рівень. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки* (Житомир, 15-17 травня 2019 р.) Житомир, 2019 р. С. 943. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/tezy-do-dnya-nauky-15-17-travnya-2019-r/> (загальний обсяг 0,21 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: *визначено переваги та недоліки державно-приватного партнерства в транспортній галузі: регіональний рівень*).

13. Виговська О.А. Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України. *Підприємницька модель економіки та управління розвитком підприємства*: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (Житомир, 6-8 листопада 2019 р.). Житомир, 2019. С. 526-530. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/pidpryyemnytska-model-ekonomiky-ta-upravlinnya-rozvytkom-pidpryyemstva-6-8-lystopada-2019-r/> (0,20 д.а.).

14. Виговська О.А. Амортизаційна політика транспортних підприємств. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки* (Житомир, 11-15 травня 2020 р.). Житомир, 2020. С. 300-301. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/konferentsiya-prysvyachena-dnyu-nauky->

11-15-travnua-2020-r/ (0,21 д.а.).

15. Виговська О.А. Особливості реалізації концесії у транспортній галузі. *Сучасні виклики сталого розвитку бізнесу*: матеріали міжнар. науково-практ. конф. (Житомир, 5-6 листопада 2020 р.). Житомир, 2020 р. С 236-237. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/suchasni-vyklyky-stalogo-rozvytku-biznesu-5-6-lystopada-2020-r/> (0,11 д.а.).

16. Виговська О.А. Міжнародна фінансова підтримка транспортної галузі. *Розвиток фінансового ринку в Україні: загрози, проблеми та перспективи*: матеріали міжнар. науково-практ. конф. (Полтава 22 жовтня 2020 р.). Полтава 2020 р. С. 182-184. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/32652/1/124.pdf>. (0,15 д.а.).

17. Виговська О.А., Виговський В.Г. Фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик в транспортній галузі. *Specialized and multidisciplinary scientific researches*: Збірник наукових праць ЛОГОΣ (Amsterdam, December 11, 2020). Amsterdam, The Netherlands, 2020. Volume 1. Pp.138-140. URL: <https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/logos/issue/view/11.12.2020/403> (загальний обсяг 0,17 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: запропоновано фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик в транспортній галузі).

18. Виговська О.А., Виговський В.Г. Переваги та ризики впровадження облігацій місцевих позик. *Проблеми та перспективи розвитку фінансової системи в сучасних умовах*. матеріали міжнар. науково-практ. інтернет-конф. (Полтава, 15-16 квітня 2021 р.). Полтава, 2021. С. 4-6. URL: <http://dspace.puet.edu.ua/handle/123456789/10625> (загальний обсяг 0,15 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: запропоновано створення департаменту облігацій місцевих позик при міській раді).

19. Виговська О.А., Виговський В.Г. Обґрунтування форм і методів фінансування підприємств громадського транспорту. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки* (Житомир, 11-15 травня 2021 р.). Житомир, 2021. С. 399-400. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2021/05/13.-vplyv-inovats.-zmin-na-roz-k-susp.-s.-b.pdf>. (загальний обсяг 0,15 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: обґрунтовано форми і методи фінансування підприємств громадського транспорту).

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	16
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ.....</b>	<b>26</b>
1.1. Транспортна регіональна система як об’єкт фінансового забезпечення.....	26
1.2. Оцінка наукових підходів до фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту.....	41
1.3. Формування механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту .....	55
Висновки до першого розділу.....	68
<b>РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ.....</b>	<b>71</b>
2.1. Науково-методичний підхід до оцінювання ефективності фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту.....	71
2.2. Формування амортизаційної політики як передумова розвитку внутрішнього фінансування підприємств громадського транспорту.....	105
2.3. Оцінка практики залучення міжнародних джерел фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту на регіональному рівні .....	122
Висновки до другого розділу.....	142
<b>РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛУЧЕННЯ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ДЖЕРЕЛ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ .....</b>	<b>146</b>
3.1. Розвиток державно-приватного партнерства на підприємствах громадського транспорту.....	146
3.2. Напрями покращення організаційних засад обігу облігацій місцевих позик для фінансування проєктів громадського транспорту регіону.....	163
3.3. Удосконалення контролю за фінансовим забезпеченням суб’єктів громадського транспорту на регіональному рівні.....	182
Висновки до третього розділу.....	198
ВИСНОВКИ.....	202
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	206
ДОДАТКИ.....	225

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ**

ДАСУ – Державна аудиторська служба України

ДКСУ – Державна казначейська служба України

ДПП – Державно-приватне партнерство

ДФК – Державний фінансовий контроль

ЄІБ – Європейський інвестиційний банк

МГТ – Міський громадський транспорт

ОМП – Облігації місцевих позик

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Функціональним призначенням регіонального громадського транспорту є забезпечення переміщення пасажирів у просторі та часі, що визначає транспортну систему як одну з найважливіших на регіональному рівні. Урбаністичні процеси в Україні та зростання кількості населення, зокрема у великих містах, вимагають сталого розвитку транспортної системи регіону, від ефективності функціонування якої залежить ритмічність діяльності громадського сектору економіки.

За статистичними оцінками в Україні спостерігається перманентне недофінансування транспортної галузі з боку держави, що потребує використання альтернативних джерел (наприклад, залучення коштів міжнародних фінансових організацій для фінансування інфраструктурних транспортних проєктів, використання концесійних угод, запровадження механізмів державно-приватного партнерства, випуск облігацій місцевих позик тощо) та активізації формування власних шляхом впровадження ефективної амортизаційної політики. Все це актуалізує необхідність проведення глибоких наукових досліджень теорії та практики фінансування суб'єктів громадського транспорту на регіональному рівні.

Питання фінансового забезпечення розвитку підприємств достатньо широко висвітлено у працях вітчизняних та закордонних вчених: О. Василика, Н. Виговської, О. Гривківської, В. Довгалюк, Ю. Жукової, В. Захарова, В. Опаріна, В. Оспіщева, О. Петрука, Г. Погріщук, А. Поддєрьогіна, А. Полчанова, І. Сокириської, О. Терещенка, Н. Трусової, Ю. Федосова, С. Юрія. Фінансове забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі досліджували В. Величко, В. Венгер, Л. Зайончик, О. Кириленко, В. Костецький, Н. Кравчук, Л. Пащенко, Ю. Слободяник, П. Яновський та ін.

Віддаючи належне вагомості напрацювань вищезазначених авторів, існує низка невирішених питань, пов'язаних з неоднозначністю трактування елементного складу механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту з урахуванням специфіки галузі, нівелюванням значення їх амортизаційної політики,



недостатнім впровадженням різноманітних форм та напрямів державно-приватного партнерства, неефективністю системи державного фінансового і внутрішнього контролю за цільовим використанням коштів, спрямованих на розвиток громадського транспорту (в межах реалізації цільових програм і міжнародних проєктів підтримки). Потребують додаткових досліджень питання вибору можливостей застосування місцевих облігацій, зокрема: відсутній чіткий фінансовий механізм їх впровадження на регіональному рівні; наявний низький рівень довіри до органів місцевого самоврядування з боку потенційних інвесторів через фінансові обмеження місцевого бюджету; є недостатньо ефективним фінансовий менеджмент на регіональному рівні тощо.

Необхідність вирішення визначених проблемних питань обумовлює актуальність теми наукового дослідження та визначає його мету, завдання та зміст.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт факультету бізнесу та сфери обслуговування Державного університету «Житомирська політехніка» Міністерства освіти і науки України за темою «Комплексне обстеження пасажиропотоків на маршрутах пасажирського транспорту загального користування в місті Житомирі» (номер державної реєстрації: 00118U006160), в межах якої ідентифіковано та досліджено потенційні ризики збиткової діяльності підприємств громадського транспорту, джерелом яких є неефективність фінансового забезпечення, а також розроблено науково-методичний підхід до оцінювання ефективності фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є поглиблення теоретичних засад, розширення методичного інструментарію та формування організаційних положень щодо фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту.

Відповідно до поставленої мети сформульовано наступні *завдання*, спрямовані на її досягнення:

– узагальнити теоретичні засади формування транспортної регіональної системи як об'єкту фінансового забезпечення та окреслити предметні межі

дослідження;

- дослідити наукові підходи до фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту;

- обґрунтувати елементний склад механізму фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту з врахуванням галузевої специфіки;

- розробити науково-методичний підхід до оцінювання ефективності фінансово-господарської діяльності підприємств громадського транспорту в контексті підвищення рівня їх фінансового забезпечення;

- визначити особливості формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту в контексті акумуляції внутрішніх джерел фінансування;

- ідентифікувати проблеми недостатньої ефективності впровадження проєктів міжнародної фінансової підтримки та сформувані напрями їх вирішення на різних системних рівнях;

- обґрунтувати впровадження державно-приватного партнерства як методу залучення додаткового цільового фінансування для розвитку регіональної транспортної системи та розробити модель його застосування;

- сформувані організаційні засади обігу облігацій місцевих позик (ОМП) для розвитку транспортної інфраструктури на регіональному рівні;

- удосконалити контроль за фінансовим забезпеченням підприємств громадського транспорту на регіональному рівні.

*Об'єктом дослідження* є фінансове забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту на регіональному рівні.

*Предметом дослідження* є теоретичні, організаційні та методичні засади фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту на регіональному рівні.

**Методи дослідження.** Методологічною основою дослідження є системний та діалектичний підходи до фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту на регіональному рівні. У процесі вирішення поставлених завдань застосовувались загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання: аналізу і синтезу, наукової абстракції та узагальнення, індукції та дедукції – при

дослідженні та оцінці наукових підходів до фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту, при обґрунтуванні необхідності залучення альтернативних бюджетному фінансуванню джерел залучення коштів для розвитку громадського транспорту регіону, для ідентифікації переваг та недоліків впровадження облігацій місцевої позики на різних рівнях державного та місцевого управління; спостереження, порівняння – при уточненні та поглибленні категоріально-понятійного апарату фінансового забезпечення та структуризації фінансового механізму; групування, статистичного порівняння – при оцінці сучасного стану транспортної галузі України, при аналізі результативності господарської діяльності підприємств громадського транспорту; метод системного аналізу – при формуванні дескриптивної моделі транспортної регіональної системи, при удосконаленні системи фінансового контролю за фінансовим забезпеченням підприємств громадського транспорту на рівні держави, регіону, суб'єкта господарювання; таксонометричного методу – при розробці науково-методичного підходу до оцінювання фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту на регіональному рівні з подальшим їх рейтингуванням та кластеризацією; метод структурного моделювання – при розробці фінансового механізму впровадження облігацій місцевої позики та формалізації наявних зв'язків між суб'єктами запропонованого механізму – емітентом, інвестором, професійними посередниками, а також іншими суб'єктами фондового ринку.

*Інформаційною базою дослідження є:* наукові джерела (монографічні праці, наукові статті вітчизняних і зарубіжних учених, матеріали науково-практичних конференцій); нормативно-правові документи з фінансового забезпечення, державного та місцевого регулювання транспортної сфери; офіційні дані Державної служби статистики України; спеціалізовані фахові інтернет-ресурси; інформація Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України, Міністерства економіки України, Державної казначейської служби України, матеріали Рахункової палати, Державної аудиторської служби України, фінансова звітність підприємств громадського транспорту.

***Наукова новизна одержаних результатів полягає у*** поглибленні теоретичних

засад, розширенні методичного інструментарію та формуванні організаційних положень щодо фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту. Найбільш вагомими результатами дослідження полягають у наступному:

*удосконалено:*

структуру дескриптивної моделі транспортної регіональної системи, яка, на відміну від існуючих, представлена суб'єктною складовою (органи місцевої влади, наділені власними та делегованими повноваженнями) та об'єктною складовою (транспортні підприємства, транспортна інфраструктура, види транспортних засобів, диференційованих за способом пересування, рівнем контролю, формою власності, локацією), що дозволило виділити передумови її розвитку (просторова мобільність; інтегрований розвиток міст; належне фінансування галузі; ефективна регіональна політика, позитивна динаміка оновлення транспортних засобів і інфраструктури) та відзначити необхідність підвищення ефективності її фінансового забезпечення;

наукові підходи до фінансового забезпечення суб'єктів господарювання (методологічний, процесний, ресурсний, формальний), що надало можливість обґрунтувати та ідентифікувати його на основі системного підходу (як системи фінансових відносин між суб'єктами, спрямованої на акумуляцію фінансових ресурсів через структурування фінансового механізму на підставі визначених державою моделей регулювання). Це надало можливість виділити ліберальну, патерналістську та комбіновану моделі фінансового забезпечення розвитку суб'єктів господарювання громадського транспорту, які, на відміну від існуючих моделей, диференційовані за суб'єктом фінансування, механізмами реалізації, методами регулювання, та обґрунтувати необхідність впровадження комбінованої моделі в Україні, що характеризується диверсифікацією джерел фінансування, використанням інструментів ДПП, змішаним контролем з боку державних і приватних інститутів, й сприятиме модернізації регіональної транспортної інфраструктури та підвищенню ефективності діяльності громадського транспорту;

науково-методичний підхід до оцінювання фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту та їх подальшого рейтингування на підставі таксонометричного методу, результатом використання якого є визначення

інтегрального показника ефективності та ідентифікація місця кожного підприємства у кінцевому рейтингу. Прикладне застосування запропонованого науково-методичного підходу дозволило провести кластеризацію підприємств громадського транспорту за ознакою достатності фінансового забезпечення, формалізувати проблеми недостатньо ефективного функціонування таких суб'єктів з врахуванням впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища на їх фінансове забезпечення у вигляді «дерева проблем»;

організаційно-фінансовий механізм надання міжнародного фінансування для міського громадського транспорту з боку міжнародних фінансових організацій, що, на відміну від існуючих, відображає фінансові відносини між суб'єктами різних системних рівнів (міжнародних фінансових донорів, позичальників (Міністерство фінансів України, Міністерство інфраструктури України), отримувачів (органи місцевого самоврядування і підприємства громадського транспорту), що реалізуються із залученням посередників (керівного комітету групи управління проектом, групи впровадження проекту). Запропонований механізм дозволив ідентифікувати проблеми неефективності залучення грантових коштів, визначити напрями їх вирішення та запропонувати заходи активізації контрольної діяльності з боку спостерігачів Європейського інвестиційного банку і громадськості;

організаційні засади емісії та обігу облігацій місцевих позик (ОМП) для розвитку транспортної інфраструктури регіону, що містять визначені етапи (оцінка можливості залучення ОМП підприємствами громадського транспорту; визначення параметрів випуску ОМП та потенційних інвесторів; розміщення ОМП та виникнення у емітента боргових зобов'язань з обслуговування облігацій; обіг облігацій; погашення боргу емітентом перед інвестором у розмірі номінальної вартості ОМП) та реалізуються за допомогою фінансового механізму через взаємодію органів місцевого самоврядування, інвестора, професійного посередника та при наявності діючих елементів ринкових інститутів (біржі, депозитарію та реєстратора). Запропоновано створення департаменту з обігу ОМП при міській раді, що сприятиме підвищенню рівня довіри населення до операцій з цінними паперами, стимулюванню потенційних інвесторів до участі у ефективних проектах, скороченню витрат органів

місцевого самоврядування в процесі емісії ОМП;

систему контролю за використанням фінансових ресурсів підприємств громадського транспорту, основою якої є взаємодія та взаємовплив суб'єктів державного, муніципального (регіонального) та внутрішнього контролю, доповнена, на відміну від існуючих, суб'єктами громадського контролю (структура у міській раді, призначена генерувати інформацію про цільове використання коштів на розвиток підприємств громадського транспорту), діяльність яких спрямована на підвищення якості послуг комунальних транспортних підприємств, усунення ними порушень та зловживань і стимулювання вирішення регіональних транспортних проблем. Впровадження такої системи контролю сприятиме підвищенню транспарентності громадської оцінки рівня виконання соціально значущих завдань місцевої владою та підпорядкованими комунальними організаціями;

*дістало подальшого розвитку:*

обґрунтування елементного складу механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту та здійснено його структуризацію як системи фінансових відносин, що реалізується через сукупність форм, методів та інструментів впливу на фінансово-господарську діяльність підприємств громадського транспорту з метою ефективного формування, розподілу й використання фінансових ресурсів та виконання соціальної функції забезпечення перевезень пасажирів. На відміну від існуючих підходів до структури механізму фінансового забезпечення, розширено перелік його інструментів з врахуванням галузевої специфіки (відсоткова ставка для банківського лізингового кредиту, облігації місцевої позики, дотації, субсидії, субвенції (для компенсації пільгових контрактів), норми амортизації, пільгове оподаткування (для приватних перевізників) та обґрунтовано необхідність змішаного фінансування (державно-приватне партнерство), що відповідатиме сутності комбінованої моделі регулювання громадського транспорту на регіональному рівні;

порядок формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту, що, на відміну від існуючого, враховує вплив на неї факторів зовнішнього і внутрішнього середовища (інвестиційна політика підприємства; темпи інфляції; склад і структура пасажирського наземного транспорту; терміни

амортизації; методи нарахування амортизації) та дозволяє ідентифікувати такі її етапи (аналіз показників технічного стану об'єктів громадського транспорту з визначенням прорахунків у проведеній амортизаційній політиці, можливостей їх усунення у майбутньому; ідентифікація факторів впливу на формування амортизаційної політики на підприємствах; вибір ефективного методу нарахування амортизації, зважаючи на результати вищепроведеного аналізу; оцінка ефективності амортизаційної політики підприємства). Очікуваними результатами впровадження ефективної амортизаційної політики є покращення технічного стану основних засобів; підвищення безпеки і якості обслуговування пасажирів; формування внутрішнього фінансового джерела відтворення транспортних засобів;

підходи до оцінки переваг та ризиків впровадження державно-приватного партнерства як передумови розвитку громадського транспорту з позиції різних суб'єктів (регіональної влади, державної влади, підприємств) та структуровано модель системи державно-приватного партнерства на регіональному рівні для підприємств громадського транспорту (мета, завдання, об'єкти, суб'єкти, джерела, механізми реалізації), використання якої сприятиме залученню приватного капіталу в розвиток транспортної інфраструктури, підвищенню якості обслуговування споживачів, формуванню інноваційної економіки.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у науковій обґрунтованості та прикладній спрямованості теоретичних положень і підходів, викладених у роботі, що сприятиме поглибленню теоретико-методичних засад та удосконаленню організаційних положень щодо фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту на регіональному рівні.

Прикладні рекомендації щодо удосконалення амортизаційної політики підприємств громадського транспорту впроваджено у діяльність КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» Житомирської міської ради (довідка № 94/23 від 30 серпня 2021 року). Матеріали дисертаційної роботи використовувалися також у навчальному процесі Державного університету «Житомирська політехніка» під час підготовки до лекційних і практичних занять навчальних дисциплін «Місцеві фінанси», «Фінанси» під час підготовки фахівців за освітнім рівнем «Бакалавр» за

спеціальністю «Фінанси, банківська справа та страхування» (довідка № 44-19.06/328 від 02 лютого 2021 року).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійно виконаним і завершеним науковим дослідженням. Наукові результати, висновки та рекомендації, які викладені в роботі та виносяться на захист, отримані особисто й належать здобувачеві. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертаційній роботі використано лише ті ідеї, положення та розробки, які є результатом самостійної роботи автора.

**Апробація результатів дисертації.** Основні результати дослідження, викладені у дисертації, було обговорено та схвалено на засіданні кафедри фінансів і кредиту Державного університету «Житомирська політехніка».

Основні теоретичні положення і практичні результати дослідження доповідалися, обговорювалися та одержали схвальну оцінку на 11 міжнародних і всеукраїнських наукових та науково-практичних конференціях, а саме: «Розвиток обліку, аналізу і аудиту суб'єктів суспільного інтересу: матеріали міжнародної наукової конференції (Житомир, 20-21 жовтня 2017 р.)», «Всеукраїнська науково-практична on-line конференція аспірантів, молодих учених та студентів, присвячена Дню науки (Житомир, 16-18 травня 2018 р.)», «Підприємницька модель економіки та управління розвитком підприємства: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Житомир, 8-9 листопада 2018 р.)», «Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки (Житомир, 15-17 травня 2019 р.)», «Підприємницька модель економіки та управління розвитком підприємства: матеріали міжнародної науково-практичної конференції» (Житомир, 6-8 листопада 2019 р.)», «Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки (Житомир, 11-15 травня 2020 р.)», «Розвиток фінансового ринку в Україні: загрози, проблеми та перспективи: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Полтава 22 жовтня 2020 р.)», «Сучасні виклики сталого розвитку бізнесу: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Житомир, 5-6 листопада 2020 р.)», «Specialized and multidisciplinary scientific researches: Серія



Економічні науки. (м. Амстердам, Нідерланди, 15 грудня 2020 року)», «Проблеми та перспективи розвитку фінансової системи в сучасних умовах. матеріали міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Полтава 15-16 квітня 2021 р.)», «Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки (Житомир, 11-15 травня 2021 р.)».

**Публікації.** Основні положення і наукові результати дослідження опубліковано у 8 наукових працях загальним обсягом 6,42 ум.-друк. арк., з яких одна публікація – у періодичному науковому виданні інших держав, які входять до Організації економічного співробітництва і розвитку та Європейського Союзу обсягом 0,6 ум.-друк. арк, шість – у наукових виданнях України, що зареєстровані в міжнародних наукометричних базах даних, обсягом 5,28 ум.-друк. арк., одна – в іншому виданні, обсягом 0,54 ум.-друк. арк. та 11 публікації апробаційного характеру в інших наукових виданнях 1,39 ум.-друк. арк.; особисто автору належить 6,17 ум.-друк. арк.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Основний текст роботи викладено на 190 сторінках. Дисертаційна робота містить 48 таблиць, 25 рисунки, 10 додатків на 26 сторінках. Список використаних джерел становить 199 найменувань і розміщений на 18 сторінках.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

### 1.1. Транспортна регіональна система як об'єкт фінансового забезпечення

Функціональним призначенням регіонального громадського транспорту є забезпечення переміщення пасажирів у просторі та часі, що визначає транспортну систему як одну з найважливіших на регіональному рівні.

Термін «транспорт» походить від латинського слова *trasposto*, що трактується як «переношу, перевозжу, переміщаю». В цьому понятті відображено головне завдання транспорту – переміщати в просторі вантажі та пасажирів. Відповідно до наукової думки Й. Гілецького, транспорт – специфічна галузь господарства, що не створює, як інші виробничі сектори, нових матеріальних цінностей, а результатом роботи транспорту є переміщення вантажів і людей. Значущість галузі полягає у підвищенні рівня добробуту населення [37]. Автор розглядає поняття «транспорт» з точки зору галузі та виокремлює результат його роботи як переміщення вантажів й людей. Водночас позиція автора є звуженою та не враховує соціальної функції транспорту.

Дахно І. визначає поняття «транспорт» як галузь матеріального виробництва, що забезпечує перевезення пасажирів і вантажів. Дослідник зазначає, що існують такі види транспорту: наземний (що включає автомобільний, залізничний, трубопровідний і гужовий), повітряний (авіаційний), водний (включає морський та річковий). За призначенням автор виокремлює транспорт загального користування, що обслуговує сферу обігу й населення, транспорт незагального користування (внутрішньовиробничі переміщення сировини, напівфабрикатів, готових виробів тощо), а також транспорт особистого користування [46]. Поділяємо думку автора щодо диверсифікованого характеру транспорту, що включає розмежування за загальним й незагальним користуванням, а також транспорт особистого

користування.

На думку Л. Яцківського, транспорт – одна з найважливіших складових виробничої інфраструктури держави, адже його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, прискорення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни [1]. Підтримуємо позицію науковця, який вважає, що рівень розвитку транспортної системи держави є одним з головних показників технологічного розвитку, а необхідність формування сучасної транспортної системи обумовлена активізацією інтеграційних процесів на шляху до входження в європейську та світову економіку.

Досить поширеним є трактування транспорту через окреслення його основних функцій. На думку науковців Н. Громова та В. Персіанова, основною функцією пасажирського транспорту є здійснення переміщень населення до об'єктів цільової орієнтації, що знаходяться за межами пішохідної доступності. До специфічних функцій управління громадським транспортом автори віднесли планування здійснення перевезень; оперативне управління процесом перевезення пасажирів; забезпечення безпеки під час руху транспортних засобів; підбір, навчання і розстановка кадрів; організація праці та заробітної плати; організація фінансової діяльності та ін. [44]. В наукових працях автори деталізували функції управління громадським транспортом, зокрема, приділили увагу й організації фінансової діяльності, що в сучасних конкурентних умовах є визначальним фактором.

Мохова Ю. розглядає функції транспорту з точки зору державного управління транспортною системою і зазначає, що в процесі управління реалізуються функції транспорту відповідно до їх призначення та характеру, що формуються на підставі обміну організаційних, економічних і технічних потреб транспортного процесу [81]. Автор виділяє функції, що, на наш погляд, точно відображають свою внутрішню сутність: функції пов'язані з експлуатаційною діяльністю транспортних засобів; з правовим забезпеченням діяльності транспортної системи; з соціальним розвитком, охороною навколишнього середовища; фінансово-економічною діяльністю; з адміністративно-політичною діяльністю.

Овчар П., досліджуючи функціональну діяльність та відповідальність суб'єктів, які формують інституційне підґрунтя транспортної системи, визначає, що на систему покладено виконання наступних функцій:

- 1) функції державного рівня, що включають економічні, оборонні, соціально-політичні, культурні та інтеграційні;
- 2) спеціалізовані функції: переміщення, господарювання, технологізації, структуроутворення, системоутворення, метрополійна, соціоврівноваження, ціноутворення, самоідентифікації [87].

Вважаємо, що такий розподіл функцій має диверсифікований характер та вимагає додаткового уточнення змісту кожної з функцій у відповідності до різних видів транспорту та/або до видів перевезення (пасажирів, вантажів).

Варто зазначити, що запропоновані в економічній літературі визначення поняття «транспорт» мають різні тлумачення, але вони завжди взаємопов'язані з його соціально-економічною функцією. Наприклад, А. Маркова відмічає, що транспорт забезпечує задоволення потреб у перевезеннях всіх галузей економіки (сфери матеріального виробництва, нематеріальної сфери) та забезпечує сталий зв'язок між господарськими одиницями, що важливо для розвитку виробництва, обміну, забезпечення різних потреб економіки й населення [77].

Такий підхід до визначення транспорту виокремлює його соціально-економічну значимість, як і у більшості науковців, що досліджували цю категорію. Це свідчить про загальнонаукове визнання соціально-економічної функції як ключової у сфері транспортної галузі.

Все вищесказане дозволяє сформулювати класифікаційні ознаки транспорту для подальшого уточнення категоріально-понятійного апарату та окреслення предметних меж дослідження. Ознаками класифікації транспорту є поділ його за: територіальною ознакою; способом переміщення; швидкістю переміщення; сферою використання; видами перевезення; видами транспортного засобу.

Транспорт – соціально-економічний інститут, що посідає важливе місце в системі міста та/або регіону. Якщо місто та/або регіон – форма організації соціального життя, тоді транспорт є інститутом його організації. Таким чином,

узагальнивши наукові підходи до поняття «транспорт», наведемо його уточнене трактування: транспорт – це соціально-економічна детермінанта розвитку регіону, просторової мобільності його мешканців та спосіб комунікації бізнесу через переміщення вантажів.

На регіональному рівні при дослідженні перевезень громадським транспортом найчастіше використовують поняття «транспортна система». В цілому під поняттям системи розуміють сукупність окремих елементів, які об'єднуються для відповідної мети, що надає можливість системі мати власне функціональне призначення.

Для дослідження видів транспортних засобів, що здійснюють перевезення пасажирів громадським транспортом, розглянемо дефініції транспортної системи, уточнимо її елементний склад та дослідимо специфіку формування транспортної системи регіону (далі – ТСР).

Найбільш точне визначення транспортної системи запропоновано Н. Троїцькою. Автор зауважує, що до складу цієї системи мають входити транспортні засоби, інфраструктура, транспортні підприємства, що поєднуються процесом управління [168]. Під час подальших наукових досліджень Н. Троїцька розглядала тлумачення «єдиної транспортної системи». Під зазначеним поняттям дослідниця визначає сукупність усіх різновидів транспорту, поєднаних економічними, технологічними, технічними та нормативно-правовими взаємовідносинами [168]. Такий підхід у визначенні транспортної системи має вужче значення, ніж перший варіант, що запропонувала авторка, хоча зазначене трактування було сформоване пізніше.

Дикань В. відмічає, що транспортна система – це сукупність авіаційного, автомобільного, залізничного, морського та трубопровідного транспортів, що функціонують у рамках єдиної системи [49]. Схоже трактування використовує й В. Новак: транспортна система – мережа, що складається з рейкового, дорожнього, повітряного, водного та інших видів транспорту, та забезпечує перевезення пасажирів і вантажів [86]. Варто зазначити, що таке тлумачення є досить вузьким та окреслює систему виключно за сукупністю видів транспорту.

Качан Є. визначає транспортну систему як територіальне поєднання

взаємопов'язаних видів транспорту й транспортної інфраструктури [61]. Автор зауважує, що вони покликані задовольняти потреби різних галузей господарського комплексу та населення у процесі транспортування вантажів та пасажирів. Такий підхід виокремлює лише дві складові системи: транспортну інфраструктуру та транспорт без взаємопов'язаних між собою елементів.

На думку Л. Чернюк, транспортна система – це комплекс взаємопов'язаних об'єктів (одного чи декількох видів транспорту), що призначені для перевезень. До її складу входить транспортна мережа, рухомий склад та відповідні управлінські структури [174]. Пащенко Ю. визначає поняття «транспортна система» як сукупність шляхів сполучення, перевізних та технічних пристроїв і механізмів, засобів управління і зв'язку, облаштувань всіх видів транспорту, об'єднаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових та економічних відносин, що забезпечують задоволення потреб народного господарства у перевезенні вантажів і пасажирів [107]. Такий підхід до визначення транспортної системи враховує головні складові транспортної галузі та пов'язує їх через систему відносин.

На регіональному рівні визначили сутність «транспортна система регіону» група авторів [53]: сукупність транспортних засобів та відповідної інфраструктури, поєднаних системою управління, що функціонує на певній території на основі логістичного підходу, метою якої є задоволення потреб населення та суб'єктів економічної діяльності у перевезеннях пасажирів і вантажів. Погоджуємося з дослідниками та вважаємо досить влучним таке визначення «транспортної системи» з урахуванням особливостей діяльності суб'єктів господарювання транспортної галузі на регіональному рівні.

Ахромкін Є., Хорошилова І. та Кучменко В. уточнюють поняття «транспортна система міста» через визначення її елементного складу (транспорту, міста, транспортної системи) як територіального поєднання взаємопов'язаних видів транспорту та транспортної інфраструктури, що діють в межах міста та задовольняють потреби різних галузей господарського комплексу й населення у процесі транспортування пасажирів та вантажів, що надало змогу класифікувати транспорт на основі тріади ознак транспортної системи, яка передбачає

диференціацію транспорту за його видами, сферою використання та видами перевезень, що значно поліпшує управління транспортною системою міста [3]. Ми погоджуємося з ґрунтовним підходом авторів до визначення «транспортної системи» на основі визначених ознак, однак, на наш погляд, на регіональному рівні не враховується форма власності суб'єкту господарювання транспортної галузі та форми контролю за їх діяльністю, а систематизація ознак має більш складну структуру.

Аналіз категорійного апарату «транспортна система» свідчить про різновекторність у визначенні кількості складових елементів транспортної системи (додаток А).

Науковці пропонують визначати від одного до трьох складових транспортної системи регіону, зокрема, один елемент – це транспорт, у випадку із трьома елементами – транспорт, інфраструктура та суб'єкти господарювання з урахуванням фахового персоналу. На наш погляд, ТСР включає три елементи, адже її функціонування неможливе за виключення одного з них.

Транспортна інфраструктура є невід'ємною частиною транспортної системи на всіх рівнях. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки», транспортна інфраструктура – це сукупність споруд, системи мережі сполучень усіх видів транспорту, які задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів [120].

Максимова С. вбачає у понятті «транспортна інфраструктура» елементи інфраструктури ринку, що об'єднує сфери виробництва, розподілу, обігу й споживання в єдиний ланцюжок, забезпечуючи прискорений обіг матеріальних, фінансових і інформаційних потоків у регіональній економіці [76].

На регіональному рівні досліджувала транспортну інфраструктуру О. Пікулик. Авторка визначила це поняття як сукупність транспортних комунікацій, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують умови для надання транспортних послуг, тобто переміщення вантажів і пасажирів [110]. Таке визначення є недостатньо

чітким, а зазначені елементи є складовими транспортної системи регіону.

Аналіз дефініцій «транспортна інфраструктура» відображає різні підходи до визначення категорії та підкреслює відсутність єдиного підходу до зазначеного поняття у науковій літературі. Головним дискусійним питанням між дослідниками залишається включення до транспортної інфраструктури рухомого складу суб'єктів господарювання транспортної галузі (додаток Б).

Відповідно до Закону України «Про транспорт» єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [145]. Таким чином, транспортна інфраструктура – складова частина єдиної транспортної системи, що забезпечує умови її функціонування, включає рухомий склад і суб'єкти господарювання, що забезпечують перевезення пасажирів та вантажів.

Аналогічно уточнимо поняття «транспортна система регіону», під яким будемо розуміти конструктивний зв'язок транспортної інфраструктури й системи управління транспортом, що забезпечує просторову мобільність мешканців регіону та здійснює комунікативну функцію для бізнесу через переміщення вантажів.

На основі аналізу визначення «транспортна система», «транспортна система регіону» та їх складових, структуровано модель транспортної системи на регіональному рівні. Структура ТСП містить такі елементи:

- 1) суб'єкт управління ТРС;
- 2) об'єкти управління (транспортна інфраструктура, транспортні засоби, транспортні підприємства);
- 3) кадрове, методичне, організаційне, фінансове, нормативно-правове забезпечення (рис.1.1).





Примітки: 1 - затвердження маршрутів та графіків руху громадського транспорту;  
 2 - залучення до обслуговування установ і організацій на договірних засадах;  
 3 - встановлення правил користування пасажирським транспортом;  
 4 - контроль захисту прав споживачів; 5 - дотримання правил експлуатації нерухомого майна.

Рис. 1.1. Дескриптивна модель транспортної регіональної системи та передумови її розвитку\*

\*складено автором

Уточнено поняття «транспортна система регіону» як конструктивний зв'язок

транспортної інфраструктури й системи управління транспортом, що забезпечує просторову мобільність мешканців регіону та здійснює комунікативну функцію для бізнесу.

Важливими передумовами розвитку ТРС є:

- 1) просторова мобільність;
- 2) інтегрований розвиток міст;
- 3) належне фінансування галузі;
- 4) ефективна регіональна політика;
- 5) динаміка оновлення транспортних засобів і інфраструктури.

Визначаючи транспортні засоби, як один із головних елементів транспортної системи регіону, варто приділити увагу існуючим різновидам транспорту. Відповідно до законодавчих актів України, транспортний засіб – це механічний пристрій, призначений для перевезення людей та (або) вантажів, а також установленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [48].

Урбаністичні процеси в Україні та зростання кількості населення, зокрема у великих містах, вимагають сталого розвитку транспортної системи на регіональному рівні. Від ефективності функціонування ТСП залежить ритмічність діяльності громадського сектору економіки.

Громадський сектор економіки – це елемент соціальних та економічних інституцій, метою якого є формування соціально важливих благ, виявлення та усунення недоліків ринкової системи. До складу громадського сектору економіки входить муніципальний сектор та система діяльності громадянського суспільства, що виключає можливість ототожнювати його з державним та суспільними секторами через відображення господарських відносин, які формуються на регіональному рівні.

До транспортної системи регіону відносяться такі види наземних транспортних засобів, що здійснюють перевезення пасажирів:

- 1) автобуси;
- 2) маршрутне таксі;
- 3) трамваї та тролейбуси.

Станом на 01.01.2020 р. в Україні нараховується 50 об'єктів міського електротранспорту, які знаходяться в переважній більшості в комунальній власності та забезпечують трамвайне сполучення у 22 містах та тролейбусне – у 42 містах. Проведення бойових дій та тимчасова окупація українських територій зумовили зупинення діяльності 14 електротранспортних підприємств.

Різновиди транспортних засобів пасажирського громадського транспорту на регіональному рівні мають ряд особливостей в залежності від соціального і економічного розвитку ОТГ та від географічних особливостей регіону. Класифікація громадського транспорту за різними ознаками, що здійснюють перевезення пасажирів на регіональному рівні представлено на рис. 1.2.

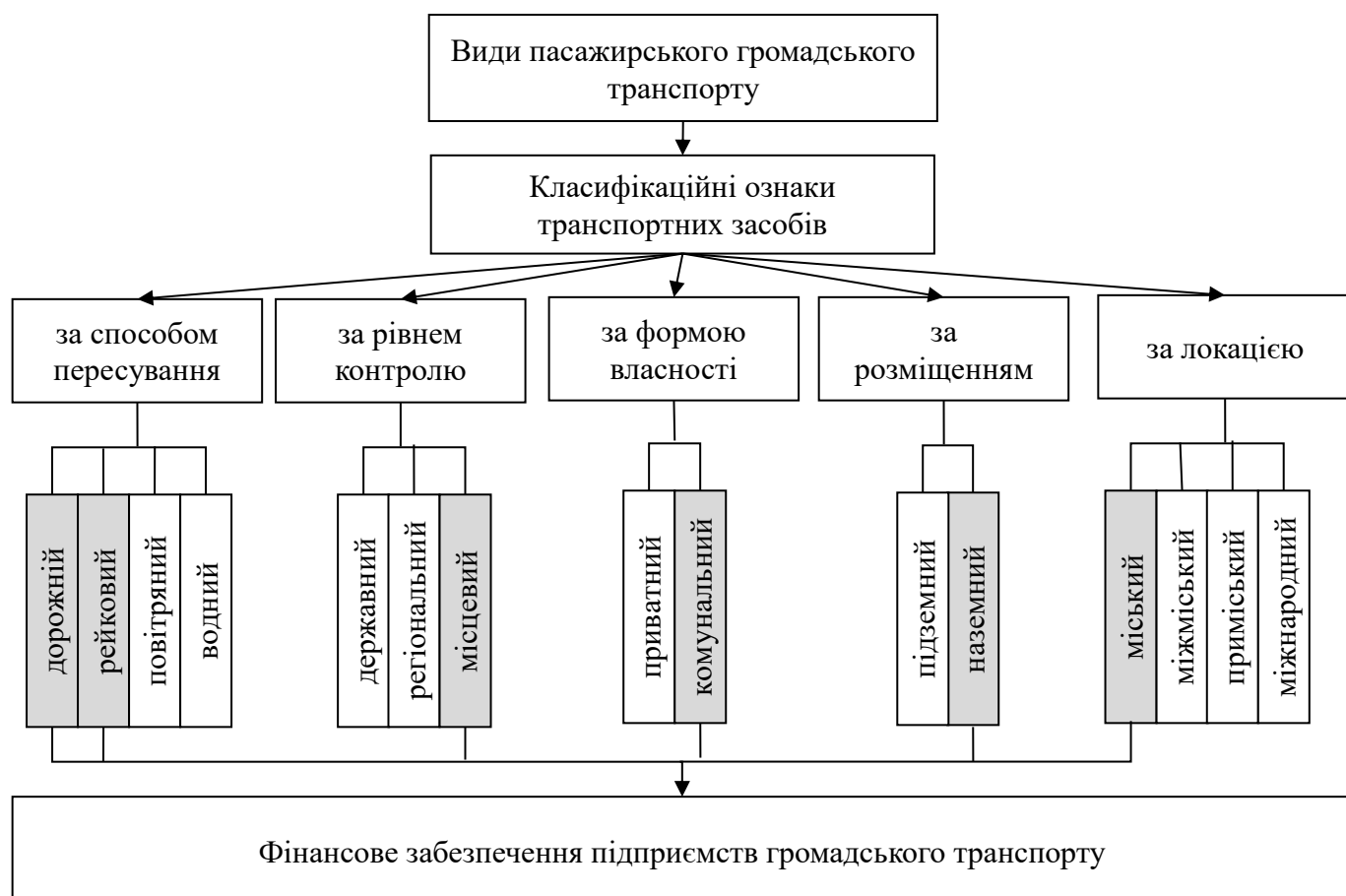


Рис. 1.2. Класифікація пасажирського громадського транспорту за видами транспортних засобів\*

\*систематизовано та доповнено автором [61, 3, 174, 54]

Пропонуємо розглядати транспортну систему на регіональному рівні через п'ятирівневу класифікацію видів громадського транспорту за їх головними ознаками: за способом пересування; за рівнем контролю; за формою власності; за розміщенням та за локацією.

В дисертації досліджено підприємства громадського транспорту, що відповідає таким класифікаційним ознакам:

- 1) за способом пересування: дорожній, рейковий;
- 2) за рівнем контролю: місцевий;
- 3) за формою власності: комунальний;
- 4) за розміщенням: наземний;
- 5) за локацією: міський.

Наступним складовим елементом транспортної системи регіону є система управління. На наш погляд, найбільш точно її визначення представлено Б. Заблоцьким, що визначає систему управління сукупністю державних органів та приватних систем управління транспортом, діяльність яких забезпечує комплексне управління транспортними перевезеннями у регіоні [20]. Автор чітко окреслює поняття «система управління» в контексті визначення транспортної системи регіону, однак важливо приділити увагу деталізації всіх чинників та складових зазначеної системи.

Державне управління транспортної галузі здійснюється Міністерством інфраструктури України, органами місцевої влади та профільними органами управління транспорту на регіональному рівні.

Процедура визначення та встановлення тарифів на міському електротранспорті (трамваї, тролейбуси) регламентується наказом Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)» [131]. Формування тарифів на послуги з перевезень пасажирів метрополітенем здійснюється на підставі наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену)» [131].

Важливими складовими транспортної системи регіону є кадрове, організаційне, методологічне та нормативно-правове забезпечення. Сукупність зазначених елементів створює механізм взаємодії всіх суб'єктів транспортного процесу. На особливу увагу заслуговує якісний та кількісний рівень кадрового забезпечення на підприємстві громадського транспорту, адже кадровий ресурс значною мірою впливає на сталий розвиток транспортної системи регіону в цілому. Кадрове забезпечення на всіх рівнях функціонування підприємств громадського транспорту повинно включати фахові компетенції та сталий розвиток кадрового потенціалу через проведення організаційно-навчальних заходів з метою удосконалення володіння необхідними інструментами та навичками для подальшого впровадження отриманих знань у транспортній сфері.

Головним завданням організаційного забезпечення транспортної системи регіону є впровадження та підтримка сталого функціонування суб'єктів транспортного процесу, реалізація стратегічних цілей та програм підприємств громадського транспорту, забезпечення й підтримка взаємозалежних елементів в структурі системи, усунення можливих відхилень, що можуть нанести збитки для одного з суб'єктів транспортної системи регіону.

Методологічне забезпечення здійснюється через використання наступних методів фінансового забезпечення: прогнозування, планування, регулювання, оподаткування. В умовах трансформації підприємств громадського транспорту виникає потреба формування методологічних основ щодо забезпечення функціонування та беззбиткової діяльності зазначених суб'єктів господарювання, що враховують специфіку галузі та визначають необхідний інструментарій щодо формування конкурентоспроможних послуг з перевезення пасажирів громадським транспортом на основі розвитку потенційних можливостей та ефективному використанню фінансових ресурсів.

Нормативно-правове забезпечення транспортної регіональної моделі представлено Законами України, указами Президента України, розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами Міністерства інфраструктури України, положеннями, угодами, актами та іншими нормативними документами. Основою

нормативно-правового забезпечення підприємств громадського транспорту є Закон України «Про транспорт», на якому ґрунтуються економічні, правові та соціальні засади діяльності та розвитку суб'єктів господарювання.

Реалізація державної політики щодо забезпечення сталого та ефективного функціонування транспорту здійснюється на основі Транспортної стратегії України до 2030 року, ухваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [144]. Метою реалізації Стратегії є створення інтегрованого до світової мережі ефективного транспортного комплексу України, що прийтиме задоволенню потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для сталого розвитку економіки країни.

Головними завданнями у впровадженні Транспортної стратегії для перевезень пасажирів громадським транспортом на регіональному рівні є:

- вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства;
- посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики;
- забезпечення прозорості процесу визначення автомобільного перевізника на конкурентних засадах для здійснення пасажирських перевезень;
- удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проєктів з розбудови транспортної інфраструктури [144].

«Транспортна стратегія України до 2030 року» – інноваційний документ, що орієнтований на світові тенденції розвитку транспортної галузі. В документі акцентуються увага на загальних проблемах, що потребують розв'язання, в тому числі на фінансових. В першу чергу, це:

- недостатній рівень фінансування транспортної галузі, що впливає на відплив коштів суб'єктів господарювання;
- низький рівень фінансового забезпечення розвитку об'єктів транспортної

інфраструктури для забезпечення зростання обсягу перевезень громадським транспортом;

– високий рівень зношеності основних засобів підприємств транспорту та складського господарства (за статистичними даними рівень зносу становив: у 2015 р. – 51,7%, у 2016р. - 50,6%, у 2017 р.- 47,6, у 2018 р. – 62,9%, у 2019 р. – 54,1% [94];

– неефективний механізм стимулювання оновлення рухомого складу.

«Транспортна стратегія України до 2030 року» визначає пріоритетне формування загальнодержавної транспортної політики, напрями розвитку транспортного сектору та ефективність державного менеджменту до 2030 року. Головним завданням стратегії є формування довгострокового напрямку розвитку транспортної галузі України з урахуванням внутрішніх та зовнішніх загроз, економічної нестабільності та викликів європейської транспортної системи.

В таблиці 1.2 наведено зміст «Транспортної стратегії України до 2030 року».

Таблиця 1.2

## Ідентифікація змісту Транспортної стратегії України до 2030 року\*

№ з/п	Зміст стратегії	Розкриття змісту	Регіональний рівень
1	2	3	4
1.	Мета	Створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки	Не розглядався
2.	Завдання	– Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; – інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; – безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; – безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.	Не розглядався
3.	Джерела фінансового забезпечення	За рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, коштів міжнародної технічної допомоги, інших міжнародних донорів та інших джерел, не заборонених законодавством.	Одним із джерел фінансового забезпечення є місцеві бюджети

## Закінчення таблиці 1.2

1	2	3	4
4.	Механізми фінансового забезпечення	1) Приватні інвестиції: – державно-приватне партнерство (зокрема, реалізація концесії); – нові механізми залучення приватних коштів; – лібералізація ринків. 2) Фінансове забезпечення від міжнародних фінансових організацій; 3) Новий підхід у тарифоутворенні; 4) Зростання ефективності використання наявних ресурсів, цільове фінансування	Не розглядався
5.	Принципи фінансування	Лібералізація, ефективність та прозорість: – запровадження механізму цільового фінансування; – залучення приватного капіталу співвідношенням «ціна-якість»; – застосування принципу «сплачує користувач»; – пріоритизація фінансування проектів на основі зиску від інвестицій для забезпечення ефективного використання коштів; – розподіл коштів за правилами прозорі пріоритизації, гарантування ефективності витрат та прозорих правил державних закупівель; – запровадження принципів відкритості спілкування та оприлюднення інформації про планування та витрати	Використання цільових програм фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту (здійснюються на регіональному рівні)
6.	Стратегічні ініціативи в пасажирських перевезеннях (міські та приміські)	– Зміна принципу визначення перевізника на маршруті; – впровадження Єдиного квитка; – єдиний принцип формування тарифу (організатори формують тариф самостійно); – зміни до ліцензійних умов, відповідно до стандартів Європейського союзу; – конкурентна закупівля послуг + докомпенсація рентабельності	Локальні рішення щодо визначення перевізника на маршруті, впровадження Єдиного квитка та уніфікованого принципу формування тарифу
7.	Пріоритетні напрями	– Впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі; – забезпечення якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі; – забезпечення сталого фінансування транспортного комплексу; – підвищення рівня безпеки на транспорті; – досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні	Досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні

\*складено автором



Запропонований вектор розвитку транспортної галузі в «Транспортній стратегії України до 2030 року» має загальнодержавний характер та частково сформовані рішення на регіональному рівні. Це зумовлює необхідність доповнення стратегії регіональним аспектом та детальними рішеннями щодо трансформації транспортної системи регіону з урахуванням європейського інноваційного напрямку, що реально відобразатиме потреби окремої територіальної громади.

При розрахунках ефективності впровадження стратегії враховані головні фактори впливу на показники результативності, такі, як валовий внутрішній продукт, експорт, імпорт, прогноз зростання пасажиропотоку тощо. Проте, доцільним виглядає залучення до розробки стратегії регіональних експертів транспортної галузі, які сформулюють реальні потреби підприємств громадського транспорту (комунальних) на регіональному рівні.

Зведений аналіз переваг та недоліків кожного регіону дозволить підготувати ґрунтовний висновок для формування короткострокових та довгострокових цілей на державному рівні.

Таким чином, в результаті написання цього пункту дослідження запропоновано формування дескриптивної моделі транспортної регіональної системи як сукупності суб'єктної складової (органи місцевої влади, наділені власними та делегованими повноваженнями) та об'єктної складової (транспортні підприємства, транспортна інфраструктура, види транспортних засобів, диференційованих за способом пересування, рівнем контролю, формою власності, локацією). Це дозволило виділити передумови її розвитку: просторова мобільність; інтегрований розвиток міст; належне фінансування галузі; ефективна регіональна політика, позитивна динаміка оновлення транспортних засобів і інфраструктури) та відзначити необхідність підвищення ефективності її фінансового забезпечення.

## **1.2. Оцінка наукових підходів до фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту**

В умовах економічної нестабільності найбільш вразливими є галузі,

фінансування яких здійснюється за рахунок державних коштів. Транспортна галузь – пріоритетний напрямок розвитку країни, що забезпечує стабільне функціонування і розвиток системоутворюючих галузей економіки. Ефективний розвиток транспортної галузі стимулює соціально-економічний розвиток та створює позитивний імідж регіону.

Реалізація позитивних зрушень в економіці України потребує значних змін в теоретичних і практичних підходах, що стимулюватимуть ефективне фінансове забезпечення діяльності суб'єктів господарювання.

Здійснення фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом регулюється Законом України «Про транспорт» від 10 листопада 2004 року [145], Законом України «Про міський електричний транспорт» від 29 червня 2004 року [137], Законом України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року [117].

Згідно Закону України «Про транспорт» транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою [145].

Фінансове забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі має низку особливостей, потребує ретельного аналізу всіх складових у теоретичній та практичній площинах.

Теоретичним засадам здійснення фінансового забезпечення присвячена значна кількість наукових праць фінансового та економічного спрямування, зокрема: О. Васирика, В. Величка, В. Венгер, В. Довгалюк, Ю. Жукової, О. Кириленко, Н. Кравчука, В. Опаріна, В. Оспіщева, О. Петрук, Г. Погріщук, А. Поддєрьогіна, А. Полчанов, Ю. Слободяник, О. Терещенка, Н. Трусова, Ю. Федосова, С. Юрія та ін.

Додатково дослідженнями розвитку транспортної системи та перевезень громадським транспортом на регіональному рівні займалися такі науковці, як Л. Зайончик, В. Костецький, Л. Пащенко, В. Развадовський, П. Яновський та ін. Узагальнення наукових підходів до визначення фінансового забезпечення у

економічній літературі представлено в табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Наукові підходи до визначення фінансового забезпечення в економічній літературі\*

№ з/п	Ідентифікація наукового підходу	Автори
Фінансове забезпечення – це:		
1.	Метод	Ю. Жукова [51], Г. Погрішук [113]
2.	Форма (самофінансування, кредитування, зовнішнє фінансування)	В. Венгер [15], В. Сенгачов [156], І. Петровська та Д. Клиновий [64], В. Опарін [89]
3.	Механізм	І. Сокириська [160], В. Опарін [89]
4.	Регулювання фінансових ресурсів	О. Гривківська [42], В. Сенгачов [156], Ю. Голуб [39], В. Родіонова [152], О. Міщук [79], М. Забаштанський [52]
5.	Система і т.д.	Г. Погрішук [113], Д. Нехайчук [83], Н. Крепишева [72]
6.	Процес	В. Захаров [57]

\*узагальнено за [15, 39, 42, 51, 52, 57, 64, 72, 79, 83, 113, 152, 156, 160,]

Підходи до трактування фінансового забезпечення узагальнені в табл. 1.4.

Таблиця 1.4

Трактування категорії «фінансове забезпечення» в економічній літературі\*

№	Автор	Зміст
1	2	3
1.	Венгер В.	регулюється на основі відповідної системи функціонування, яке може здійснюватися у трьох формах: самофінансування, кредитування, зовнішнє фінансування [15].
2.	Голуб Ю.	сукупність заходів та умов, що сприяють сталому функціонуванню і розвитку суб'єкта господарювання шляхом покриття його витрат фінансовими ресурсами (з внутрішніх і зовнішніх джерел внаслідок здійснення руху таких ресурсів) залежно від обсягу виробництва та його фінансового становища[39]
3.	Гривківська О.	фінансове забезпечення діяльності підприємств передбачає ефективне формування та найраціональніше використання фінансових ресурсів, що є неможливим без оптимального поєднання складових фінансового забезпечення, а саме, самофінансування, кредитування та цільового фінансування [42]
4.	Жукова Ю.	один з двох методів фінансового впливу на соціально-економічний розвиток, який реалізується на основі відповідної системи фінансування та може здійснюватися у трьох формах: самофінансування, кредитування, зовнішнє фінансування [51]
5.	Забаштанський М.	відносини з приводу формування та розподілу обсягу фінансових ресурсів, достатніх для виконання виробничих завдань, інвестиційно-інноваційного розвитку та підтримки фінансової стійкості суб'єктів господарювання [52]

Закінчення табл. 1.4

1	2	3
6.	Крепишева Н.	розглядає з інституціональних позицій та вважає, що це діяльність органів державного управління та місцевого самоврядування з обґрунтування обсягів, співвідношення та структури бюджетних та позабюджетних джерел фінансування необхідних заходів, використання програмно-цільових методів та інших сучасних фінансових інструментів планування та фінансування видатків, включаючи надання субсидій регіональним та місцевим бюджетам, контроль за ефективним використанням коштів та оцінку результативності [72]
	Міщук О.	комплекс заходів із забезпечення економічного зростання фінансовими ресурсами через методи та форми, способи фінансування. Головним завданням системи фінансового забезпечення буде фінансування інвестиційних та інноваційних процесів з метою формування та реалізації нової моделі економічного зростання» [79]
7.	Нехайчук Д.	система заходів, що забезпечує формування відповідних обсягів фінансових ресурсів та їх ефективного використання на певній території суб'єктами господарювання та державою за допомогою вдосконаленого фінансового механізму [83]
8.	Опарін В.	фінансове забезпечення діяльності підприємств реалізується через самофінансування, кредитування і зовнішнє фінансування та являє собою використання суб'єктами господарювання необхідної кількості сформованих фінансових ресурсів за рахунок різних джерел їх надходження з метою виконання певного завдання, передбаченого (або й ні) бізнес-планом [89]
9.	Петровська І. та Клиновий Д.	Автори виокремлюють три форми фінансового забезпечення, а саме: бюджетне фінансування, що здійснюється на безповоротній основі за рахунок державного і місцевих бюджетів, кредитування, самофінансування, заснованого на використанні власних ресурсів для забезпечення економічного і соціального розвитку [64]
10.	Погрішук Г.	при визначенні фінансового забезпечення доцільно врахувати такі складові як: мета, завдання, функції, методи, джерела, обсяги фінансових ресурсів, а також діяльність як держави, так і суб'єктів господарювання, що пов'язана з мобілізацією і використанням цих ресурсів [113]
11.	Родіонова В.	під фінансовим забезпеченням розуміє покриття витрат за рахунок фінансових ресурсів, а формами фінансового забезпечення – самофінансування, кредитування й державне фінансування [152]
12.	Сенгачов В.	розглядає фінансове забезпечення через регулювання фінансових ресурсів, яке відбувається у трьох формах: самофінансування, кредитування та державне фінансування [157]
13.	Сокириська І.	механізм фінансового забезпечення – це формування структури капіталу, планування і бюджетування, балансування грошових потоків. Тому розглядає фінансове забезпечення діяльності суб'єктів господарювання з позиції необхідності безперервності відтворювальних процесів через формування власних та залучених фінансових ресурсів, пов'язуючи структуру останніх з рівнем фінансової стійкості та ризику в діяльності підприємств [160]

\*узагальнено автором

Проаналізувавши підходи до трактування фінансового забезпечення,

узагальнені в табл. 1.4., можна зробити такий висновок. Перша найчисельна група авторів схиляється до думки, що фінансове забезпечення – це основний метод фінансового впливу на соціально-економічний розвиток, який регулюється на основі відповідної системи функціонування, яке може здійснюватися в трьох формах: самофінансування, кредитування, зовнішнє фінансування. На наш погляд, це визначення потребує уточнення в контексті виокремлення суб'єктів і об'єктів здійснення такого впливу.

Друга група дослідників у своїх наукових працях трактують фінансове забезпечення як формування цільових грошових фондів суб'єктів господарювання у достатньому розмірі та їх ефективне використання. Науковці зосередили увагу на ефективному використанні сформованих грошових ресурсів. Вважаємо таке твердження досить суперечливим, адже ефективність визначається після отримання результатів. Також автори конкретизують напрями використання сформованих грошових ресурсів.

Серед зазначених трактувань фінансового забезпечення вирізняється думка О. Василика. Автор трактує його як визначену законодавством сукупність заходів, спрямованих на створення фінансової бази для досягнення певних цілей [90]. Потребує уточнення склад фінансової бази та її подальший розподіл та використання.

На наш погляд, найширше розкриває зміст поняття «фінансове забезпечення» Г. Погріщук. Автор вважає, що «при визначенні фінансового забезпечення доцільно врахувати такі складові як: мета, завдання, функції, методи, джерела, обсяги фінансових ресурсів, а також діяльність як держави, так і суб'єктів господарювання, що пов'язана з мобілізацією і використанням цих ресурсів» [113]. Погоджуючись з необхідністю такої структуризації механізму фінансового забезпечення, водночас є важливим визначенням його змісту.

Опарін В. пропонує класичний підхід щодо трактування фінансування діяльності суб'єктів господарювання, яке реалізується через механізм використання власних і прирівняних до них коштів, позикових та залучених ресурсів. Фінансове забезпечення, на думку науковця, реалізується на основі відповідної системи фінансування, яке може здійснюватися через самофінансування, кредитування та

зовнішнє фінансування (надання суб'єктам на безповоротній і безоплатній основі) [72, с. 56]. Безумовно, позитивним є акцент автора на уточненні джерел формування фінансового забезпечення.

Фінансове забезпечення О. Москаль розкриває через форми його реалізації (самофінансування, кредитування і безповоротне фінансування з бюджету). Проте автор розширює поняття механізму фінансового забезпечення як сукупність економічних відносин, що виникають з приводу пошуку, залучення і ефективного використання фінансових ресурсів та організаційно-управлінських принципів, методів та форм їх впливу на соціально-економічну життєдіяльність територіальних одиниць та господарських суб'єктів [80, с. 6-7]. Додаткового пояснення потребує склад суб'єктів, між якими формуються такі відносини.

Схоже трактування розділяють науковці І. Петровська та Д. Клиновий, які виокремлюють три форми фінансового забезпечення: бюджетне фінансування, що здійснюється на безповоротній основі за рахунок державного і місцевих бюджетів, кредитування та самофінансування, що засноване на використанні власних ресурсів для забезпечення економічного і соціального розвитку [64, с. 22]. На наш погляд, така позиція суперечить визначенню пріоритетів для транспортної галузі через відсутність належної державної підтримки, суттєвого зменшення кредитування підприємств громадського транспорту внаслідок неплатоспроможності та власного капіталу (самофінансування) як головного джерела фінансового забезпечення.

Захаров В. розглядає фінансове забезпечення як «процес акумулювання капіталу суб'єктами господарювання, його наступного розподілу та цільового використання для забезпечення рентабельності підприємства та своєчасного і повного задоволення суспільних потреб» [57]. Тобто, автор застосовує процесний підхід до цієї категорії.

На наш погляд, таке визначення звужує ідентифікацію джерел фінансового забезпечення до внутрішніх. Водночас рентабельність підприємств громадського транспорту залежить також від наявності зовнішніх джерел з урахуванням фінансових потоків на державному та міжнародному рівнях. Така позиція науковця виключає фінансові взаємовідносини суб'єктів господарювання в контексті

залучення міжнародної підтримки ДПП тощо.

З позиції ресурсного підходу розглядають фінансове забезпечення С. Тивончук та Я. Тивончук, які відмічають, що «...рівень забезпеченості необхідними фінансовими ресурсами, що гарантує стабільний розвиток і зростання економіки, створення гарантій конкурентоспроможності підприємницької діяльності» [166, с. 62]. Аналогічно під фінансовим забезпеченням В. Родіонова розуміє покриття витрат за рахунок фінансових ресурсів, що акумулюються суб'єктами господарювання і державою. Формами фінансового забезпечення автор виділяє самофінансування, кредитування й державне фінансування, а інструментами механізму фінансового забезпечення – склад та структуру його джерел [152, с. 35-42]. Такі трактування надають можливість розкрити його місце та роль у соціально-економічних процесах країни та відбивають можливість фінансування ланок фінансової системи (рис. 1.3).

Актуальним методологічним підходом під час дослідження та ідентифікації фінансового забезпечення є системний підхід, що в сучасних умовах широко застосовується в процесі пізнавальної діяльності з метою визначення структури, взаємозв'язків елементів та явищ.

Основа системного підходу – прагнення здійснити загальний орієнтир дослідження «фінансового забезпечення» та визначити цілісність об'єкту дослідження через виявлення зв'язків. Особливостями системного підходу є представлення кожного елементу як важливої складової системи; визначення взаємозв'язків із зовнішнім середовищем; врахування новостворених властивостей під час поєднання елементів у систему. Ці особливості дозволили визначити системний підхід, як ширший від дослідження операцій через вибір цілей, що вимагають використання певних ресурсів.

Аналіз категоріально-понятійного апарату відображає різновекторність поняття «фінансове забезпечення» та передбачає необхідність пошуку, залучення і акумулювання фінансових ресурсів з подальшою оптимізацією їх структури, здійснення контролюючих функцій щодо формування фінансових потоків та їх цільового використання.



Рис. 1.3. Наукові підходи до ідентифікації фінансового забезпечення\*

\*складено автором

Проведений аналіз категоріально-понятійного апарату дозволяє виділити два основні підходи до трактування фінансового забезпечення. Перший підхід є звуженим та дозволяє ідентифікувати фінансове забезпечення з позиції форм, методів, джерел, акумульованих ресурсів, процесів формування та розподілу. Другий підхід є широким та дозволяє інтегрувати позиції окремих дослідників, досліджуючи фінансове забезпечення з позиції системи як взаємопов'язаної взаємодії окремих елементів (методів, форм, ресурсів, джерел, процесів). Система фінансового забезпечення реалізує свої функції через створення відповідного механізму.

На основі проведеного категоріально-понятійного аналізу надано уточнене



визначення фінансового забезпечення – це система фінансових відносин між окремими суб'єктами, спрямованих на акумуляцію фінансових ресурсів, що реалізуються за допомогою механізму та його окремих складових на основі визначених державою моделей.

Сучасний розвиток технологій та ринкові перетворення вимагають нових підходів у визначенні теоретичної суті фінансового забезпечення та практичного його застосування в діяльності усіх видів суб'єктів господарювання. За таких обставин слід зауважити значущість у визначенні суті фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту.

Значна кількість науковців зосередила увагу на вивченні фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом на загальнодержавному рівні, не зосереджуючись на проблематиці регіонального рівня. Зокрема, питання на загальнодержавному рівні вивчали О. Єдін, Л. Докіль, А. Редзюк, Ю. Слободяник, В. Штанов.

Головними завданнями влади на регіональному рівні є удосконалення стратегії державного регулювання транспортної системи. Це реалізується через забезпечення сприятливих умов для успішної реалізації фінансових надходжень в системі «держава – регіональна влада – суб'єкт господарювання». Формування механізму фінансового забезпечення громадського транспорту визначається спрямованістю економічної політики держави, а саме: моделлю організації фінансових відносин на регіональному рівні.

Оцінка закордонного досвіду фінансування підприємств громадського транспорту свідчить про відмінність пріоритетних джерел фінансування галузі, процедур надання пільг, напрямів розподілу коштів місцевих бюджетів та шляхів розвитку транспортної сфери. Зазвичай основними джерелами фінансування розвитку громадського транспорту є кошти держави і місцевих органів влади. Рівень їх участі у фінансовому забезпеченні визначається наступними факторами: національними традиціями, щільністю забудови міст, економічними можливостями, а також пріоритетною політикою федеральних, регіональних і місцевих органів влади.

Зауважимо, що у всіх розвинених країнах світу громадський транспорт є збитковим. Реальні доходи від здійснення перевезень пасажирів громадським транспортом становлять: у Швейцарії – 72%, Великобританії – 68%, Німеччини – 60%, Австрії – 48%, Франції – 43%, Швеції – 40%, США – 97%, Італії – 30%, Нідерландах – 22% [181]. Політика транспортної галузі в зазначених країнах враховує соціальну значимість громадського транспорту. Це виражається у встановленні низьких тарифів або пільг з метою зробити доступним громадський транспорт для пасажирів з невисоким рівнем доходів, наданні пільг пенсіонерам, дітям, інвалідам. Надходження коштів до бюджетів соціально-орієнтованих країн формуються з наступних видів податку: податок з обороту; майновий податок; на заробітну плату; прибутковий податок; на володіння автотранспортом. Але форми та джерела спрямування доходів від податків на розвиток громадського транспорту у зазначених країнах є різними.

Серед європейських країн прикладом пріоритетності державного сектору над приватним у сфері транспорту є Угорщина. Міський громадський транспорт, зокрема автобуси, знаходяться у муніципальній власності. У Канаді й Данії фінансове забезпечення капітальних і експлуатаційних витрат громадського транспорту проводиться виключно за кошти регіональних і місцевих органів влади (держава фінансує у виняткових випадках). Процедура фінансування відбувається шляхом виділення субсидії муніципалітетом, які частково покривають експлуатаційні витрати громадського транспорту.

У Бельгії уряд здійснює субсидіювання всього обсягу витрат на експлуатаційну діяльність. Обсяги субсидій на міський транспорт встановлюються з розрахунку 99% суми витрат за попередній рік плюс величина відсотку, що не перевищує щорічне зростання видаткової частини бюджету країни в цілому [181].

Досвід Франції щодо фінансування розвитку міського транспорту є корисним при оцінці залучення приватного капіталу, який обмежений 20-50% кількості контрактів, що укладаються між місцевими органами влади та підрядниками на розвиток транспорту міст [181]. Але у Франції існує ряд обмежень щодо допуску державних органів до фінансового забезпечення експлуатаційних витрат

транспортних суб'єктів господарювання. Субсидіювання здійснюється через регіональні та місцеві органи управління.

Не здійснюється субсидіювання поточних транспортних витрат й у Великобританії. Процедура фінансування транспорту в цій країні ґрунтується на основі конкуренції при виборі джерела фінансового забезпечення. Органи фінансування інформують підприємства громадського транспорту про можливості отримання субсидій через засоби друку, а через місяць після зазначеної процедури підприємства здійснюють вибір одного з суб'єктів фінансування.

В Нідерландах надається перевага ринковим механізмам перед державним регулюванням для міського громадського транспорту. Це обумовлено тим, що на державному рівні визначено неефективність системи фінансування діяльності громадського транспорту з бюджету. Крім того, переваги від впровадження ринкових механізмів полягають у створенні конкурентного середовища, що дозволить скоротити витрати від приватизації й підвищити якість обслуговування.

Відповідно до законодавства Нідерландів про пасажирський транспорт, постачальники транспортних послуг зобов'язані мати концесію на надання послуг громадським транспортом [181].

Концесія як форма державно-приватного партнерства дозволяє зберегти державний контроль над міським пасажирським транспортом та одночасно стимулювати конкуренцію між перевізниками, за рахунок чого відбувається покращення рівня обслуговування і якість послуг з перевезення пасажирів. До повноважень органів місцевої влади входить самостійне визначення вимог до постачальників транспортних послуг. Головними критеріями вибору постачальників є: підвищення якості обслуговування; збереження рівня тарифу за проїзд (або його зменшення); гарантії безпеки перевезення пасажирів; збереження робочих місць та покращення умов праці для персоналу; доступність транспортних послуг для всіх верств населення. Важливою умовою надання концесії є відповідальність перевізника за дотримання графіку руху.

Ефективність взаємодії приватного сектору та держави через використання інструментів концесії забезпечується шляхом реалізації наступних етапів:

- 1) виставлення на тендер концесій через декілька років, що стимулює перевізників формувати нову пропозицію на задоволення потреб пасажирів;
- 2) встановлення вимог місцевими органами влади до перевізників;
- 3) державне регулювання надання транспортних послуг.

Така модель державного регулювання дозволяє унеможливити монополію на ринку перевезень пасажирів громадським транспортом та здійснювати контроль за проведенням тендерів. Таким чином, в процесі проведення аналізу закордонного досвіду фінансового забезпечення громадського транспорту нами запропоновано виділити 3 превалюючі моделі, які в подальшому можуть стати основою структуризації відповідного механізму (табл. 1.6.).

На відміну від виокремлених нами моделей, в науковій літературі [6] виокремлюються такі моделі формування і регулювання транспортної системи міста: ринкова та соціально-орієнтована модель. Пріоритетом розвитку для першої є приватний сектор та мінімізація бюджетних витрат, для другої – муніципальний сектор й оновлення муніципального парку з доходів місцевого бюджету, що отримані від нетранспортних галузей економіки.

Оцінка змісту вищезазначених моделей фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту дозволяє обґрунтувати необхідність впровадження в Україні на регіональному рівні комбінованої (змішаної) моделі, що пояснюється наявністю таких передумов:

- 1) багатоманітність підприємств різних форм власності на ринку транспортної галузі. Наявність конкуренції в межах варіацій форм власності на ринку громадських перевезень формує ринок транспортних послуг;
- 2) нерегульованість ринкових цін на запчастини, паливно-мастильні матеріали, що впливає на розмір собівартості перевезень;
- 3) збитковість підприємств комунальної форми власності з причини неповного відшкодування пільгових з боку держави перевезень. Варто зазначити, що компенсація пільгових перевезень з державного бюджету відбувається не в повному обсязі, що призводить до збиткової діяльності суб'єктів господарювання комунальної власності;
- 4) відсутність у структурі витрат підприємств громадського транспорту витрат на безпосереднє виробництво продукції або сировини.

Таблиця 1.6.

## Оцінка моделей фінансового забезпечення суб'єктів громадського транспорту\*

№ з/п	Найменування моделі	Характеристика моделі	Механізм реалізації	Методи	Основний суб'єкт фінансування та його функції	Приклади країн
1.	Ліберальна модель	1) Рівень втручання держави щодо врегулювання питань розвитку транспортної галузі є мінімальним; 2) саморегулювання, що включає передачу повноважень в транспортній галузі від держави до громадських організацій та приватного сектору; 3) проєктне фінансування.	Проєктне фінансування	Ринкові	Громадські організації та приватний сектор. Функції: соціальна, регулятивна	Нідерланди, Франція
2.	Патерналістська модель	1) Держава здійснює контроль за розвитком транспортного сектору; 2) процеси модернізації громадського транспорту ґрунтуються на державних інститутах фінансового забезпечення; 3) державне право власності на транспортну інфраструктуру; 4) обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури державними або приватними компаніями	Державне фінансування	Адміністративні	Держава. Функції: контролююча, економічна	Бельгія, Канада, Данія, Угорщина
3.	Змішана (комбінована) модель	1) Поєднання участі держави і приватних інститутів у фінансового забезпечення; 2) використання інструментів ДПП; 3) поєднання контролю держави з контролем приватних інститутів.	Державно-приватне партнерство	Поєднання адміністративних і ринкових	Державно-приватні інституції	Великобританія

\* складено автором

Використання комбінованої моделі сприятиме модернізації регіональної транспортної інфраструктури шляхом залучення різних джерел фінансування. Повноцінне впровадження комбінованої (змішаної) моделі фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту передбачає:

- виділення додаткових асигнувань з державного та/або місцевого бюджетів;
- залучення кредитних ресурсів під державні гарантії;
- залучення позабюджетних інвестицій на основі використання механізмів державно-приватного партнерства;
- зменшення субсидій в реальних цінах, які враховують інфляцію;
- розподіл частки експлуатаційних витрат підприємств громадського транспорту за джерелами їх покриття визначається ступенем соціальної орієнтованості національної економіки і централізацією державної податкової політики.

Таким чином, нами обґрунтовано наукові підходи до фінансового забезпечення суб'єктів господарювання (методологічний, процесний, ресурсний, формальний), що надало можливість ідентифікувати його на основі системного підходу як системи фінансових відносин між суб'єктами, спрямованої на акумуляцію фінансових ресурсів через структуру фінансового механізму на підставі визначених державою моделей регулювання.

Це надало можливість виділити ліберальну, патерналістську та комбіновану моделі фінансового забезпечення суб'єктів господарювання громадського транспорту, диференційовані за суб'єктом фінансування, механізмами реалізації, методами регулювання та обґрунтувати необхідність впровадження комбінованої моделі, що характеризується диверсифікацією джерел фінансування, використанням інструментів ДПП; змішаним контролем державних і приватних інститутів, що сприятиме модернізації регіональної транспортної інфраструктури та ефективності діяльності перевезення пасажирів громадським транспортом.

### **1.3. Формування механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту**

Ефективність діяльності підприємств громадського транспорту України визначається рівнем їх фінансового забезпечення та накопиченого фінансового потенціалу. Згідно з статистичними даними у 2019 році в економіку України залучено 584,45 млрд грн капітальних інвестицій, що на 11 % перевищує показник 2018 року. Однак, незважаючи на збільшення суми капітальних інвестицій в цілому, інвестиції у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність склали 41,37 млрд грн, що на 7,9 % менше показника 2018 року [94]. В цілому інвестиції в транспортну галузь з усіх джерел фінансування досягли в Україні тільки 2 % ВВП, тоді як у країнах ЄС – 3 % (середній показник по 27 країнах), а бюджетне фінансування в Україні перебуває на рівні 0,33 % ВВП, в ЄС – 1,1 % [94]. Дані статистики підтверджують перманентне недофінансування транспортної галузі з боку держави, що потребує використання альтернативних джерел (наприклад, залучення коштів міжнародних фінансових організацій для фінансування інфраструктурних транспортних проєктів, використання концесійних угод, запровадження механізмів державно-приватного партнерства, випуск облігацій місцевих позик тощо).

Це обумовлює необхідність дослідження теоретичних і прикладних питань формування механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту, уточнення його елементного складу на основі ідентифікації форм, джерел, методів та інструментів.

Проблематика функціонування механізму фінансового забезпечення діяльності підприємств громадського транспорту розкрита у працях таких науковців: О. Василика [13, с. 203], Л. Дробозіна [50, с. 21], Ю. Слободяник [158], О. Никифорок, Л. Чмирьова, Н. Федяй [84, с. 45-57], С. Юрій [176, с. 237].

Зокрема, Ю. Слободяник [158] досліджувала методичні основи побудови фінансового механізму для підприємств пасажирського автотранспорту та заходи реформування тарифно-цінового механізму для підприємств транспортної галузі.

О. Никифорок, Л. Чмирьова та Н. Федяй зосередили увагу на перспективах фінансового забезпечення транспортних проєктів [84, с. 45-57], однак детально не розкриваючи структуру фінансового механізму.

Проте, не заперечуючи вагомості напрацювань вищезазначених авторів, існує низка невирішених питань, пов'язаних з неоднозначністю трактування елементного складу механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту з урахуванням специфіки галузі, з різноспрямованістю підходів до його подальшої структуризації, що потребує проведення додаткових наукових досліджень.

Важливими факторами впливу на процес формування елементного складу і структури механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту є особливості державного та регіонального управління фінансовими потоками. Регулювання діяльності суб'єктів транспортної інфраструктури на означених рівнях відбувається на основі нормативно-правової бази, яка визначає взаємодію органів державної і регіональної влади, місцевого самоврядування та приватних суб'єктів господарювання з урахуванням особливостей галузі. Передумовою впровадження змін транспортної інфраструктури та переосмислення підходів до її фінансового забезпечення є реформа децентралізація влади, що активно розпочалась в Україні у 2016 році. Зосередження уваги влади регіонів на головних транспортних проблемах та неналежній організації транспортного обслуговування в цілому дозволить сформувати підхід до створення ефективного механізму фінансового забезпечення діяльності підприємств громадського транспорту.

Фінансове забезпечення підприємств громадського транспорту має ряд відмінностей від інших галузей України.

По-перше, пасажирський транспорт загального користування залишається однією з небагатьох галузей економіки держави, в якій лише частково діє основний принцип ринкової економіки – вартість товару (послуг) повинна бути сплачена споживачем виробнику [175, с. 93]. Підприємства, що забезпечують перевезення громадським транспортом груп громадян за пільговими тарифами, отримують від держави субвенції, які компенсуються із державного бюджету. Варто зазначити, що компенсація відбувається не в повному обсязі, що призводить до збиткової діяльності



суб'єктів господарювання комунальної власності.

По-друге, у структурі витрат підприємств громадського транспорту відсутні витрати на безпосереднє виробництво продукції або сировини. Результатом діяльності суб'єкту господарювання виступає процес надання послуги перевезення пасажирів в рамках визначеного та затвердженого маршруту.

По-третє, ринок транспортної галузі включає в себе підприємства різних форм власності. На наш погляд, саме конкуренція в межах різних форм власності на ринку громадських перевезень формує ринок транспортних послуг і робить його насиченим та конкурентоздатним. Але з точки зору податкового навантаження ця конкуренція є досить нерівномірною.

По-четверте, суттєвим фактором, що впливає на діяльність підприємств громадського транспорту, є нерегульованість ринкових цін на запчастини, паливно-мастильні матеріали, шини. Цей факт суттєво впливає на визначення собівартості перевезень.

Особливості транспортної галузі суттєво впливають на всі елементи фінансового механізму забезпечення підприємств громадського транспорту (форми, види, інструменти, джерела фінансових ресурсів). В теоретичній площині підходи до формування структури механізму також різняться. Наприклад, О. Василик [13, с. 203], О. Дробозіна [50, с. 264], П. Нікольський [85, с. 316], В. Сенчагов [157, с. 137], С. Юрій [176, с. 237], трактують фінансовий механізм як сукупність форм, методів, важелів та інструментів. І. Плікус [111, с. 19], Ю. Слободяник [158, с. 19]. та І. Сокиринська [160, с. 90] представляють власне бачення фінансового механізму в контексті взаємозв'язків фінансів підприємств з іншими ланками фінансової системи через формування системи фінансових відносин.

З позиції об'єктного складу (фінансових ресурсів) обґрунтовують економічну категорію «фінансовий механізм» В. Аранчій [2, с. 287] та О. Волков [35, с. 327]. Однак такий підхід є вузьким, оскільки не враховує суб'єктний склад означеного механізму. І. Балабанов [4, с. 114] трактує фінансовий механізм як систему дій фінансових важелів, що акцентує увагу на процесі функціонування його складових. Використовуючи системну методологію, Б. Райзберг, Л. Лозовський,

О. Стародубцева [150, с. 128] вважають фінансовий механізм складовою підсистемою господарського механізму.

Заслуговує на увагу визначення поняття «фінансовий механізм», представлене Л. Дробозіною як «...сукупність організаційних форм фінансових відносин у народному господарстві, порядок формування та використання централізованих та децентралізованих фондів грошових коштів, методи фінансового планування, форми управління фінансами та фінансовою системою, фінансове законодавство» [50, с. 21]. Авторка перераховує складові елементи фінансового механізму, проте не уточнює характер взаємозв'язків між ними.

Деякі автори ототожнюють фінансовий механізм з іншими спорідненими механізмами. В цьому контексті О. Ковалюк зазначає, що є фінансові механізми, які не варто порівнювати. Наприклад, поняття «механізм організації фінансів» та «фінансовий механізм організації» не є тотожними, оскільки перше визначає сукупність форм і методів, за допомогою яких упорядковують фінанси і фінансову діяльність; а друге – сукупність фінансових форм і методів, інструментів і важелів впливу на соціально-економічний розвиток підприємства, установи, галузі [157, с. 52].

Незважаючи на різновекторність трактувань фінансового механізму у науковій літературі, більшість авторів погоджуються з доцільністю використання системного підходу в цій предметній області та подібно визначають його підсистеми та складові. Розширюючи елементний склад механізму, С. Юрій виділяє такі його складові: фінансові методи (фінансове й оперативне управління, фінансове планування, фінансове забезпечення, фінансове регулювання і фінансовий контроль); фінансові важелі, стимули та санкції (податки, обов'язкові збори, відсотки за кредитами, норми фінансування та ін.); нормативно-правове забезпечення (система нормативних та розпорядчих документів, вироблена органами управління) [176, с. 97]. Безумовною перевагою означеного підходу є надмірна деталізація вищезазначених складових.

В табл. 1.7. наведено узагальнені підходи до визначення фінансового механізму.

## Узагальнення підходів до визначення фінансового механізму\*

№ з/п	Ідентифікація підходу до трактування фінансового механізму	Автори
	Фінансовий механізм – це	
1.	Сукупність методів фінансового впливу, методи реалізації економічних інтересів	Александрова М.М., Маслова С.О., Львовчкін С.В., Артус М.М., Кірейцев Г.Г.
2.	Сукупність форм і методів (форм, видів і методів організації фінансових відносин),	Аранчій В.І., Дробозіна О.Л., Федосов В.М., Огородник С.Я., Суторміна В.М., Сокиринська І.Г., Нікольський П.С., Юрій С.І.
3.	Система дії фінансових важелів,	Балабанов І.Т., Волков О.М.
4.	Система управління фінансами підприємства	Шеремет А.Д., Сайфулін Р.С., Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б.
5.	Комплекс дій органів управління	Лазебник Л.
6.	Система методів фінансово-кредитного планування, фінансово-кредитних важелів і форм організації управління фінансами та кредитом	Сенчагов В.К.

\*узагальнено автором

В додатку В наведено визначення поняття «фінансовий механізм» у економічній літературі.

Погоджуючись з доречністю та обґрунтованістю використання системної методології до дослідження фінансового механізму й враховуючи специфіку його функціонування у галузі транспорту, зауважимо, що під механізмом фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту будемо розуміти: систему фінансових відносин, що реалізується через сукупність форм, методів та інструментів впливу на фінансово-господарську діяльність підприємств громадського транспорту з метою ефективного формування, розподілу й використання фінансових ресурсів та виконання соціально важливої функції забезпечення перевезень пасажирів.

В цілому механізм фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту має складну структуру та вимагає детального вивчення його складових (методів, форм, інструментів). Наприклад, під поняттям «метод» найчастіше розуміють спосіб досягнення якої-небудь мети, вирішення конкретного завдання або ж сукупність прийомів освоєння дійсності [55, с. 276]. Визначення поняття «форма» в Словнику української мови трактується, як «тип, будова, спосіб організації чого-небудь»; «зовнішній вияв якого-небудь явища, пов'язаного з його сутністю, змістом».

Різноманітність наукових поглядів щодо ідентифікації методів фінансування представлено в табл. 1.8.

Таблиця 1.8

## Ідентифікація методів фінансування\*

№ з/п	Ідентифікація методів	Джерела				
		Н. Крепишева [72]	В. Захаров [57]	О. Мішук [79]	Г. Погрішук [113]	О. Василик [12]
1	2	3	4	5	6	7
1.	самофінансування	-	+	+	+	+
2.	фінансове планування	+	-	-	-	-
3.	фінансове оперативне управління	+	-	-	-	-
4.	фінансовий контроль	+	-	-	-	-
5.	взаємне фінансування	-	-	-	-	+
6.	фінансове забезпечення	+	-	-	-	-
7.	фінансове регулювання	+	-	-	-	-
8.	акціонування	-	+	+	+	-
9.	кредитне фінансування	-	+	-	+	-
10.	лізинг	-	+	-	+	-
11.	змішане фінансування	-	+	+	+	-
12.	боргове (кредитне) фінансування	-	-	+	-	-
13.	пряме фінансування через механізми ринку капіталу	-	-	-	-	+
14.	фінансування за рахунок дотацій	-	-	+	-	-
15.	венчурне фінансування	-	-	-	+	-
16.	бюджетне фінансування	-	-	-	+	+
17.	банківське кредитування	-	-	-	-	+

\*складено автором на підставі узагальнення [12, 57, 72, 79, 113].

Аналогічно форми фінансового забезпечення представлено в табл. 1.9.

Таблиця 1.9

## Ідентифікація форм фінансування\*

№ з/п	Ідентифікація форм	Джерела					
		Закон України «Про транспорт» [7]	Н. Кравчук [71]	В. Опарін [89]	О. Кириленко [62]	С. Усенко [170]	А. Загородний [56]
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	самофінансування	+	+	+	-	+	+
2.	кредитування	+	+	+	-	-	+
3.	зовнішнє фінансування	+	+	-	-	-	-

## Закінчення таблиці 1.9

1	2	3	4	5	6	7	8
4.	бюджетне фінансування	-	-	+	-	+	-
5.	акціонерне фінансування	-	-	-	+	-	-
6.	державне фінансування	-	-	-	+	-	+
7.	проектне фінансування	-	-	-	+	-	-
8.	позикове фінансування	-	-	-	+	-	-
9.	бюджетний кредит	-	-	-	-	+	-
10.	товарне кредитування	-	-	-	-	+	-
11.	інвестиційний лізинг	-	-	-	-	+	-
12.	інвестиційний селінг	-	-	-	-	+	-
13.	венчурне фінансування	-	-	-	-	+	-
14.	кошти іноземних фінансово-кредитних установ	-	-	-	-	+	-

\* складено автором на підставі узагальнення [56, 62, 71, 89, 170].

В таблицях 1.8. та 1.9. проведено ідентифікацію форм та методів фінансування, відповідно до якої можна зробити наступні висновки: в наукових працях представлено значну кількість методів фінансування; часто найменування методів та форм є однаковими, але за змістом вони відрізняються; в деяких джерелах методи диференційовано за групами. Відповідно до вищезазначеного, під методом фінансування будемо розуміти способи та прийоми, що використовуються для вибору складу та визначення структури джерел фінансування, а також форм їх реалізації для здійснення поточної та перспективної діяльності.

Визначено, що методами фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту є фінансове планування, прогнозування, фінансове регулювання, оподаткування. Слід зазначити, що фінансове забезпечення та фінансове регулювання є методами прямої дії, а інші – опосередкованими методами забезпечення такої дії [9, с. 203]. Під формою фінансування будемо розуміти зовнішній вираз внутрішнього змісту фінансових відносин, що формуються та реалізуються при функціонуванні суб'єкта господарської діяльності.

Аналогічного уточнення потребують категорії «вид фінансування», «інструмент фінансування» та «джерела фінансування». Відповідно до філософського енциклопедичного словника, «вид» – це категорія, що виражає різні рівні процесу узагальнення [175, с. 533]. Тому вид фінансування – це спосіб використання фінансових інструментів через різні рівні акумуляції ресурсів. Інструмент як важіль, за допомогою якого здійснюється вплив на певний об'єкт, необхідно трактувати у широкому розумінні.

Зважаючи на специфіку предметної сфери, інструменти фінансування для підприємств громадського транспорту варто трактувати як сукупність таких регуляторів: відсоткова ставка для банківського лізингового кредиту, облігації місцевої позики, дотації, субсидії, субвенції (для компенсації пільгових контрактів), норми амортизації, пільгове оподаткування (для приватних перевізників).

Важливою складовою фінансового механізму є джерела фінансування, які є такими для підприємств громадського транспорту: внутрішні (власні, позикові), зовнішні (власні, позикові) та змішані (державно-приватне партнерство). Джерелами фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту з комунальною формою власності є видатки місцевого та державного бюджетів, кредитування, а приватних підприємств громадського транспорту – власні та кредитні фінансові ресурси. Економічні особливості функціонування підприємств громадського транспорту багато в чому визначають основні напрями їх фінансового забезпечення, які можна згрупувати в 5 блоків за видами витрат і джерелами фінансування:

1) фінансування збитків, обумовлених неефективним державним регулюванням тарифів на пасажирські перевезення;

2) фінансування збитків, пов'язаних з соціальною підтримкою окремих категорій громадян;

3) фінансування придбання рухомого складу (просте і розширене відтворення);

4) фінансування інших капітальних витрат, що включає придбання обладнання для ремонту транспортних засобів, будівництво об'єктів виробничої та соціальної інфраструктури тощо;

5) фінансування витрат, пов'язаних із здійсненням поточної діяльності

підприємства (витрати на оплату праці працівникам, витрати на придбання матеріалів, ремонт і технічне обслуговування транспортних засобів, функціонування та обслуговування об'єктів соціальної інфраструктури).

На рис. 1.4 представлено галузеву специфіку факторів впливу на фінансове забезпечення підприємств громадського транспорту.



Рис. 1.4. Фактори впливу на фінансове забезпечення підприємств громадського транспорту (галузева специфіка)\*

\*складено автором на підставі узагальнення [69]

Організація фінансового забезпечення на підприємствах громадського транспорту комунальної форми власності має ряд особливостей. Власником та засновником зазначених підприємств є територіальна громада міста в особі міської ради. Відповідно, значну частину джерел фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту становлять субвенції державного бюджету на компенсацію пільгових контрактів та на оновлення рухомого складу (трамваї, тролейбуси, автобуси).

Костецький В. [69] вважає, що розробка ефективного фінансового механізму на регіональному рівні має враховувати інтереси зацікавлених сторін. Зокрема, для підприємства громадського транспорту це:

- формування політики ціноутворення;
- розробка механізмів фінансування капітальних вкладень;
- ефективне фінансове планування;
- ефективна організаційна структура.

На думку автора, такі заходи забезпечують стале функціонування підприємств транспортної галузі в частині наповнення доходів державного та місцевого бюджетів та задоволення потреб територіальної громади в наданні транспортних послуг.

Запропоновану структуру механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту представлено на рис. 1.5.

Сформована структура механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту відповідає основній меті його функціонування – створення цілісної системи фінансового забезпечення, спрямованої на акумуляцію внутрішніх фінансових ресурсів; дотримання належного рівня фінансування через використання зовнішніх джерел; забезпечення ефективності використання фінансових ресурсів; формування пріоритетних напрямків фінансового забезпечення господарської діяльності.



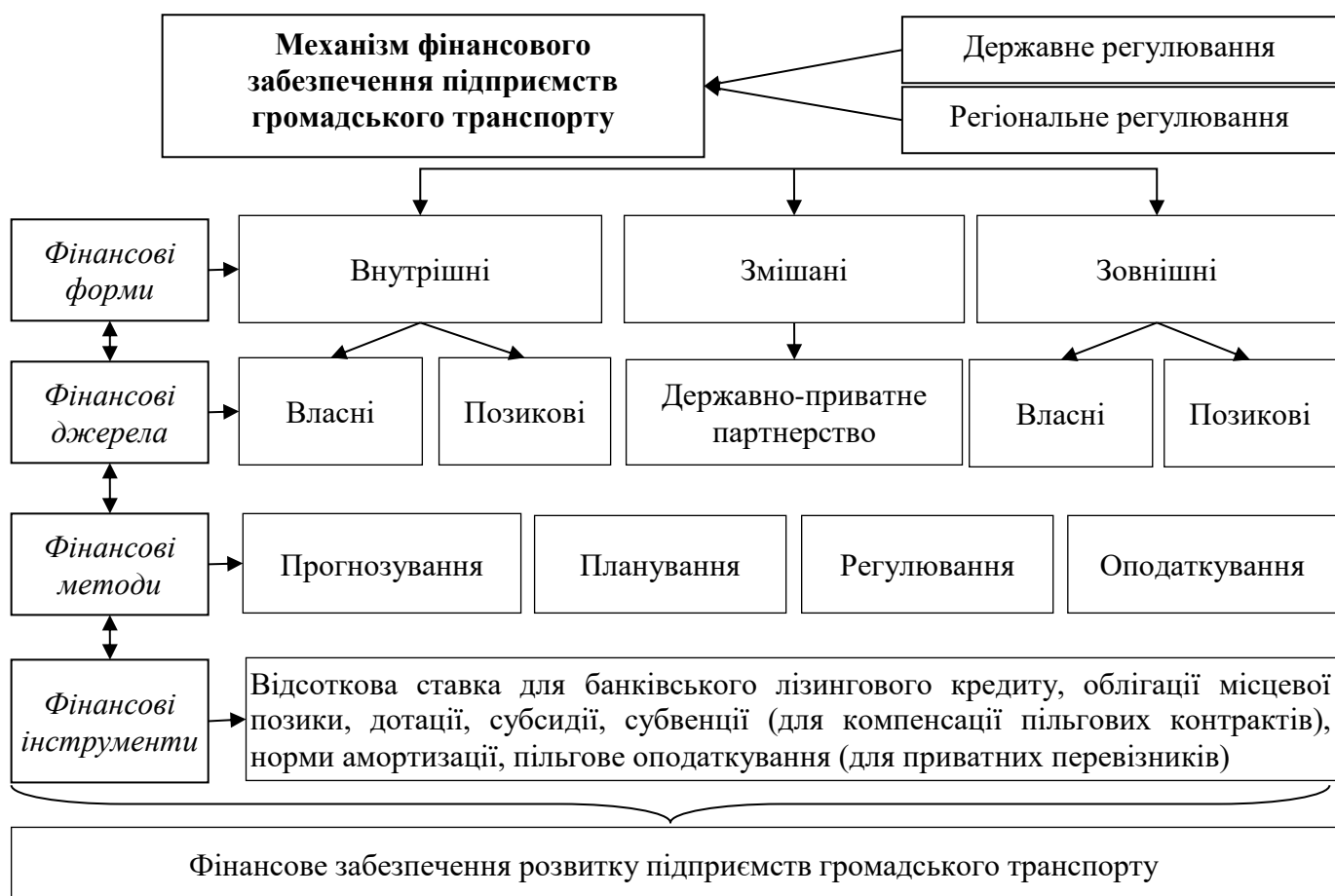


Рис. 1.5. Структура механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту\*

\*складено автором на підставі [11, 15, 153, 158].

Механізм фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту складається з фінансових форм, джерел, методів та інструментів. Розрізняють наступні фінансові форми: внутрішні, зовнішні та змішані, що зумовлено взаємозв'язком між процесом фінансового забезпечення та формами капіталу і фінансовими ресурсами підприємств громадського транспорту. Внутрішні та зовнішні фінансові форми включають власні та позикові джерела, а джерелами фінансового забезпечення є державно-приватне партнерство. Механізм фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту включає систему фінансових методів – це фінансові способи, які використовує суб'єкт господарювання під час реалізації фінансової діяльності: прогнозування, планування, регулювання, оподаткування. До інструментів фінансового забезпечення підприємств громадського

транспорту з урахуванням галузевої специфіки варто включити:

- 1) відсоткову ставку для банківського лізингового кредиту;
- 2) облігації місцевої позики;
- 3) дотації, субсидії, субвенції (для компенсації пільгових контрактів);
- 4) норми амортизації;
- 5) пільгове оподаткування (для приватних перевізників).

Переваги та недоліки використання джерел фінансового забезпечення для підприємств громадського транспорту представлено в таблиці 1.10.

Таблиця 1.10

Переваги та недоліки використання зовнішніх, внутрішніх та змішаних джерел фінансового забезпечення для підприємств громадського транспорту\*

№ з/п	Джерело фінансування	Переваги	Недоліки
1.	Самофінансування	Автономність діяльності підприємств громадського транспорту від фінансово-кредитних установ; відсутні додаткові витрати, пов'язані з мобілізацією коштів	Обмежені можливості здійснення контролю внутрішнього фінансування; ліміт залучення фінансових ресурсів; обмеження темпів розвитку підприємства
2.	Кредитування	Розвиток потенціалу підприємств завдяки додатковим фінансовим надходженням. Наприклад, перевагами залучення міжнародних фінансових джерел для транспортної галузі є вигідні умови кредитування; відсутність додаткових платежів у вигляді штрафних санкцій; безкоштовна технічна допомога з оформленням документів (прикладі аналізу витрат та зисків, тендерна документація, економічне обґрунтування).	Цільове використання коштів; повернення, строковість, платність; високі відсоткові ставки для отримання кредиту; складності при отриманні кредиту.
3.	Державна підтримка	Безповоротне, безоплатне надання коштів, інвестицій на розвиток підприємств громадського транспорту	Державний фінансовий контроль за цільовим використанням бюджетних коштів
4.	Державно-приватне партнерство (наприклад, концесія)	Обмеженість в отриманні державних гарантій в реалізації проектів ДПП на регіональному рівні; значна частина коштів для поліпшення транспортної галузі очікується від міжнародних фінансових інститутів, що уповільнює процес впровадження ДПП	Відсутність прозорого політичного середовища для впровадження проектів транспортної галузі; нестабільний характер нормативної бази щодо залучення прямих іноземних інвестицій; відсутність податкового стимулювання.

\* складено автором на підставі [84, 111, 158]

Визначено переваги та недоліки кожного джерела фінансового забезпечення, що мають безпосередній вплив на розвиток суб'єктів господарювання і на соціально-економічний розвиток держави в цілому. Для підприємств громадського транспорту самофінансування складає основну частку фінансового забезпечення, зберігаючи мінімальний вплив державних інструментів на зовнішню та внутрішню діяльність суб'єкту господарювання.

На наш погляд, при дослідженні джерел фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту, значну увагу варто приділили альтернативним джерелам фінансових ресурсів, зокрема, облігаціям місцевих позик та концесії в межах державно-приватного партнерства.

Таким чином, обґрунтовано елементний склад механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту та здійснено його структуризацію як системи фінансових відносин, що реалізується через сукупність форм, методів та інструментів впливу на фінансово-господарську діяльність підприємств громадського транспорту з метою ефективного формування, розподілу й використання фінансових ресурсів та виконання соціальної функції забезпечення перевезень пасажирів.

На відміну від існуючих підходів до структури механізму фінансового забезпечення, розширено перелік його інструментів (відсоткова ставка для банківського лізингового кредиту, облігації місцевої позики, дотації, субсидії, субвенції (для компенсації пільгових контрактів), норми амортизації, пільгове оподаткування (для приватних перевізників)) з врахуванням галузевої специфіки та обґрунтовано необхідність змішаного фінансування (державно-приватне партнерство), що відповідатиме сутності комбінованої моделі регулювання громадського транспорту на регіональному рівні.

Сформована структура механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту відповідає основній меті його функціонування – створенню цілісної системи фінансового забезпечення, спрямованої на акумуляцію внутрішніх фінансових ресурсів; дотримання належного рівня фінансування через використання зовнішніх джерел; забезпечення ефективності використання фінансових ресурсів;

формування пріоритетних напрямків фінансового забезпечення господарської діяльності.

## ВИСНОВКИ ДО ПЕРШОГО РОЗДІЛУ

1. В результаті дослідження теоретичних основ транспортної регіональної системи як об'єкту фінансового забезпечення було з'ясовано, що запропоновані в економічній літературі визначення поняття «транспорт» взаємопов'язані з його соціально-економічною функцією, що потребує виділення певних ознак, які розкривають його сутність. Такими класифікаційними ознаками транспорту є: 1) територіальна ознака; 2) спосіб переміщення; 3) швидкість переміщення; 4) сфера використання; 5) види перевезення; 6) види транспортного засобу. Враховуючи сформовані вимоги до терміну «транспорт», запропоновано таке його тлумачення: транспорт – це соціально-економічна детермінанта розвитку регіону, просторової мобільності його мешканців та спосіб комунікації бізнесу.

2. В дисертації запропоновано формування дескриптивної моделі транспортної регіональної системи як сукупності суб'єктної складової (органи місцевої влади, наділені власними та делегованими повноваженнями) та об'єктної складової (транспортні підприємства, транспортна інфраструктура, види транспортних засобів, диференційованих за способом пересування, рівнем контролю, формою власності, локацією). Це дозволило виділити передумови її розвитку: 1) просторова мобільність; 2) інтегрований розвиток міст; 3) належне фінансування галузі; 4) ефективна регіональна політика; 5) позитивна динаміка оновлення транспортних засобів і інфраструктури, відзначити необхідність належного фінансового забезпечення.

3. Аналіз існуючих підходів до визначення фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту дозволив зробити виділити два основні підходи до його трактування: 1) звужений підхід, що дозволяє ідентифікувати фінансове забезпечення з позиції форм, методів, джерел, акумульованих ресурсів, процесів формування та розподілу; 2) широкий підхід, який дозволяє інтегрувати позиції окремих дослідників. Обґрунтовано необхідність досліджувати фінансове

забезпечення підприємств громадського транспорту на основі системного підходу. Відповідно, уточнено визначення поняття фінансового забезпечення як системи фінансових відносин між окремими суб'єктами, спрямованих на акумуляцію фінансових ресурсів, що реалізуються за допомогою механізму та його окремих складових на основі визначених державою моделей.

4. Здійснено оцінку закордонного досвіду фінансування підприємств громадського транспорту, що свідчить про наявність національних особливостей пов'язаних з: 1) відмінністю пріоритетних джерел фінансування галузі; 2) різноманітністю процедур надання пільг; 3) різними напрямками розподілу коштів місцевих бюджетів. Визначено основні джерела фінансування розвитку громадського транспорту, виокремлено їх переваги та недоліки.

5. Обґрунтовано наукові підходи до фінансового забезпечення суб'єктів господарювання (методологічний, процесний, ресурсний, формальний, що надало можливість ідентифікувати його на основі системного підходу як системи фінансових відносин між суб'єктами, спрямованої на акумуляцію фінансових ресурсів через структуру фінансового механізму на підставі визначених державою моделей регулювання. Це надало можливість виділити наступні моделі фінансового забезпечення суб'єктів господарювання громадського транспорту: ліберальну, патерналістську та комбіновану, що диференційовані за суб'єктом фінансування, механізмами реалізації, методами регулювання та обґрунтувати необхідність впровадження комбінованої моделі, що характеризується диверсифікацією джерел фінансування, використанням інструментів ДПП; змішаним контролем державних і приватних інститутів, що сприятиме модернізації регіональної транспортної інфраструктури та ефективності діяльності перевезення пасажирів громадським транспортом.

6. Оцінка змісту вищезазначених моделей фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту дозволяє обґрунтувати необхідність впровадження в Україні на регіональному рівні комбінованої (змішаної) моделі, що пояснюється наявністю таких передумов: 1) багатоманітність підприємств різних форм власності на ринку транспортної галузі. Наявність конкуренції в межах варіацій

форм власності на ринку громадських перевезень формує ринок транспортних послуг; 2) нерегульованість ринкових цін на запчастини, паливно-мастильні матеріали, що впливає на розмір собівартості перевезень; 3) збитковість підприємств комунальної форми власності з причини неповного відшкодування пільгових з боку держави перевезень. Варто зазначити, що компенсація пільгових перевезень з державного бюджету відбувається не в повному обсязі, що призводить до збиткової діяльності суб'єктів господарювання комунальної власності; 4) відсутність у структурі витрат підприємств громадського транспорту витрат на безпосереднє виробництво продукції або сировини.

7. Запропоновано елементний склад механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту (форма фінансування, метод фінансування, вид фінансування, інструменти фінансування) з врахуванням специфіки транспортної галузі та здійснено його структуризацію як системи фінансових відносин, що реалізується через сукупність форм, методів та інструментів впливу на фінансово-господарську діяльність підприємств громадського транспорту з метою ефективного формування, розподілу й використання фінансових ресурсів та виконання соціально важливої функції забезпечення перевезень пасажирів. Сформована структура механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту відповідає основній меті його функціонування – створенню цілісної системи фінансового забезпечення, спрямованої на акумуляцію внутрішніх фінансових ресурсів; дотримання належного рівня фінансування через використання зовнішніх джерел; забезпечення ефективності використання фінансових ресурсів; формування пріоритетних напрямків фінансового забезпечення господарської діяльності.

Основні результати та положення даного розділу опубліковані автором в наукових працях: [18, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 33, 34].

## РОЗДІЛ 2

# ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

### **2.1. Науково-методичний підхід до оцінювання ефективності фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту**

Рух України на шляху до євроінтеграції вимагає від кожної галузі країни радикальних змін. В першу чергу, це стосується державотворчих галузей, якою є провідна галузь економіки країни – транспортна.

Сучасний кризовий стан транспортної галузі України гальмує європейську інтеграцію інфраструктури в цілому та потребує розробки нових підходів до фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. Співпраця України та Європейського Союзу потребує суттєвих змін у діяльності підприємств транспортної галузі, що потребує залучення значних обсягів фінансових ресурсів.

Дослідженням сучасного стану фінансового забезпечення транспортної галузі України в розрізі окремих видів транспорту і системи в цілому займалися такі науковці, як Н. Богомолова, В. Гурнак, І. Клименко, О. Коба, В. Левківський, О. Никифорук, О. Парубець, А. Рибчук, І. Садловська, А. Румянцев, П. Яремович.

Але недостатньо вивченими залишаються питання ефективності фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту, оцінки джерел фінансування за їх видами, що потребує проведення подальших наукових досліджень.

Стратегічні цілі транспортної галузі України формуються на основі нормативно-правової бази, що є основою для середньострокової перспективи розвитку національної транспортної системи, а саме: Транспортної стратегії України до 2030 року, Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р., Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018 – 2022 рр., Морської доктрини на період до 2035 р., Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до

2020 р., Стратегії розвитку морських портів на період до 2038 р. та інших чинних нормативно-правових актів.

Транспортна інфраструктура активно впливає на розвиток національних економік, сприяючи їх швидкій інтеграції у регіональні союзи та світове господарство. Використання об'єктів транспортної інфраструктури активізує розширення міжнародних економічних відносин, прискорює глобалізаційні тенденції розвитку сучасної цивілізації [106].

У галузевій структурі економіки транспортну галузь слід розглядати за її вагомістю у показниках валової доданої вартості. Валова додана вартість суб'єкту господарювання – основний показник капіталізації і ефективності діяльності підприємства.

Аналіз структури капітальних інвестицій за видами економічної діяльності демонструє нагальну потребу розвитку транспортної інфраструктури у капітальних інвестиціях.

Проаналізувавши статистичні дані перевезень пасажирів автомобільним транспортом (автобусами) у 2010-2019 рр., слід відмітити, що кількість пасажирів у 2019 році у порівнянні з 2010 роком зменшилася на 1 921,4 млн. пас. і становила 1804,9 млн. пас [94].

Загалом зменшення перевезень відбулося за всіма регіонами України. Найбільше скорочення перевезень автомобільним транспортом за період 2015-2019 рр. спостерігалось в м. Київ (-84,7 млн. пас.), Дніпропетровській обл. (-51,5 млн. пас.), Одеській обл. (-44,8 млн. пас.), Донецькій обл. (-35,9 млн. пас.), Харківській обл. (-34,5 млн. пас.) та Львівській обл. (-28,7 млн. пас.) [94]. Зменшення перевезень автомобільним транспортом (автобусами) пов'язане з погіршенням економічної ситуації в Україні, збільшенням витрат на цей вид перевезень, недостатнім фінансуванням автомобільного (автобусного) транспорту. Також слід відмітити відсутність статистичних даних перевезень автомобільним транспортом в АР Крим з 2014 по 2019 рік, у зв'язку з анексією Криму Російською Федерацією.

Перевезення пасажирів трамвайним транспортом представлено в додатку Д.

Оцінка статистичних даних перевезень пасажирів трамвайним транспортом за



регіонами у 2010 – 2019 рр. свідчать про те, що кількість пасажирів зменшилася на 86 млн. пас. у 2019 році в порівнянні з 2010 роком і становить 628 млн. пас [94]. Найбільше зменшення кількості пасажирів в період 2015-2019 рр. відбулося в Дніпропетровській обл. (-42 млн. пас.), Донецькій обл. (-25 млн. пас.), Харківській обл. (-23 млн. пас.), Запорізькій обл. (-17 млн. пас.) та м. Київ (-15 млн. пас.).

Дані про перевезення пасажирів тролейбусним транспортом представлено у додатку Ж.

Аналіз статистичних даних перевезень пасажирів тролейбусним транспортом за регіонами протягом 2010-2019 рр. показує, що кількість пасажирів зменшилася на 258 млн. пас. у 2019 році в порівнянні з 2010 роком і становить 946 млн. пас. [94]. Найбільше скорочення кількості пасажирів відбулося у м. Київ (-53 млн. пас.), Харківській обл. (-39 млн. пас.), Донецькій обл. (-34 млн. пас.), Луганській обл. (-15 млн. пас.), Тернопільській обл. (-12 млн. пас.), у Вінницькій та Дніпропетровській областях (по -10 млн. осіб). Збільшення кількості перевезень пасажирів тролейбусним транспортом в порівнянні з 2015 роком відбулося у Херсонській та Кіровоградській областях.

Виходячи з результатів дослідження, варто зазначити, що зменшення перевезення пасажирів автомобільним (автобусним) транспортом відбулося з причини економічної нестабільності в країні та відсутності інвестиційної привабливості галузі в цілому.

По-перше, значний вплив на пасажиропотік, та, як наслідок, недоотримання доходів від перевезень, відбувся через анексію Криму та бойові дії на Сході України. Кількість пасажирів, перевезених трамвайним транспортом, не зазнала значних змін, лише Одеська область збільшила свої показники. Згідно даних Державної служби статистики України динаміка перевезень тролейбусним транспортом має тенденцію до зменшення у багатьох областях.

По-друге, недостатній рівень інвестицій у транспортну галузь призвів до морального та матеріального старіння рухомого складу транспортних засобів. Цей факт обумовлює критичну необхідність фінансового забезпечення транспортної галузі шляхом залучення іноземних інвестицій та впровадження нових методик щодо

функціонування дієвого механізму фінансового забезпечення. Незадовільний стан вітчизняної інвестиційно-інноваційної складової транспортної галузі ґрунтується на низькому рівні тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з місцевого та державного бюджетів; відсутністю запровадження інструментів приватно-державного партнерства; недосконалістю використання лізингових операцій на ринку України.

Фінансове забезпечення витрат підприємств транспортної галузі в Україні здійснюється за рахунок фінансових надходжень від реалізації транспортної послуги або іншої форми транспортної продукції; асигнувань з державного та місцевого бюджетів; інвестицій та цільових субсидій; доходів від нетранспортної діяльності суб'єктів господарської діяльності.

За даними Державної служби статистики України сучасне фінансове забезпечення транспортної галузі є незадовільним і характеризується низькою платоспроможністю суб'єктів господарювання, а також унеможливорює сталий розвиток інфраструктури. Для транспортних підприємств, фінансовий стан яких вкрай нестійкий, відсутність необхідного обсягу фінансових ресурсів, наявність значного морального та фізичного зносу основних засобів є причиною погіршення якості транспортних послуг [59]. В таблиці 2.1 наведено статистичні дані видатків на транспорт державного бюджету України за останні сім років відповідно до функціональної класифікації в розрізі місцевого, державного та зведеного бюджетів.

Таблиця 2.1

Видатки на транспорт державного бюджету України 2010-2019рр.\*

Рік	Місцеві бюджети, млн. грн.	Державний бюджет, млн. грн.	Зведений бюджет, млн. грн.
2010	2 674	12 608	15 282
2011	3 754	14 735	18 489
2012	3 853	12 848	16 701
2013	3 691	14 203	17 893
2014	4 348	14 429	18 777
2015	8 006	23 104	31 110
2016	13 927	15 335	29 262
2017	28 815	20 575	49 390
2018	42 340	27952	70 293
2019	40 735	36766	77 501

\*складено автором на основі [94]

Аналіз даних табл. 2.1. показує, що спостерігається значне збільшення видатків на транспорт для місцевих бюджетів з 2 674 млн. грн в 2010 році до 40 735,2 млн. грн. в 2019 році. Видатки для державного бюджету України також мають тенденцію до зростання. Так, у 2010 році вони становили 15 282 млн. грн., а в 2019 році збільшилися до 36766 млн. грн.

З соціальної точки зору позитивна динаміка зростання видатків на транспорт на всіх рівнях фінансового забезпечення може призвести до збільшення доходів від галузі, реалізації структурних змін за рахунок цього та задоволення потреб населення у переміщенні в громадському транспорті. А на думку К. Коломбієра, державні видатки на транспортну інфраструктуру поживляють економічне зростання [183].

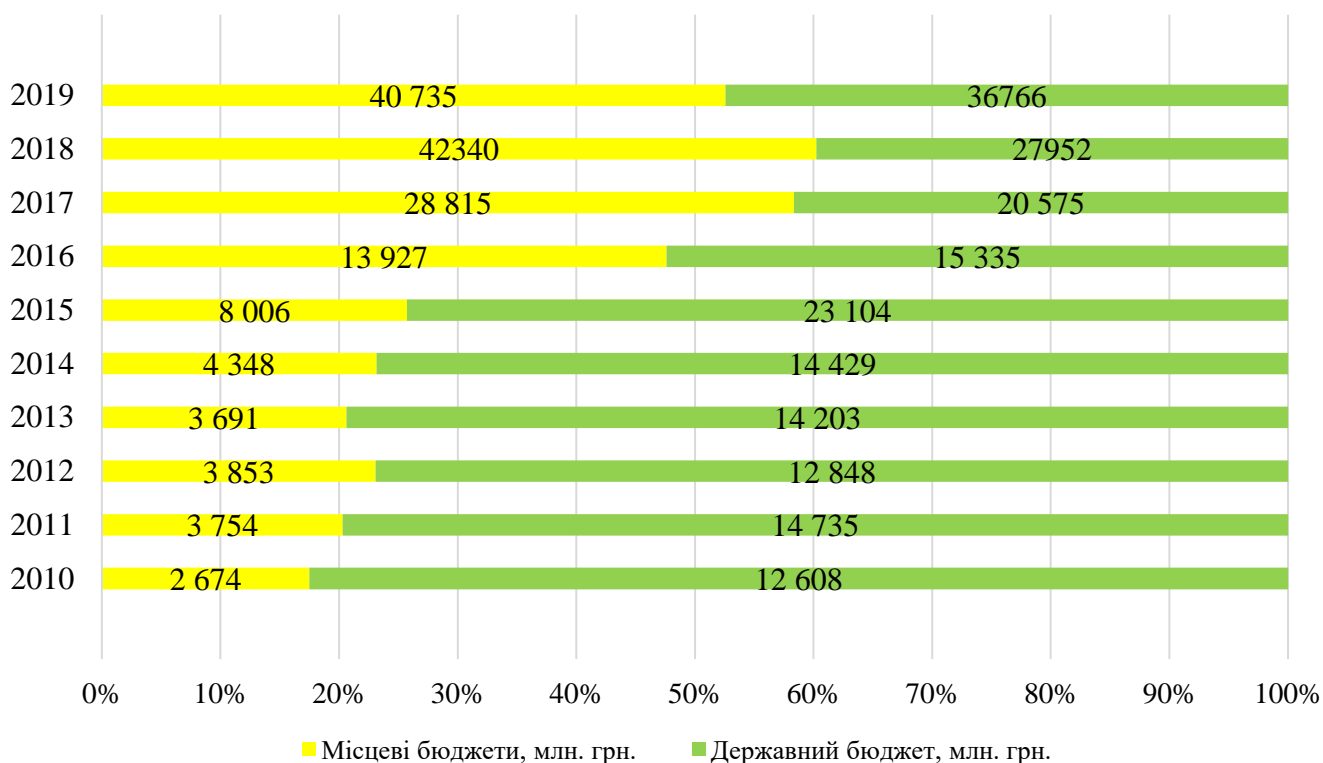


Рис. 2.1. Динаміка видатків на транспорт зведеного бюджету України у 2010 – 2019 рр.\*

\*складено за даними [94]

Проаналізувавши видатки зведеного бюджету України (рис. 2.1.) на транспорт, можна стверджувати про пріоритетне значення транспортної галузі, що визначає стан національної економіки країни. Ефективне та раціональне використання державою видатків на транспорт сприятиме збільшення доходів від галузі, реалізації

структурних змін за рахунок цього та задоволенню потреб населення у переміщенні в громадському транспорті.

Сучасний стан транспортної галузі України та фінансове забезпечення громадського транспорту зобов'язує здійснювати заходи щодо залучення іноземних інвестицій для розвитку галузі. Така ситуація зумовлена недостатнім фінансовим забезпеченням галузі як з боку державного рівня, так і з боку місцевих бюджетів. Заходи з оновлення рухомого складу громадського транспорту, будівництво нових та реконструкція старих трамвайних і тролейбусних ліній майже не здійснювалась. Негативну роль в акумулюванні коштів на забезпечення основних засобів галузі відіграє пільгова категорія населення, проїзд яких не компенсується (або компенсується частково) з державного бюджету України.

Міжнародна підтримка у вигляді зовнішніх інвестицій є невід'ємним показником сталого розвитку транспортної галузі України та успішним кроком до євроінтеграції країни в цілому. Зокрема, у 2016 році між Європейським інвестиційним банком та Міністерством інфраструктури України було підписано угоду в рамках проекту «Міський громадський транспорт в Україні» [138]. Термін реалізації проекту 22 роки з пільговим кредитуванням на 5 років (табл. 2.2.).

Таблиця 2.2

## Фінансове забезпечення проекту «Міський громадський транспорт в Україні»\*

№ з/п	Гарантії	Суб'єкт, що надає фінансове забезпечення	Заходи в межах реалізації проекту	Вартість проекту
1.	Проекти під державні гарантії	Європейський інвестиційний банк	Придбання автобусів; придбання тролейбусів; придбання трамваїв; будівництво тролейбусної лінії; реконструкція тролейбусної лінії; реконструкція трамвайної лінії; упровадження системи автоматизованої оплати проїзду; реконструкція трамвайних та тролейбусних депо; упровадження інформаційних систем.	234 638 тис. євро**
2.	Проекти під місцеві гарантії	Європейський банк реконструкції та розвитку	Придбання автобусів; придбання тролейбусів; будівництво трамвайної лінії; упровадження системи автоматизованої оплати проїзду; реконструкція трамвайних та тролейбусних депо	173 500 тис. євро
	Всього			408 138 тис. євро

\*складено автором на підставі [94]

\*\*орієнтовна вартість

Значне зростання інвестицій в основний капітал транспорту, на наш погляд, взаємопов'язане з процесами децентралізації в Україні. З 2016 р. спостерігається збільшення частки бюджетних коштів серед джерел фінансування капітальних інвестицій та частки вкладень з коштів місцевих бюджетів у загальних бюджетних інвестиціях. Саме з цього року капітальні інвестиції в Україні демонструють потужну динаміку за всіма видами економічної діяльності (рис. 2.2.)

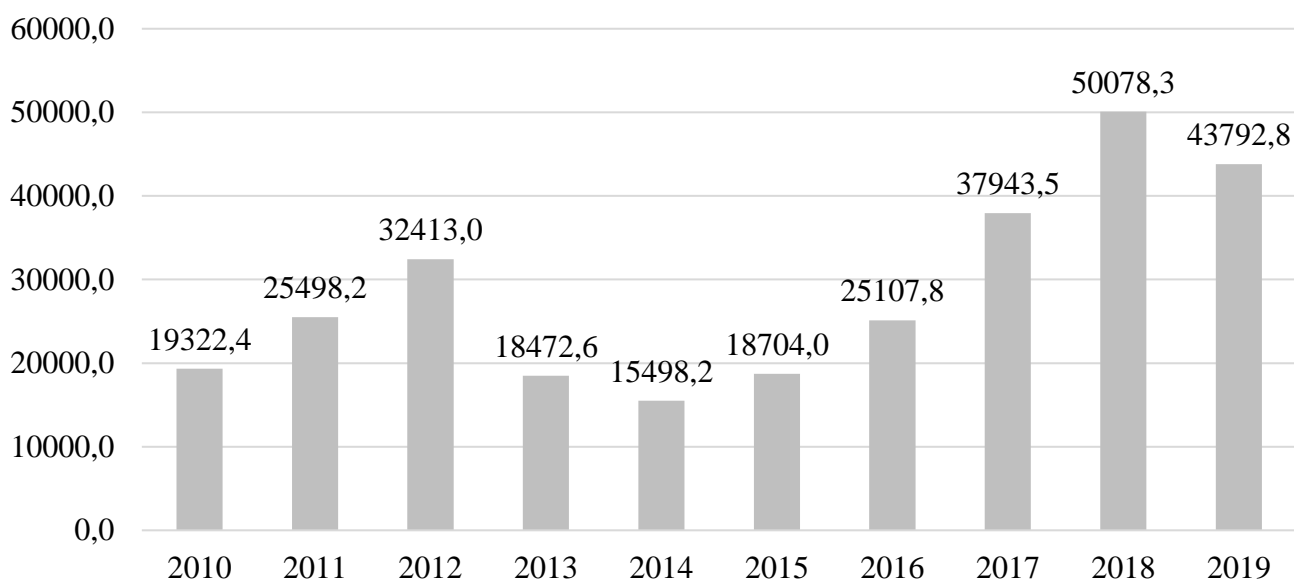


Рис. 2.2. Динаміка вітчизняних інвестицій в основний капітал транспорту України, млн. грн.\*

\*складено автором на підставі узагальнення [138]

Одним із головних джерел фінансового забезпечення у провідних країнах світу з розвинутою транспортною інфраструктурою є лізинг. Він підвищує рівень конкурентоспроможності підприємств громадського транспорту та виводить його на якісно новий рівень на ринку.

Лізингову діяльність варто розглядати з двох точок зору. По-перше, як матеріально-технічне постачання до забезпечення підприємств і організацій матеріально-технічними ресурсами тривалого користування. По-друге, як інвестиційну діяльність лізингових компаній або банків [102].

В Україні якість громадського транспорту досить низька, що потребує здійснення заходів щодо його оновлення. Одноразові витрати є надмірними для

місцевих та регіональних бюджетів. Грошові надходження від оплати проїзду у громадському транспорті можуть забезпечити здійснення лізингових платежів та зменшити навантаження на витрати з державного чи місцевого бюджетів. З макроекономічної точки зору лізинг – фінансовий інструмент, який стимулює фінансове забезпечення реновації застарілого рухомого складу та оновлення інфраструктури в цілому. Показником, що відображає реальний стан взаємодії підприємств громадського транспорту та лізингових компаній, є вартість договорів фінансового лізингу та їх динаміка.

Вартість договорів фінансового лізингу на транспорті за останні роки має мінливий характер. У 2011 році вартість договорів становила 74434,6 млн. грн, а частка транспорту в загальному обсязі лізингових операцій досягла 61%. В період 2015-2018 рр. вартість договорів фінансового лізингу в транспортній галузі України значно скоротилась. У 2018 році вона становила 6925,7 млн. грн. Зменшення кількості договорів можна пов'язати з банківською кризою 2014-2018 рр. та значним скороченням банківських установ на території всієї України (табл. 2.3)

Таблиця 2.3

## Вартість договорів фінансового лізингу транспортної галузі України\*

Рік	Вартість договорів фінансового лізингу, млн. грн.	Частка транспорту в загальному обсязі лізингових операцій, %	Вартість договорів фінансового лізингу за обладнанням, млн. грн.
2010	18123,3	59,0	-
2011	74434,6	61,0	17696,5
2012	24128,4	58,0	24425,2
2013	48158,6	72,0	50469,4
2014	36642,1	63,0	42362,5
2015	8252,8	31,0	14713,6
2016	7886,4	35,0	13 828,2
2017	7220,4	32,0	13 948,2
2018	6925,7	27,1	16063,3

\*складено автором [94]

За підсумками I кварталу 2019 року спостерігалось збільшення кількості договорів фінансового лізингу – на 92,1% порівняно з аналогічним періодом 2018 року за всіма видами економічної діяльності. При цьому вартість договорів фінансового лізингу збільшилась на 39,7%. Станом на 31.03.2019 р. найбільшими

споживачами лізингових послуг була транспортна галузь, а вартість договорів становила 1763,3 млн. грн. (рис. 2.3.).

Одним із способів залучення коштів на збільшення видатків стало отримання державою кредитів від МВФ. Залучення кредитних ресурсів в період з 2010 р. по 2013 р. становило 14 мільярдів доларів. У 2014 році Україна отримала – 4,6 млрд. дол., а в 2015 – 6,7 млрд. дол. В 2016-2017 рр. Україна отримала ще 2 млрд. дол. Однак значні кредитні надходження вимагають повернення, що в подальшому може негативно відобразитись не лише на транспортній галузі, а й на стані національної економіки в цілому.

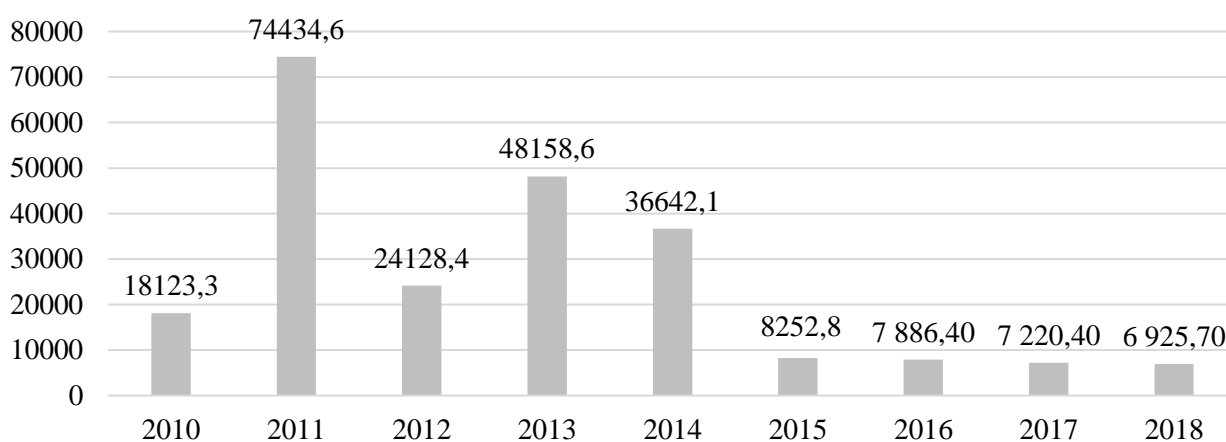


Рис. 2.3. Динаміка вартості договорів фінансового лізингу на транспорті в Україні у 2010-2019 рр., млн. грн.\*

\*складено автором на підставі [94]

В умовах кризового стану транспортній галузі необхідна суттєва державна підтримка шляхом створення умов для здешевлення кредитних ресурсів, організація заходів з державно-приватного партнерства та мікрокредитування. Посилення співпраці між державою та приватним сектором, органів державної влади та місцевого самоврядування, запровадження децентралізації шляхом скоординованих ініціатив державної політики забезпечує сталий розвиток транспортної галузі України і створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

З метою підвищення ефективності фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту нами запропоновано використання науково-методичного підходу на підставі використання таксонометричного методу. В якості аналітичних

показників для аналізу обрано: 1) рентабельність активів; 2) чиста маржа; 3) коефіцієнт заборгованості підприємства; 4) робочий капітал; 5) коефіцієнт покриття; 6) зростання продажів; 7) рівень зростання прибутків. Обґрунтування фінансових показників, які обрані для аналізу ефективності фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту, представлено в таблиці 2.4.

Таблиця 2.4

Обґрунтування фінансових показників в межах застосування запропонованого науково-методичного підходу\*

№ з/п	Показники	Обґрунтування оцінки обраного показника фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту та функціонування рейтингової оцінки
1.	Рентабельність активів	Індикатор прибутковості підприємства громадського транспорту, що фіксує рівень прибутку як відсотку від власного капіталу підприємства. Рентабельність активів дає розуміння наскільки прибутковою є підприємство для власників та інвесторів. Від'ємні значення свідчать про збитки, а при від'ємному значенні капіталу, коефіцієнт не розраховується.
2.	Чиста маржа	Індикатор прибутковості, що відображає відношення чистого прибутку до загальної виручки підприємства громадського транспорту. Чим вища чиста маржа, тим більш ефективною вважається підприємство з точки зору конвертації продажів у реальний прибуток. Від'ємні значення свідчать про збитки.
3.	Коефіцієнт заборгованості підприємства	Індикатор прибутковості, що відображає відношення зобов'язань до загальних активів підприємства громадського транспорту. Чим нижчий коефіцієнт заборгованості, тим вищий рівень ефективності від діяльності підприємства, а високі показники свідчать про неефективну кредитну політику на підприємстві
4.	Робочий капітал	Коефіцієнт відношення робочого капіталу до загальних активів підприємства. Високий рівень робочого капіталу свідчить, що підприємство громадського транспорту здатне сплачувати поточні борги та має фінансові ресурси для розширення діяльності.
5.	Коефіцієнт покриття	Індикатор фінансового стану підприємства громадського транспорту, що відображає відношення оборотних активів до поточних зобов'язань підприємства. Відображає здатність підприємства до забезпечення короткострокових зобов'язань з оборотних коштів. Цей коефіцієнт відображає найбільш загальну оцінку ліквідності активів підприємства.
6.	Зростання продажів	Індикатор ділової активності підприємства громадського транспорту, що відображає рівень надання послуг у перевезенні пасажирів громадським транспортом, що виражений в грошовій формі.
7.	Рівень зростання прибутків	Індикатор ділової активності підприємства громадського транспорту, що відображає відсоток зростання прибутку з попереднім роком.

\*складено автором



В таблиці 2.5. проведено аналіз рентабельності активів підприємств громадського транспорту. Інформаційною базою для дослідження обрано фінансову звітність комунальних підприємств громадського транспорту різних регіонів України.

Таблиця 2.5

Рентабельність активів підприємств громадського транспорту, % \*

№ з/п	Підприємство	Рік				
		2015	2016	2017	2018	2019
1.	КП «Київпастрас»	0,16	3,02	2,69	-1,66	-0,97
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	0,0	-8,25	0,0	-9,97	-8,76
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-32,31	5,84	-5,11	-7,7	-5,6
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-7,84	-2,96	-5,96	-10,69	-5,73
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-17,18	-11,98	-26,44	-17,2	-4,66
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	10,99	-4,43	-4,35	-4,26	-6,49
7.	КП «Черкасиелектротранс»	-35,57	0,07	0,1	0,08	0,35
8.	КП «Одесміськелектротранс»	7,1	-0,36	-0,46	-0,7	5,64
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-2,55	-0,45	-1,69	-11,04	-17,26
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-22,36	-63,72	-115,83	-13,75	-8,28

\* розраховано автором на основі [199]

Аналіз показників рентабельності активів комунальних транспортних підприємств свідчить про тенденцію до зменшення рівня рентабельності активів майже на всіх підприємствах громадського транспорту. Найнижчий показник рентабельності активів у 2019 році був на КП «Тернопільелектротранс» (- 17,26 %). Таке відношення чистого прибутку (збитку) до загальних активів підприємства є показником зниження попиту на послуги у перевезенні пасажирів громадським транспортом та перенагромадження активів.

Позитивна динаміка рентабельності активів спостерігається у 2019 році на КП «Одесміськелектротранс» та КП «Черкасиелектротранс», що свідчить про покращення ефективності використання активів на визначених підприємствах.

В табл. 2.6. проаналізовані показники чистої маржі підприємств громадського транспорту.

Таблиця 2.6

## Чиста маржа підприємств громадського транспорту, % \*

№ з/п	Підприємство	Рік				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	2	3	4	5	6	7
1.	КП «Київпаstrans»	0,78	18,17	14,8	-9,57	-4,32
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	0,0	-6,93	0,0	-53,78	-46,35
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-17,61	6,95	-12,09	-20,59	-12,92
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-10,15	-3,14	-8,54	-16,06	-8,22
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-57,46	-69,89	-143,76	-69,53	-17,65
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	10,65	-6,26	-6,82	-11,94	-32,78
7.	КП «Черкасиелектротранс»	-30,32	0,48	0,46	0,28	0,38
8.	КП «Одесміськелектротранс»	14,03	-1,08	-1,48	-3,23	16,76
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-2,57	-0,66	-1,77	-13,05	-17,36
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-35,52	-138,75	-184,2	-30,68	-16,93

\*розраховано автором на основі [199]

Чиста маржа є одним із головних індикаторів діяльності суб'єкту господарювання, що здійснює перевезення пасажирів громадським транспортом. Аналіз таблиці 2.6. показує, що КП «Рівнеелектроавтотранс», КП «Вінницька транспортна компанія» та ЛКП «Львівелектротранс» мають низькі показники чистої маржі протягом аналізованого періоду, що характеризує збиткову діяльність підприємств. Позитивна динаміка до зростання чистої маржі зберігається на КП «Одесміськелектротранс», на 2,73 % в порівнянні з 2015 роком, та частково на КП «Черкасиелектротранс» – на 29,94 % порівняно з 2015 роком. Інші підприємства мають низький рівень відношення чистого прибутку (збитку) до виручки в період 2015 – 2019 рр., що є свідченням фінансових проблем, пов'язаних з ефективністю діяльності комунальних підприємств громадського транспорту.

Аналіз коефіцієнтів заборгованості підприємств громадського транспорту представлено в табл. 2.7.

Таблиця 2.7

## Коефіцієнти заборгованості підприємств громадського транспорту, % \*

№ з/п	Підприємство	Рік				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	2	3	4	5	6	7
1.	КП «Київпаstrans»	60,57	51,99	42,85	29,46	76,25
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	18,21	19,51	54,33	19,8	32,25
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	45,67	15,5	7,56	5,41	4,79

Закінчення таблиці 2.7

1	2	3	4	5	6	7
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	22,97	22,09	20,46	24,6	23,33
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	68,02	67,77	58,33	46,87	36,93
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	15,62	9,82	36,37	56,1	66,34
7.	КП «Черкасиелектротранс»	177,18	20,0	19,97	21,35	7,56
8.	КП «Одесміськеелектротранс»	43,38	54,22	67,16	81,87	77,92
9.	КП «Тернопільелектротранс»	26,06	22,29	19,4	22,39	23,65
10.	КП «Житомирське ТТУ»	15,53	10,5	14,61	31,57	10,12

\* розраховано автором на основі [199]

Рівень коефіцієнту заборгованості підприємств громадського транспорту відображає потенціал залучення додаткових фінансових ресурсів на розвиток підприємства. Таким чином, високий рівень співвідношення зобов'язань до загальних активів у 2019 році у КП «Одесміськеелектротранс» (77,92%), КП «Київпаstrans» (76,25%) та ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс» (66,34%), а фінансова заборгованість помірно обтяжує підприємства громадського транспорту, але дозволяє здійснювати кредитні операції. Низький рівень коефіцієнту заборгованості у КП «Рівнеелектроавтотранс» протягом 2016-2019 рр. дозволяє залучати додаткові джерела фінансування на розвиток підприємства.

В табл. 2.8. представлено показники робочого капіталу підприємств громадського транспорту.

Таблиця 2.8

## Робочий капітал підприємств громадського транспорту, % \*

№ з/п	Підприємство	Рік				
		2015	2016	2017	2018	2019
1.	КП «Київпаstrans»	-13,79	1,26	4,94	-3,92	-4,03
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	-164,24	-190,92	21,56	4,23	8,86
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-55,93	-11,86	24,95	-2,89	1,73
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-8,65	-2,19	-6,57	-8,26	-9,2
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	14,53	-45,56	9,07	12,28	5,25
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-4,44	0,73	-4,99	-8,93	-22,25
7.	КП «Черкасиелектротранс»	-116,64	-9,54	-9,07	-9,25	-0,45
8.	КП «Одесміськеелектротранс»	-28,75	-42,92	-19,93	-27,67	-39,01
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-11,02	0,18	-5,59	-4,39	-9,92
10.	КП «Житомирське ТТУ»	12,72	19,67	4,01	1,66	3,45

\* розраховано автором на основі [199]

Аналіз таблиці 2.8. показує, що показники робочого капіталу більшості підприємств мають від'ємні значення. Таким чином, забезпечення вартості

оборотних активів здійснюється за рахунок поточних зобов'язань.

Показники зростання продажів (обсяги наданих послуг) на підприємствах громадського транспорту наведено в табл. 2.9.

Таблиця 2.9

Зростання продажів (зростання обсягів наданих послуг) підприємств громадського транспорту, % \*

№ з/п	Підприємство	Рік				
		2015	2016	2017	2018	2019
1.	КП «Київпастрас»	56,26	0,92	62,67	44,67	27,42
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	37,1	9,71	61,02	-74,24	41,62
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-27,5	8,67	25,18	29,39	22,2
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	4,86	37,82	0,96	7,12	12,28
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	18,02	-2,99	25,35	48,29	87,31
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-10,34	-1,86	54,06	9,98	-28,18
	КП «Черкасиелектротранс»	19,51	2,04	61,99	26,89	29,13
7.	КП «Одесміськелектротранс»	85,71	15,22	23,51	14,8	61,71
8.	КП «Тернопільелектротранс»	21,42	7,94	87,38	-7,2	41,1
9.	КП «Житомирське ТТУ»	36,85	0,69	36,02	44,11	2,92

\* розраховано автором на основі [199]

В табл. 2.10 наведено коефіцієнти покриття для підприємств громадського транспорту.

Таблиця 2.10

Коефіцієнт покриття підприємств громадського транспорту, % \*

№ з/п	Підприємство	Рік				
		2015	2016	2017	2018	2019
1.	КП «Київпастрас»	28,52	111,5	153,2	53,32	53,22
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	17,35	14,19	140,47	128,56	158,68
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	10,27	23,45	430,05	46,58	136,07
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	59,61	89,45	67,88	66,43	60,56
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	128,15	21,53	589,72	911,19	182,47
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	70,55	107,68	67,14	47,88	14,83
7.	КП «Черкасиелектротранс»	34,17	52,27	54,6	56,67	94,09
8.	КП «Одесміськелектротранс»	33,72	20,84	61,92	29,69	23,38
9.	КП «Тернопільелектротранс»	57,7	100,8	71,2	80,41	58,06
10.	КП «Житомирське ТТУ»	181,93	287,31	127,43	114,81	134,12

\* розраховано автором на основі [199]

Відповідно до статистичних даних (табл. 2.10.) на КП «Одесміськелектротранс», КП «Київпастрас» та ЛКП «Львівелектротранс» протягом 2015-2019 рр. прослідковується швидке зростання продажів. Помірні (природні) темпи зростання продажів має КП «Вінницька транспортна компанія», а

повільні темпи – ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс».

Результати зростання балансового прибутку (збитку) підприємств громадського транспорту наведені в табл. 2.11.

Таблиця 2.11

Зростання балансового прибутку (збитку) підприємств громадського транспорту, %\*

№ з/п	Підприємство	Рік				
		2015	2016	2017	2018	2019
1.	КП «Київпастрас»	-100,69	2 263,91	32,55	-193,52	-42,48
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	-100	немає даних	-100	немає даних	22,05
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	259,18	-142,93	-317,6	120,41	120,41
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	2 451,15	-57,39	174,97	101,33	-42,55
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	22,4	22,4	157,86	-28,28	-52,44
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-168,67	-157,7	67,73	67,73	67,73
7.	КП «Черкасиелектротранс»	559,05	-101,63	55,56	-22,86	72,22
8.	КП «Одесміськелектротранс»	-18,47	-108,9	68,91	149,7	-940,21
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-47,7	-72,2	401,75	583,74	87,7
10.	КП «Житомирське ТТУ»	52,08	293,32	80,52	-75,99	-43,21

\* розраховано автором на основі [199]

Проведений аналіз одиничних фінансових показників свідчить про низку проблем функціонування підприємств громадського транспорту. Водночас для проведення узагальненої оцінки фінансового забезпечення діяльності таких суб'єктів вважаємо за потрібне використати таксонометричний метод. Науково-методичний підхід на підставі таксонометрії до оцінки ефективності функціонування підприємств громадського транспорту містить такі етапи (рис. 2.4.): 1) формування інформаційної бази оцінювання показників діяльності підприємств громадського транспорту протягом 2015-2019 рр. (рентабельність активів, чиста маржа, коефіцієнт заборгованості підприємства, робочий капітал, коефіцієнт покриття, зростання продажів, рівень зростання прибутків); 2) нормалізація системи показників для приведення їх до єдиного зіставного вигляду (для показників стимуляторів та дестимуляторів); 3) встановлення «еталонних» кількісних характеристик фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту; 4) формування матриці стандартизованих показників 2015-2019 рр. Розрахунок їх відбувається діленням кожного фактичного фінансового показника діяльності підприємств громадського транспорту на еталонний коефіцієнт (що дорівнює 1);



Рис. 2.4. Обґрунтування застосування науково-методичного підходу до оцінювання фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту на основі таксонометричного методу\*

\*запропоновано автором

5) Створення загальної матриці з розрахунками відстаней для кожного підприємства громадського транспорту та розрахунків їх суми;

6) Здійснення ранжування підприємств громадського транспорту за розрахованою рейтинговою оцінкою (фактично це означає отримання найвищої рейтингової оцінки підприємством з найменшим значенням) відповідно до таксонометричного методу;

7) Оцінка пріоритетних джерел фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту.

Таким чином, на початковому етапі здійснення розрахунків фактичних значень фінансових показників підприємств громадського транспорту для забезпечення зіставності й порівнянності інформаційних даних виникає необхідність у їх стандартизації/нормалізації за допомогою формули:

$$Z_{ij} = X_{ij} \div \max X_{ij}, \quad (2.1)$$

де  $X_{ij}$  – стандартизоване (нормалізоване) значення  $i$ -го показника матриці для  $j$ -го періоду;

$\max X_{ij}$  – еталонне значення обраного одиничного показника (фінансового коефіцієнта).

Формула для кінцевого розрахунку рейтингової оцінки (R) є такою:

$$R = \sqrt{[(1 - Z_{1j})^2 + (1 - Z_{2j})^2 + \dots + (1 - Z_{nj})^2]}, \quad (2.2)$$

де R – рейтингова оцінка, що характеризує ефективність функціонування підприємства громадського транспорту

Зазначимо, що вибір еталонного показника здійснюється розподілом обраних одиничних фінансових показників на стимулятори – показники, зростання яких відображає покращення діяльності суб'єкту господарювання, та дестимулятори – показники, що відображають негативну динаміку функціонування підприємства.

Відповідно до таблиці 2.12., такі аналітичні показники, як рентабельність активів, чиста маржа, робочий капітал, коефіцієнт покриття, зростання продажів, зростання прибутків є стимуляторами, тому нормалізація даних вихідної матриці здійснюється за формулою 2.1.

Таблиця 2.12

Розподіл показників діяльності підприємств громадського транспорту на стимулятори та дестимулятори\*

№ з/п	Найменування показника	Стимулятори (+), дестимулятори (-)
1.	Рентабельність активів	+
2.	Чиста маржа	+
3.	Коефіцієнт заборгованості	-
4.	Робочий капітал	+
5.	Коефіцієнт покриття	+
6.	Зростання продажів	+
7.	Зростання прибутків	+

\*складено автором

Дестимуляторами в розподілі показників діяльності підприємств громадського транспорту виступає коефіцієнт заборгованості підприємств, для якого використовується така формула нормалізації:

$$Z_{ij} = X_{ij} \div \min X_{ij}, \quad (2.3)$$

де  $X_{ij}$  – стандартизоване (нормалізоване) значення  $i$ -го показника матриці для  $j$ -го періоду;

$\min X_{ij}$  – еталонне значення обраного одиничного показника (фінансового коефіцієнта).

У додатку 3 представлено матриці початкових даних (фінансових показників) підприємств громадського транспорту протягом 2015-2019 рр. Узагальнена рейтингова оцінка ефективності діяльності підприємств громадського транспорту протягом 2015-2019 рр. представлено в таблиці 2.13.

Таблиця 2.13

Рейтингова оцінка ефективності діяльності підприємств громадського транспорту за 2015 – 2019 рр.\*

№ з/п	Підприємство	Рейтинг										Показник середньої рейтингової оцінки	Місце у рейтингу
		2015		2016		2017		2018		2019			
		Показник	Рейтинг	Показник	Рейтинг	Показник	Рейтинг	Показник	Рейтинг	Показник	Рейтинг		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	КП «Київпастранс»	3,7	5	17,8	8	4,91	5	41,65	3	15,18	9	16,642	7



## Закінчення таблиці 2.13

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	4,39	6	3,73	4	6,56	7	230,4	8	7,64	6	50,54	8
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	5,71	8	2,09	1	4,08	3	122,5	5	2,89	2	27,462	2
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	2,96	4	36,9	9	4,68	4	146,8	6	5,33	3	39,336	5
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	6,78	9	8,4	7	16,69	9	330	9	7,4	7	73,846	9
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	2,04	1	2,92	3	5,12	6	70,29	4	13,94	8	18,862	4
7.	КП «Черкасиелектротранс»	11,81	10	2,56	2	2,79	1	3,73	1	2,03	1	4,584	1
8.	КП «Одесміськелектротранс»	2,77	3	5,13	5	8,26	8	21,55	2	18,46	10	11,234	6
9.	КП «Тернопільелектротранс»	2,59	2	5,69	6	2,79	2	147	7	6,74	4	32,956	3
10.	КП «Житомирське ТТУ»	4,77	7	409	10	46,09	10	234,9	10	6,98	5	140,434	10

\* найкраще значення інтегрального показника підприємств громадського транспорту

\*\* найгірше значення інтегрального показника підприємств громадського транспорту

\*\*\* розраховано автором

Матриці стандартизованих нормалізованих показників діяльності підприємств громадського транспорту протягом 2015-2019 рр. представлено в додатку К.

Графічне відображення рейтингової оцінки представлено на рис. 2.5.

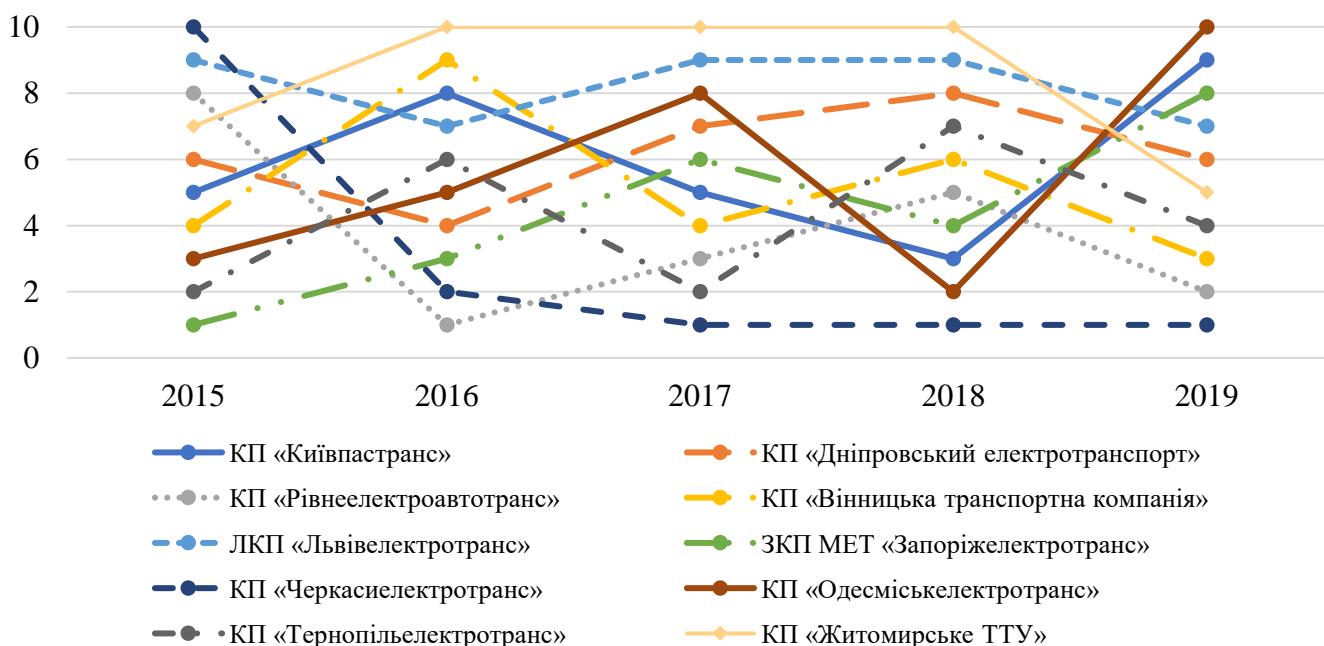


Рис. 2.5. Графічне відображення рейтингової оцінки ефективності діяльності підприємств громадського транспорту в контексті фінансового забезпечення за 2015 – 2019 рр.\*

\* складено автором

Таким чином, визначена рейтингова оцінка ефективності діяльності

підприємств громадського транспорту дозволяє здійснити кластеризацію підприємств громадського транспорту відповідно до місця у рейтингу та визначити рівень фінансового забезпечення.

Таблиця 2.14

Кластеризація підприємств громадського транспорту за рейтинговою оцінкою ефективності діяльності\*

№ групи	Рейтинг	Група підприємств	Основне джерело фінансового забезпечення	Напрями фінансування
1	1 – 3	КП «Черкасиелектротранс», КП «Рівнеелектроавтотранс», КП «Тернопільелектротранс»	1) кошти місцевих бюджетів («Програма розвитку МЕТ в м. Черкаси на 2017-2020 рр.»; «Програма розвитку МЕТ м. Рівне на 2016-2020 рр. (в подальшому на 2021-2025 рр. «Програма розвитку пасажирського транспорту в м. Тернопіль» на 2018-2020 рр.); 2) кошти державного бюджету (компенсація пільгових перевезень частково)	Розвиток мережі МЕТ; впровадження і реалізація інноваційних технологій;
2	4 – 6	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс», КП «Вінницька транспортна компанія», КП «Одесміськеелектротранс»	1) кошти місцевих бюджетів («Забезпечення належної та безперебійної роботи ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс» на 2018-2020 рр.); 2) внутрішні джерела фінансування.	забезпечення соціальними гарантіями мешканців територіальної громади
3	7 – 10	КП «Київпастрас», КП «Дніпровський електротранспорт», ЛКП «Львівелектротранс», КП «Житомирське ТТУ»	1) кошти місцевих бюджетів (наприклад, «Програма розвитку МЕТ м. Житомир»); 2) лізингове кредитування; 3) кредитування (договори з ЄБРР; з ЄІБ під державні гарантії)	

\*складено автором

З 2016 року відбулися фундаментальні зміни у формуванні джерел фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. Визначені державою кошти на пільгове перевезення пасажирів було скасовано, а повноваження в регулюванні компенсації пільг не було надано органам місцевої влади. Така кризова ситуація в системі «держава – місцеве самоврядування» зумовила негативний вплив на підприємства громадського транспорту, що відображається в матриці початкових даних аналізу діяльності підприємств громадського транспорту.

Відповідно до кластеризації підприємств громадського транспорту за рейтинговою оцінкою ефективності діяльності (табл. 2.14.) до першої групи підприємств відносяться КП «Черкасиелектротранс», КП «Рівнеелектроавтотранс», КП «Тернопільелектротранс (1-3 місця у рейтингу). Матриця початкових даних діяльності обраних підприємств відображає високі значення окремих показників (зокрема, показник зростання прибутку КП «Черкасиелектротранс» в 2015 році становив 559,05 %, а в КП «Рівнеелектроавтотранс» в 2015 році – 259,18 %). Початкові дані діяльності КП «Тернопільелектротранс» 2017 та 2018 роках аналогічно відображають зростання прибутку на 401,95 % та 583,74 % відповідно.

Оцінка фінансового забезпечення підприємства КП «Черкасиелектротранс» протягом періоду 2015-2019 рр. свідчить про надання додаткової фінансової підтримки Черкаської міської ради, яка прийняла рішення № 2-2379 від 05.10.2017 «Про затвердження програми розвитку міського електротранспорту в м. Черкаси на 2017-2020 роки» (зі змінами) [104]. Загальний обсяг фінансового забезпечення КП «Черкасиелектротранс» в цей період становив: 2017 рік – 42 435,7 тис. грн; 2018 рік – 63 706,3 тис. грн; 2019 рік – 139 679,6 тис. грн. Це дозволило здійснити заходи із забезпечення сталої та ефективної роботи КП «Черкасиелектротранс», однак в період 2015-2019 рр. показники собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) значно перевищують чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг). Інші операційні доходи КП «Черкасиелектротранс» у 2017 році становили 41 523 тис. грн., в 2018 році – 59 508 тис. грн., а в 2019 р. – 67 293 тис. грн. (як правило, це доходи від пільгових перевезень окремих категорій громадян та різниці в тарифах між діючим та економічно обґрунтованим). Таким чином, КП «Черкасиелектротранс» займає перше місце в рейтингу завдяки достатньому фінансуванню міської ради у вигляді компенсації пільгових перевезень окремих категорій громадян, відсутністю довгострокових зобов'язань та низькому рівню зносу основних засобів.

Сталий розвиток та функціонування КП «Рівнеелектроавтотранс» (2 місце у рейтингу) протягом 2016-2020 рр. обумовлено дієвістю впровадження «Програми розвитку міського електротранспорту Рівного на 2016-2020 роки». Це дозволило

здійснити оновлення рухомого складу підприємств громадського транспорту, зокрема, закупити 28 тролейбусів, автобус для перевезення працівників підприємства та оновити матеріально-технічні засоби.

Варто зазначити, знос основних засобів у 2016 році на КП «Рівнеелектроавтотранс» становив 20 339 тис. грн., а на кінець 2020 року показник збільшився на 279% і становить 56 780 тис. грн. Це свідчить про необхідність закупівлі нового рухомого складу для зростання рівня конкурентоспроможності підприємства на ринку перевезень пасажирів громадським транспортом.

Про необхідність додаткового фінансового забезпечення КП «Рівнеелектроавтотранс» свідчить рішення Рівненської міської ради від 13.08.2020 року, відповідно до якого затверджено «Програму розвитку міського електротранспорту міста Рівного на 2021-2025 рр.». Відповідно до рішення АМКУ від 13.05.2021 р. № 258-р. «Про результати розгляду справи про державну допомогу» КП «Рівнеелектроавтотранс» отримає за 5 років державну підтримку у розмірі 1 203 800 тис. грн.

Фінансові показники КП «Тернопільелектротранс» (3 місце у рейтингу) демонструють нерівномірний рівень розвитку підприємства, проте статистичні дані щодо співвідношення собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) та чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) свідчать про незадовільний фінансовий стан у 2017-2019 рр. Валовий прибуток у 2017 році становив 2051 тис. грн., а в 2018 та 2019 роках валовий збиток сягнув 16 688 тис. грн. та 15 569 тис. грн. відповідно. Водночас для підтримки діяльності підприємства було прийнято рішення про реалізацію «Програми розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018-2020 роки», спрямованої на розвиток мережі електро- та автотранспорту, впровадження та реалізація інноваційних технологій, а також забезпечення соціальними гарантіями мешканців територіальної громади.

В цілому бюджет програми становив 412121,33 тис. грн, (в т.ч. бюджет громади 342131,73 тис. грн., інші джерела 69 989,6 тис. грн.), однак на реалізацію заходів,

протягом 2018-2020 років, було виділено бюджетні асигнування у розмірі 286 536,3 тис. грн. (69,52 %), а проведено видатків на суму 279 429,1 тис. грн. (67,8 %), таким чином недовиконання програми становить 7 107,2 тис. грн (1,72 %). Реалізація заходів, передбачених програмою, дозволила здійснити оновлення основних засобів через придбання тролейбусів та автобусів. В цілому фінансовий стан КП «Тернопільелектротранс» за 2020 рік не покращився, а підприємство отримало чистий збиток в розмірі 31 993 тис. грн., має від'ємні грошові потоки від інвестиційної та фінансової діяльності.

До другої групи підприємств відносяться ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс», КП «Вінницька транспортна компанія», КП «Одесміськелектротранс», що отримали рейтинг від 4 до 6. Значна частина показників діяльності суб'єктів господарювання другої групи відображають помірну динаміку, а зростання прибутків у КП «Вінницькій транспортній компанії» у 2015 році становить 2451,15%.

Позитивна динаміка показників діяльності ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс» частково зумовлена фінансування в межах міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс» на 2018-2020 роки». Відповідно до програми на розвиток підприємства у 2019 році передбачено 476 489,180 тис. грн, (відхилення від фактичних показників становить -2 436,498 тис. грн.). Відхилення відбулося через утворення залишку невикористаних бюджетних асигнувань у сумі 2 334,320 тис. грн. через неможливість проведення видатків у зв'язку з закінченням бюджетного періоду, а інші невикористані асигнування відповідно до програми – це економія коштів. В 2020 році було передбачено 525 166,301 тис. грн, а виконано 508 083,504 тис. грн невиконання становить становить -17 082,797 тис. грн (3,25%).

Проте важливим чинником у врегулюванні питання фінансового забезпечення протягом 2016-2017 рр. стала компенсація пільгового проїзду на підприємстві громадського транспорту, забезпечення якої відбувалося з місцевого бюджету. У 2017 році ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс» здійснило укладання договорів на оновлення об'єктів основних засобів (джерелом фінансового забезпечення є фінансовий лізинг).

Відповідно до договору підприємству надійшло фінансових ресурсів на суму 293 704 152 грн. (на придбання в 2017 році 35 нових автобусів великої місткості, у 2018 році – 50 автобусів).

Крім того, ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс» брало участь у проєкті «Міський громадський транспорт України» та використовувало міжнародні джерела фінансового забезпечення для оновлення рухомого складу та матеріально-технічної бази. Для реалізації підтримки підприємство отримало державні (місцеві) гарантії та капітальні трансферти на сплату ПДВ. Обсяг кредиту становить 65 040 000 грн, а строк кредиту – до 22 років. Відповідно договору державна гарантія покриває 100% кредитної суми.

Фінансові результати КП «Вінницька транспортна компанія» (5 місце у рейтингу) були такими у 2015 році (збиток у 2015 році у розмірі 13 266 тис. грн, у 2016 р. – 5 653 тис. грн, у 2017 р. – 15 544 тис. грн, у 2018 р. – 31294 тис. грн, а в 2019 році – 268 697 тис. грн). Причинами збиткової діяльності підприємства є: 1) низький рівень тарифу на перевезення пасажирів; що не забезпечує покриття витрат; 2) відсутність звернень КП «Вінницька транспортна компанія» до Вінницької міської ради щодо передбачення у міському бюджеті коштів для надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду всіма видами громадського транспорту; 3) недостатнє впровадження фінансового лізингу для здійснення фінансово-господарських операцій.

Протягом досліджуваного періоду статистичні дані КП «Одесміськелектротранс» також відображали збиткову діяльність підприємства (у 2016 р. – 997 тис. грн, у 2017 р. – 1 684 тис. грн, у 2018 р. – 4205 тис. грн). Виключенням стали 2015 рік, де відбулося отримання чистого прибутку у розмірі 11 197 тис. грн. та 2019 р. – прибуток у розмірі 35 331 тис. грн, однак в 2020 році підприємство знову зазнало значних збитків (-75 724 тис. грн). Варто зазначити, що і надалі прослідковується негативна динаміка зростання чистого збитку внаслідок зростання темпів загальних витрат над зростанням чистого доходу від реалізації послуг (здійснення перевезень міським громадським транспортом).

Третя група підприємств (з 7 по 10 місце) включає КП «Київпаstrанс», КП «Дніпровський електротранспорт», ЛКП «Львівелектротранс» КП «Житомирське ТТУ», що займають найнижчі позиції в рейтингу. Матриця початкових даних діяльності третьої групи відображає негативні показники, як стимуляторів, так і дестимуляторів. Зростання прибутків у КП «Одесміськелектротранс» в 2016 році становить -108,9 %, в 2019 році -940%, а коефіцієнт заборгованості в 2018 році – 81,87 %.

Фінансування КП «Київпаstrанс» здійснювалося на основі «Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки». Аналіз засвідчує, що з 2015 р. по 2019 р. фактичний рівень покриття перевищував запланований, а планові показники не перевищували 40% протягом 2015-2018 рр. [164]. Джерелами фінансового забезпечення Програми є Державний бюджет України, бюджет м. Києва та інші джерела, зокрема, міжнародна фінансова підтримка. Відповідно до інформації про виконання Програми за 2019 рік заплановані бюджетні асигнування з урахуванням змін – 4 408 110,08 тис. грн., а проведені видатки за звітний період – 4 287 514,3 тис. грн., що свідчить про відхилення у розмірі 120 596,5 тис. грн. У 2020 році відхилення становить 379 027,488 тис. грн.

Таким чином, забезпечення ліквідності КП «Київпаstrанс» відбувалось шляхом реалізації таких заходів, як:

- 1) дотримання заходів зниження витрат;
- 2) залучення додаткових джерел фінансового забезпечення через пошук потенційних кредиторів з метою зміни умов кредитних зобов'язань (продовження термінів платежу та залучення додаткових фінансових ресурсів);
- 3) диверсифікація джерел зовнішніх запозичень (міжнародних та місцевих комерційних банків).

Позитивний досвід співпраці з міжнародними фінансовими організаціями має КП «Дніпровський електротранспорт», що протягом 2019-2020 рр. здійснив оновлення рухомого складу (тролейбуси) через кредитування від ЄБРР. У 2020 році підприємство придбало у лізинг рухомий склад (трамваї) завдяки фінансовим

ресурсам АБ «УКРГАЗБАНК». Однак оновлення рухомого складу лише покращило показники технічної придатності основних засобів, але в цілому не вплинуло на показники фінансово-господарської діяльності та рівень фінансового забезпечення. Таким чином, у 2015 р. та 2017 р. підприємство не отримало прибутку та збитку (в 2016 р. збиток становив 19 687 тис. грн, у 2018 р. – 63 231 тис. грн, а 2019 році – 77 174 тис. грн).

Аналогічно господарська діяльність ЛКП «Львівелектротранс» характеризується високим рівнем збитковості (в 2015 році збиток становив 51 878 тис. грн, у 2016 – 61 215 тис. грн, в 2017 – 157 849 тис. грн., у 2018 – 126 741 тис. грн., у 2019 – 53 843 грн, у 2020 – 326 872 тис. грн). Відповідно до аудиторського звіту Державної аудиторської служби України [99] головною причиною збитковості став великий відсоток (65%) пільгових перевезень окремих категорій громадян, за яких підприємство не отримало компенсаційні виплати.

Одним з найбільших джерел фінансування ЛКП «Львівелектротранс» є співпраця з міжнародними фінансовими організаціями. В межах проєктів «Громадський транспорт м. Львова» (2009 – 2019 рр.) та «Модернізація громадського тролейбусного транспорту м. Львів» (з 2019 р.) підприємство здійснило укладання договорів з ЄБРР; з 2016 року з ЄІБ під державні гарантії; з 2019 року – з Міжнародною фінансовою корпорацією Світового банку.

Перевезення пасажирів громадським транспортом у м. Житомир здійснюють КП «Житомиртранспорт» та КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління». Основний напрямок роботи КП «Житомиртранспорт» є КВЕД 52.21 «Допоміжне обслуговування наземного транспорту», а головним видом діяльності КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» є КВЕД 49.31 «Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення».

Рухомий склад підприємства складається з трамваїв та тролейбусів, що дозволило органам місцевого самоврядування реалізувати «Програму розвитку міського електротранспорту м. Житомира на 2016 – 2019 рр.»

Розглянемо досвід реалізації цільових програм розвитку міського громадського



транспорту на прикладі Житомирської міської територіальної громади в 2016 – 2019 рр. Транспортна система Житомира включає комунальні підприємства «Житомиртранспорт» та «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління», а також декілька приватних підприємств-перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів наступними видами транспорту: автобусами, маршрутними таксі, трамваями та тролейбусами. У місті функціонує система громадського пасажирського транспорту з 18 автобусних маршрутів, 19 тролейбусних та 1 трамвайний.

Відповідно до статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» [136], Житомирська міська рада прийняла рішення Про затвердження «Програми розвитку міського електротранспорту м. Житомира на 2016 – 2019 рр.» Головною метою Програми визначено забезпечення сталого функціонування та розвитку міського громадського транспорту (далі, МГТ), створення належних умов для надання населенню якісних та безпечних послуг з перевезення пасажирів автобусами, тролейбусами та трамваями. Таким чином завданнями для реалізації мети є: організація ефективного управління МГТ з використанням майнового комплексу; забезпечення беззбиткової діяльності суб'єктів господарювання; технічне переоснащення електротранспорту; нормативно-правове забезпечення функціонування розвитку МЕТ та створення сприятливих умов для пріоритетного розвитку МЕТ [151].

Варто зазначити, що ініціатором та розробником програми є Управління транспорту і зв'язку міської ради, а співрозробниками – КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» та КП «Житомиртранспорт» Житомирської міської ради. Джерелами фінансового забезпечення оновлення транспортної системи міста виступають кошти міського бюджету, кошти державного бюджету та кошти позабюджетних джерел.

Таблиця 2.15

Фінансове забезпечення програми розвитку міського електротранспорту м. Житомира на 2016-2019 рр.\*

	Оновлення рухомого складу	Технічне переоснащення	Оновлення виробничої бази	Розвиток інфраструктури, покращення надання послуг МЕТ	Забезпечення безперебійно і роботи підприємства	Забезпечення надання послуг МЕТ	Разом
<b>2016</b>							
Річний обсяг фінансування, тис. грн.	10 000,00	4 178,00	54 252,03	0	0	0	68 430,03
Фактично профінансовано у звітному періоді, тис. грн.	7 960,80	3 915,90	47651,15	0	0	0	59 527,85
Відсоток виконання заходу, %	79,61	93,73	87,83	0	0	0	87
<b>2017</b>							
Річний обсяг фінансування, тис. грн.	332 000,00	5189,5	16 635,00	2 687,50	72 810,00	0	429 322,00
Фактично профінансовано у звітному періоді, тис. грн.	5 000,00	367,4	11 530,20	1 709,50	68 839,80	0	87 446,90
Відсоток виконання заходу, %	1,51	7,08	69,31	63,61	94,55		20
<b>2018</b>							
Річний обсяг фінансування, тис. грн.	5 119,30	3 811,80	9 314,00	0	3 970,02	88443,4	110 658,52
Фактично профінансовано у звітному періоді, тис. грн.	4 745,30	3 807,90	9 314,00	0	3 970,02	88443,4	110 280,62
Відсоток виконання заходу, %	92,69	99,90	100,00	-	100,00	100,00	99
<b>2019</b>							
Річний обсяг фінансування, тис. грн.	27829,4	0	0	603,9	0	129210,1	157 643,40
Фактично профінансовано у звітному періоді, тис. грн.	27829,4	0	0	603,9	0	137656,9	166 090,20
Відсоток виконання заходу, %	100,00			100,00		106,54	105
<b>ВСЬОГО</b>							
<b>Обсяг фінансування 2016-2019, тис. грн.</b>	374 948,70	13 179,30	80 201,03	3 291,40	76 780,02	217 653,50	
<b>Фактично профінансовано 2016-2019, тис. грн.</b>	45 535,50	8 091,20	68 495,35	2 313,40	72 809,82	226 100,30	

\*складено автором на основі [97]

Відповідно до табл. 2.15. річний обсяг фінансування програми в 2016 році становив 68430,03 тис. грн, фактичне фінансове забезпечення становить 59 527,85 тис. грн і становить лише 87%. Причинами недофінансування цільової програми в 2016 році стали відсутність співфінансування з обласного бюджету, зрив одного із тендерів по закупівлі обладнання та невчасна поставка технічного переоснащення автоматизованої системи оплати за проїзд. В 2017 році фінансування цільової програми розвитку міського електротранспорту становило найбільшу суму за весь період її реалізації – 429 322,0 тис. грн, через зрив тендеру на придбання електричних міських автобусів та відсутність фінансування. Фактичне фінансування у 2018 році 110 280,62 тис. грн, що становить 99% від річного фінансування у поточному році. Високий рівень використання фінансових ресурсів забезпечили наступні заходи: придбання 17 автобусів екологічного стандарту євро-5 та придбання вузлів, агрегатів, матеріалів, запасних частин для проведення капітальних ремонтів електротранспорту.

Найбільший обсяг фінансування оновлення рухомого складу виділено в 2017 році – 332 000,00 тис. грн., але фактичне виконання цільової програми – 1,51 % і становить 5 000,00 тис. грн. Причинами недофінансування є відсутність коштів та скасування тендеру на придбання електричних міських автобусів. Оновлення виробничої бази в 2017 році становить 16 635,00 тис. грн., а рівень фактичного виконання становить лише 20% через відсутність коштів на технічне переоснащення автоматизованої системи оплати за проїзд.

Таким чином, можна зробити висновок, що фінансове забезпечення програми розвитку міського електротранспорту м. Житомира на 2016-2019 рр. мало неналежне використання фінансових ресурсів, а головними причинами недофінансування є відсутність коштів, відсутність співфінансування з обласного бюджету та систематичні проблеми з організацією тендерів на закупівлю матеріалів.

Отже, оцінка фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту дозволила узагальнити пріоритетні джерела фінансового забезпечення (табл. 2.16.)

Пріоритетні джерела фінансового забезпечення для обраних підприємств  
громадського транспорту\*

№ з/п	Найменування підприємства громадського транспорту	Джерела фінансового забезпечення		
		Кредитні (Міжнародна фінансова підтримка)	Кошти місцевих бюджетів (Цільові місцеві програми)	Альтернативні джерела
1.	КП «Черкасиелектротранс»	-	+	-
2.	КП «Київпастрас»	+	+	+
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-	+	-
4.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	+	+	+
5.	КП «Тернопільелектротранс»	-	+	-
6.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-	+	-
7.	КП «Одесміськеелектротранс»	-	+	-
8.	КП «Дніпровський електротранспорт»	+	-	-
9.	ЛКП «Львівелектротранс»	+	+	-
10.	КП «Житомирське ТТУ»	+	+	-

\*складено автором

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою [145].

Відповідно до Закону України «Про міський електричний транспорт» [137] функції щодо здійснення політики на державному рівні у сфері міського електричного транспорту покладено на органи місцевої влади, а також розробка й впровадження цільових програм розвитку на місцевому та/або регіональному рівні; головними засадами державної політики в сфері міського електротранспорту (далі, МЕТ) є беззбитковість діяльності перевізників; джерелами модернізації та оновлення рухомого складу й об'єктів МЕТ є державні та місцеві бюджети.

Фінансове забезпечення оновлення рухомого складу підприємств громадського транспорту здійснюється за рахунок державного бюджету через виділення коштів з місцевого бюджету. Для розвитку та вдосконалення елементів транспортної системи регіону розробляються та використовуються державні цільові програми, які враховують сучасні наукові та технічні інновації.

З метою підтримки МЕТ в рамках регіональних цільових програм здійснюються наступні заходи:

- 1) оновлення рухомого складу;
- 2) технічного переоснащення контактних і кабельних мережі, трамвайних колій, тягових підстанцій;
- 3) оновлення та технічне переоснащення виробничої бази;
- 4) розвитку інфраструктури;
- 5) покращення надання послуг з перевезення пасажирів МЕТ;
- 6) забезпечення безперебійної роботи підприємства.

Прикладне застосування запропонованого науково-методичного підходу дозволяє виділити основні проблеми функціонування суб'єктів громадського транспорту. Для цього є доцільним використати методика «дерева проблем», що дозволяє врахувати негативний вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Для створення «дерева проблем» використаємо наступний алгоритм побудови:

1. Визначення головних проблем галузі.
2. Формування зовнішніх і внутрішніх чинників впливу на суб'єктів громадського транспорту.
3. Окреслення першопричин головних проблем – підпроблем, що впливають на стан галузі.
4. Диференціація (поділ) проблем на підпроблеми.

Методика створення «дерева проблем» дозволяє структурувати кожен етап досягнення головного завдання, визначити методи досягнення мети задля уникнення зайвих кроків, здійснити оцінку можливостей досягнення цілей з урахуванням наявних ресурсів та визначити пріоритетні цілі. «Дерево проблем» дозволяє у достовірний спосіб здійснювати діагностику ситуацій, виконувати попередню ідентифікацію проблеми.

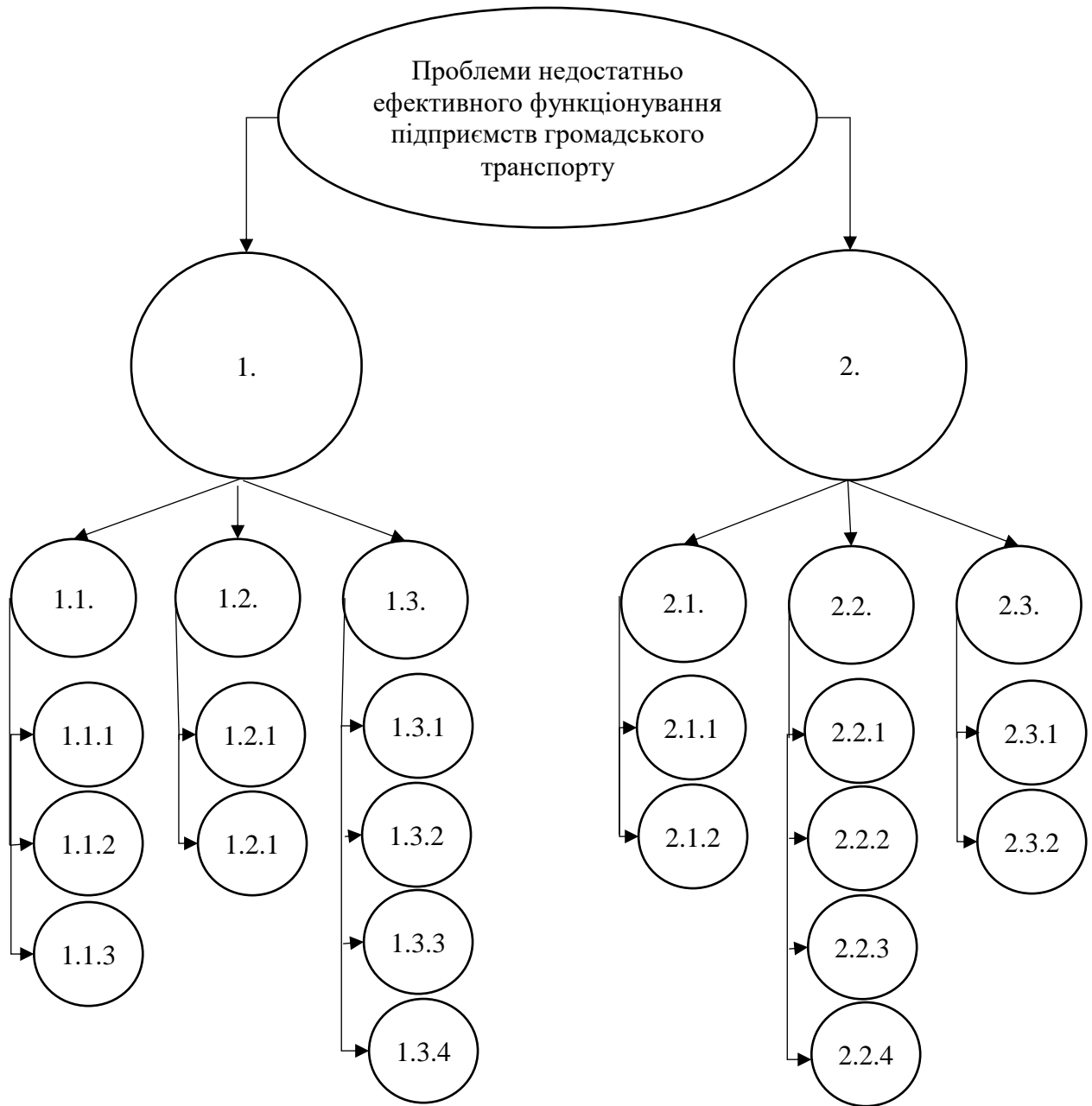


Рис. 2.6. «Дерево проблем» підприємств громадського транспорту в Україні\*

\*складено автором

Деталізацію проблем транспортної галузі України представлено в табл. 2.17.

## Деталізація основних проблем підприємств громадського транспорту в Україні\*

Групи проблем	Підгрупи проблеми	Зміст підпроблем
1. Проблеми, пов'язані з впливом факторів зовнішнього середовища	1.1. Фінансово-економічні	1.1.1. Відсутність або недостатність компенсаційних виплат за пільгові перевезення; 1.1.2. Низька капіталізація і збитковість транспортної галузі; 1.1.3. Неефективність системи державного фінансового і внутрішнього контролю за цільовим використанням коштів спрямованих на розвиток громадського транспорту (в межах реалізації цільових програм і міжнародних проєктів підтримки).
	1.2. Нормативно-правові проблеми	1.2.1. Недосконалість механізмів ДПП; 1.2.2. Низький рівень захисту прав інвесторів при інвестуванні у транспортну галузь.
	1.3. Інституційні	1.3.1. Неефективне управління транспортною системою; 1.3.2. Недостатній рівень розвитку транспортної інфраструктури; 1.3.3. Конфлікт інтересів учасників пасажирських перевезень; 1.3.4. Відсутність належної взаємодії між підприємствами громадського транспорту і місцевими органами управління
2. Проблеми, пов'язані з впливом факторів внутрішнього середовища	2.1. Технічні	2.1.1. Високий ступінь морального і технічного зносу основних засобів; 2.1.2. Низькі показники безпеки перевезень
	2.2. Фінансові	2.2.1. Недостатність внутрішніх джерел фінансування; 2.2.1. Недостатнє впровадження механізмів лізингового кредитування; 2.2.2. Висока середня вартість перевезень пасажирів громадським транспортом; 2.2.3 Відсутність належної системи внутрішнього фінансового контролю; 2.2.4. Невідповідність існуючих методик визначення компенсацій за пільгові перевезення фактичному обсягу пільг
	2.3. Організаційні	2.3.1. Відсутність автоматизованої системи обліку оплати проїзду; 2.3.2. Неефективна організація роботи транспортних підприємств;

\*складено автором

Зосереджуючи увагу на проблематиці впливу зовнішніх факторів, в першу чергу, варто звернути увагу на підгрупу проблем фінансово-економічного спрямування, що пов'язані з відсутністю єдиного механізму впровадження державно-приватного партнерства. На наш погляд, взаємодія держави та приватного сектору має виконувати завдання щодо європейської інтеграції транспортної галузі України.

Серед виділених підгруп проблем важливе місце займає недосконале нормативно-правове забезпечення діяльності підприємств громадського транспорту, а саме, необхідність вдосконалити Закон України «Про державно-приватне партнерство» [118] для подальшого впровадження ДПП на регіональному рівні. Такий крок стане важливим для реалізації проєктів в системі «держава – регіональна влада – суб'єкт господарювання» та дозволить здійснювати розподіл державних видатків на рівні місцевого самоврядування. Невирішеними залишаються питання щодо спрощення погоджувальних процедур на початкових стадіях укладання договорів, можливості надання пільг приватному партнеру, а також посилення санкцій за невиконання зобов'язань.

Однією з найважливіших підпроблем транспортної галузі є технічна відсталість. Накопичувальний характер старіння основних засобів призводить до невідповідності технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам. Важливим етапом у видозмінах сучасного транспортного комплексу є повна чи часткова технічно-технологічна реструктуризація рухомого складу транспортних суб'єктів господарювання всіх форм власності.

Низький рівень конкурентного середовища серед різних видів транспорту, застарілі механізми ведення бізнесу суб'єктами господарювання, дефіцит бюджетних коштів на розвиток галузі, надання пріоритетності власним проблемам суб'єктами транспортної галузі перед державними проблемами зумовлюють необхідність у пошуках можливостей до збільшення внутрішніх джерел фінансового забезпечення шляхом удосконалення підходів щодо співпраці з суб'єктами господарювання інших видів економічної діяльності, а також взаємодії з приватними підприємцями, які зацікавлені в якісних змінах при наданні транспортних послуг.

Важливими є невирішені питання розвитку державно-приватного партнерства, залучення іноземних інвестицій та впровадження новітніх технічних інновацій. Проведення подальших досліджень особливостей фінансового забезпечення транспортної галузі України є важливим для досягнення позитивної динаміки економічного розвитку країни в цілому.

На сучасному етапі пріоритетними джерелами фінансового забезпечення



транспортної галузі є міжнародна підтримка та державно-приватне партнерство. Міжнародні інвестиції дозволяють реалізовувати проєкти під державні гарантії та впроваджувати зміни в транспортній галузі вже зараз. Не менш важливим стратегічним напрямком є впровадження державно-приватного партнерства в системі «держава – регіональна влада – суб'єкт господарювання», що визначено на державному рівні у Транспортній стратегії України до 2030 року.

Виходячи з результатів проведеного аналізу фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту можна зробити такі висновки:

1) модель розвитку громадського транспорту слід трансформувати в напрямку переходу від кредитних інвестицій ЄБРР, ЄІБ, МБРР до змішаної моделі фінансування, формами реалізації якої є розвиток ДПП в транспортній сфері;

2) максимально використовувати внутрішні джерела фінансування;

3) підвищити ефективність фінансового контролю за цільовим використанням коштів в межах цільових міських програм розвитку підприємств громадського транспорту.

Таким чином, в результаті написання цього пункту розроблено науково-методичний підхід до оцінювання ефективності діяльності підприємств громадського транспорту та їх подальшого рейтингування на підставі таксонометричного методу, результатом використання якого є визначення інтегрального показника ефективності та ідентифікація місця кожного підприємства у кінцевому рейтингу з використанням методик «суми місць». Прикладна реалізація запропонованого науково-методичного підходу дозволила провести кластеризацію підприємств громадського транспорту, створити «дерево проблем» їх недостатньо ефективного функціонування з врахуванням впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища на їх фінансове забезпечення.

## **2.2. Формування амортизаційної політики як передумова розвитку внутрішнього фінансування підприємств громадського транспорту**

Фінансове забезпечення транспортної галузі України складається з внутрішніх та зовнішніх джерел. Головне внутрішнє джерело фінансового забезпечення – це

самофінансування суб'єктів господарювання через чистий прибуток; доходи майбутніх періодів; чистий дохід від реалізації продукції; власний капітал. Статистичні дані щодо наявних джерел фінансування підприємств транспортної галузі України за 2012-2017 рр. відображають збиткову діяльність суб'єктів господарювання.

Важливу роль у забезпеченні фінансово-економічної стійкості підприємств транспортної галузі відіграють внутрішні джерела фінансового забезпечення, зокрема, чистий прибуток, доходи майбутніх періодів, чистий дохід від реалізації продукції та власний капітал (табл. 2.18).

Таблиця 2.18

Внутрішні джерела фінансування підприємств транспортної галузі України (2012-2017 рр.), млн. грн.\*

Джерела	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення 2017 до 2012	Відносне відхилення 2017 до 2012, %
Власний капітал, млн. грн., в т.ч.:	173184,5	179355,1	151337,3	724823,9	788803,3	612569,1	439384,6	253
зарєєстрований капітал	61986,6	68512,6	67942,3	286822,1	290128,3	306658,5	244671,9	394
додатковий капітал	99918,4	110462,7	110190,7	516229,0	581037,6	433358,6	333440,2	333
резервний капітал	1003,4	1238,6	1621,9	1450,8	1240,0	1189,6	186,2	18
нерозподілений прибуток (непокритий збиток).	12218,3	1800,0	-20867,1	-74034,4	-78190,1	-125723,2	-137941,5	-1128
Доходи майбутніх періодів та відстрочені комісійні доходи від перестраховиків, млн. грн.	3529,5	3033,4	3603,8	4045,6	6267,7	5154,9	1625,4	46
Чистий дохід від реалізації продукції, млн. грн.	127625,7	121856,3	202510,7	293568,0	359911,7	425887,2	298261,5	233
Чистий прибуток (збиток), млн. грн.	3127,7	-1423,4	-22591,6	-17847,8	7408,7	-16796,7	-19924,4	-637,03

\*складено автором на основі [94]

Основним джерелом фінансового забезпечення інвестиційного розвитку

підприємств громадського транспорту є чистий прибуток. Однак згідно з даними таблиці 2.17, з 2014 року по 2017 рік (окрім 2016 року, де чистий прибуток становив 7408,7 млн. грн.) діяльність підприємств транспортної галузі є збитковою. Зокрема, критичними були показники у 2013 році (збиток складав -1423,4 млн. грн.), у 2014 році (-22591,6 млн. грн.), у 2015 році (-17847,8 млн. грн.) [94].

Слід зазначити, що протягом досліджуваного періоду власний капітал підприємств транспортної галузі України зазнав значних змін. У 2017 році вартість власного капіталу підприємств громадського транспорту становила 612569,1 млн. грн., що на 439384,6 млн. грн. перевищує рівень 2012 року [94]. Позитивна динаміка зростання цього показника свідчить про нагромадження підприємствами транспортної галузі власних коштів та підвищення фінансової стійкості.

Показники чистого доходу підприємств громадського транспорту демонструють стає зростання. У порівнянні з показниками 2012 року 127625,7 млн. грн чистий дохід від реалізації продукції збільшився на 298261,5 млн. грн і становить у 2017 році 425887,2 млн. грн [94].

Формування ефективної амортизаційної політики є важливим для підприємств транспортної галузі, оскільки амортизація є внутрішнім джерелом фінансування та відновлення основних засобів. Державотворчі засади амортизаційної політики повинні визначити фінансову зацікавленість транспортних суб'єктів господарювання, спрямовану на інвестування в основний капітал за рахунок власних джерел фінансування. Відновлення економічних ресурсів і оновлення рухомого складу транспорту є результатом застосування раціональної амортизаційної політики суб'єктами господарювання, що сприятиме їх фінансовому розвитку.

Дослідженнями питань категорії «амортизація» та «амортизаційна політика» займалися багато вчених. Проблеми та перспективи вдосконалення амортизаційної політики вивчали Н. Виговська, Є. Помилуйко, Н. Ткаченко та В. Трофимчук, а обґрунтування вибору доцільних методів нарахування амортизації досліджували Є. Жердев, В. Лесняк, Ю. Голозубова, Н. Самбурська. Але питання вибору методів нарахування амортизації для суб'єктів господарювання досі актуальні і потребують подальшого детального розгляду, особливо в контексті формування амортизаційних

відрахувань як внутрішнього джерела фінансового забезпечення та системоутворюючого елемента амортизаційної політики.

Категорію «амортизаційна політика» Н. Виговська розглядає як складову частину загальнодержавної політики формування власних фінансових ресурсів, яка полягає в оптимізації потоку власних засобів, що реінвестуються у виробничу діяльність [16, с. 59.]. В розрізі реалізації інвестиційної діяльності суб'єктів господарювання амортизаційну політику розглядає О. Радева. Автор наголошує, що метою амортизаційної політики є збільшення питомої ваги амортизаційних відрахувань у структурі джерел фінансування інвестицій для ефективного оновлення основних засобів [149, с. 70-73]. Погоджуємося з думкою, але автор не виокремлює амортизаційні відрахування як джерело фінансового забезпечення та не зазначає, за рахунок чого має відбутися збільшення амортизаційних відрахувань для оновлення основних засобів – рухомого складу транспортних підприємств. Городянська Л. вивчала поняття «амортизаційна політика підприємства», під якою розглядала планування, нарахування та використання амортизації [41, с. 112-121]. Сутність амортизаційної політики підприємства авторка розкрила як сукупність важелів та економічних категорій, що реалізуються через функції амортизації. Недоліки в законодавстві, що регулюють порядок здійснення амортизаційних відрахувань, досліджували Є. Рясних та І. Несторишен [154, с. 120-125]. Науковці називають головними недоліками законодавчої бази двозначність та складність трактування законів, що стосуються амортизаційної політики.

Проведений аналіз наукових досліджень показує, що автори недостатньо приділили уваги галузевим особливостям амортизаційної політики та, зокрема, нарахуванню сум амортизації на підприємствах громадського транспорту.

Перевезення пасажирів громадським транспортом є однією з головних складових транспортної галузі на регіональному рівні. Для забезпечення пасажирських перевезень в межах регіону використовується рухомий склад електротранспорту (трамвайні вагони, тролейбусні машини) та автотранспортних суб'єктів господарювання (автобуси, маршрутні таксі). Близько 90 % основних засобів підприємств громадського транспорту складає рухомий склад.

Пріоритетність оновлення рухомого складу, що забезпечує пасажирські перевезення громадським транспортом, відображає Транспортна стратегія України до 2030 року, що ухвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [144]. Згідно з Транспортною стратегією до 2030 року [144]. очікується зростання обсягу інвестицій у транспорту галузь у розмірах, що забезпечують оновлення не менш, як 90 % основних засобів транспорту та зростання обсягу приватних інвестицій в оновлення рухомого складу – приблизно 10,1 млрд. грн. на рік.

Прискорені темпи оновлення рухомого складу транспортних підприємств – важливий напрям модернізації галузі. Це надасть можливість покращити якість надання послуг з перевезення громадським транспортом, підвищити конкурентоспроможність транспортних підприємств та гарантуватиме безпеку перевезень [144].

Відтворення основних засобів на підприємств громадського транспорту має забезпечуватися амортизаційними відрахуваннями. Вважаємо доцільним враховувати особливості функціонування кожного транспортного підприємства та впроваджувати власну систему амортизаційних заходів. Для цього підприємству необхідно провести аналіз методів нарахування амортизації, що використовують суб'єкти господарювання. Такі заходи нададуть змогу виявити відповідність методів нарахування амортизації потребам підприємства громадського транспорту та визначити ступінь забезпечення основних засобів.

Транспортна галузь України в цілому характеризується спадом пасажиропотоку, критичним рівнем фінансового забезпечення, високим ступенем фізичного і морального зносу основних засобів. Знос основних засобів транспортної галузі Україні досяг критичних показників у період з 2010 р. по 2013 р. і становив 96,7 %. З 2014 року відсоток ступеню зносу основних засобів зменшився і становив 47,6 % у 2017 році, але в 2018 р. знову зріс до 62,9% [94]. Це обумовлює нагальну необхідність оновлення рухомого складу для гарантії безпеки перевезення пасажирів на громадському транспорті, враховуючи його соціальну функцію (рис. 2.7).

Отже, зношеність основних засобів підприємств громадського транспорту впливає на конкурентоспроможність, сповільнення економічних показників розвитку України, зростання технологічних ризиків під час перевезення пасажирів та навантаження на екологічний стан навколишнього середовища.

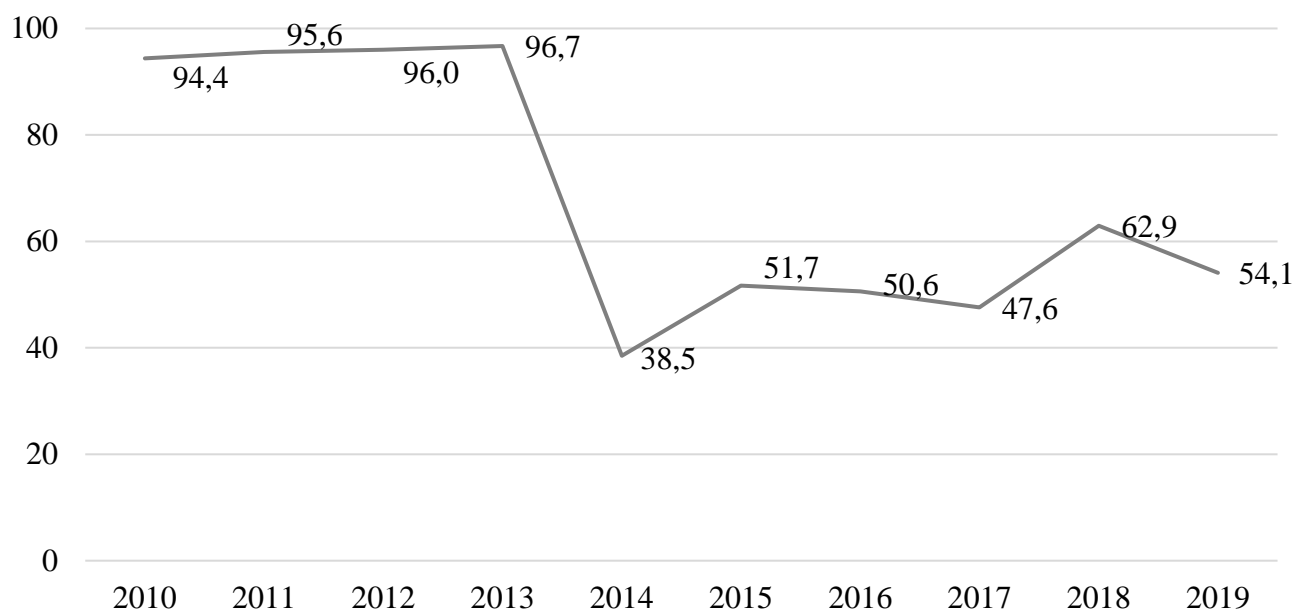


Рис. 2.7. Ступінь зносу основних засобів транспортної галузі протягом 2010-2019 рр., %\*

\*складено за даними [94].

Амортизація – це систематичний розподіл вартості основних засобів, інших необоротних та нематеріальних активів, що амортизується, протягом строку їх корисного використання (експлуатації) [122]. Одним із джерел фінансового забезпечення основних засобів підприємств громадського транспорту є нарахування амортизації.

Для підприємств громадського транспорту є досить важливим формувати власну амортизаційну політику, враховуючи значний ступінь зносу об'єктів основних засобів та збитковість галузі в цілому. Як показує практика, більшість транспортних підприємств приділяють увагу виключно спрямуванню нарахованих амортизаційних відрахувань на капітальний та поточний ремонт, не приділяючи належної уваги можливостям використання елементів амортизаційної політики для регулювання

процесів відтворення на підприємствах. Основними недоліками фрагментарного впровадження амортизаційної політики на підприємствах громадського транспорту є:

- 1) нівелювання керівниками підприємств громадського транспорту значення та важливості амортизаційної політики в контексті їх інвестиційного розвитку;
- 2) відсутність системності та впровадження окремих елементів амортизаційної політики, що знижує її ефективність;
- 3) незважаючи на можливість вибору ефективного методу амортизації, орієнтація виключно на застосування прямолінійного методу, що не надає можливості накопичення фінансових ресурсів для модернізації об'єктів транспортних засобів;
- 4) відсутність належного контролю за сумами нарахованої амортизації;
- 5) неврахування показників технічного стану об'єктів транспорту для визначення норм амортизації (зокрема, недостатнє врахування особливостей експлуатації громадського транспорту).

Наявні недоліки визначають необхідність формування виваженої та ефективної амортизаційної політики на підприємстві з врахуванням галузевої специфіки. Є важливим врахувати вплив зовнішніх та внутрішніх факторів, що визначають особливості амортизаційної політики на підприємствах:

- 1) сукупна вартість об'єктів необоротних активів. При збільшенні їх кількості на підприємстві вплив амортизаційної політики як важливого інструменту регулювання процесу розширеного відтворення зростає;
- 2) спосіб відображення реальної вартості необоротних активів в обліку та врахування необхідності здійснення їх переоцінок, зважаючи на вплив інфляційного середовища;
- 3) методи нарахування амортизації, обрані підприємством;
- 4) темпи інфляції;
- 5) прийнята інвестиційна політика підприємства (табл. 2.19., рис. 2.8.).

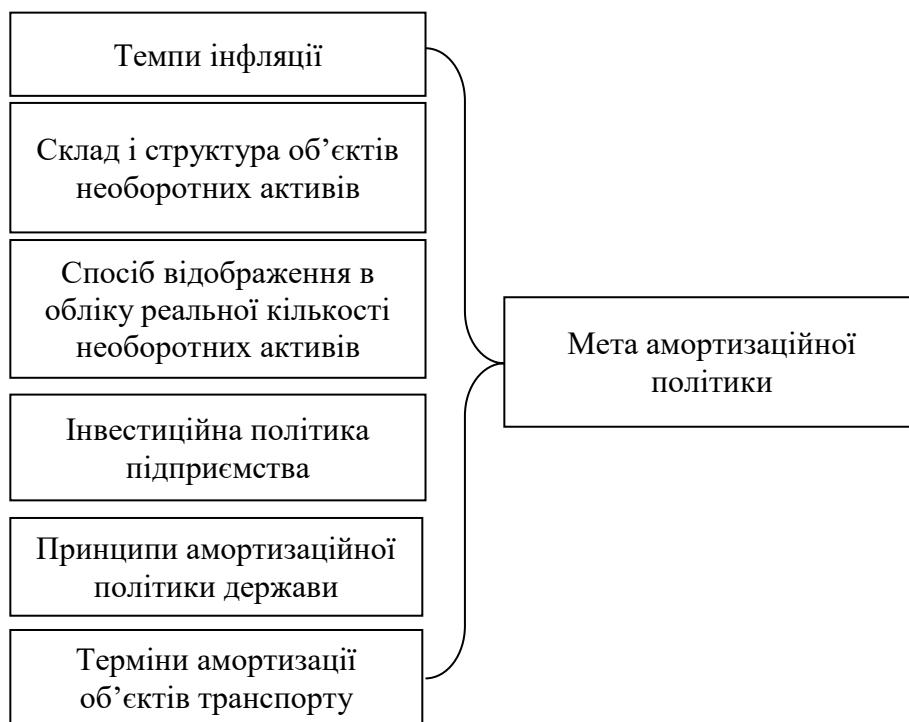


Рис. 2.8. Фактори впливу на амортизаційну політику підприємства\*

\* складено автором

Вплив означених факторів на підприємства громадського транспорту з врахуванням галузевої специфіки відображено у таблиці 2.19.

Таблиця 2.19

Фактори впливу на формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту\*

№ з/п	Фактори впливу на формування амортизаційної політики підприємства	Особливості означеного впливу на підприємства громадського транспорту
1	2	3
1	Склад і структура об'єктів необоротних активів	Розрізняють рухому та нерухому частини об'єктів пасажирського наземного транспорту міського та приміського сполучення, відповідно до чого диференціюють методи амортизації.
2	Спосіб відображення реальної вартості необоротних активів в обліку	Ліквідаційна вартість згідно облікових політик прийнято рівною нулю. Переоцінки здійснюються професійним оцінювачем після закінчення щорічної інвентаризації
3	Термін експлуатації необоротного активу	Термін експлуатації транспортного засобу визначається призначеним технічним ресурсом або терміном служби його несівної системи. Призначений технічний ресурс або термін служби несівної системи встановлюється підприємством-виробником транспортного засобу та зазначається в технічних умовах і експлуатаційній документації. За відсутністю даних про



Закінчення таблиці 2.19

1	2	3
		призначений технічний ресурс або термін служби, за термін експлуатації приймається: а) 15 років для трамвайних вагонів; б) 10 років для тролейбусів. [45]. Після закінчення призначеного технічного ресурсу або терміну служби термін експлуатації транспортного засобу може бути продовжений шляхом ремонту або заміни несівної системи транспортного засобу. Необхідність або доцільність продовження терміну експлуатації транспортного засобу визначається підприємством, яке його експлуатує. Рішення щодо продовження терміну експлуатації транспортного засобу приймається за результатами оцінки фактичного технічного стану несівної системи. Діагностують технічний стан несівної системи згідно з програмою та методикою, узгодженою з державним органом з нагляду за технічним станом об'єктів міського електротранспорту.
4	Методи нарахування амортизації	Використовується здебільшого прямолінійний пооб'єктний метод нарахування амортизації (на основі аналізу облікових політик КП «Київпаstrans», КП «Дніпровський електротранспорт», КП «Рівнеелектроавтотранс», КП «Вінницька транспортна компанія», ЛКП «Львівелектротранс», ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс», КП «Черкасиелектротранс», КП «Одесміськеелектротранс», КП «Житомирське ТТУ», КП «Тернопільелектротранс»). Не враховується вплив морального зносу при визначенні норм амортизації.
5	Темпи інфляції	В сучасних умовах занижується база нарахування амортизації, а відповідно й розміри амортизаційних відрахувань.
6	Інвестиційна політика підприємства.	Враховуючи значний рівень зносу об'єктів необоротних активів, інвестиційна політика орієнтується на проведення поточних та капітальних ремонтів, недостатнє значення надається модернізації рухомого складу.

\* складено автором

Відповідно до П(С)БО 7 «Основні засоби» суб'єктам господарювання рекомендовано здійснювати нарахування амортизації за такими методами: прямолінійний (рівномірний); зменшення залишкової вартості; прискорене зменшення залишкової вартості (подвійної залишкової амортизації); кумулятивний (сума чисел); виробничий (сума одиниць продукції) [122].

При виборі методу нарахування амортизації необхідно також зважати на показники технічного стану транспортних підприємств. Результати проведеного аналізу показників технічного стану та ефективності використання основних засобів на підприємствах громадського транспорту Дніпра, Рівного та Вінниці за 2017-2019 рр. представлено в табл. 2.20.

Таблиця 2.20

Результати аналізу показників технічного стану та ефективності використання основних засобів на транспортних підприємствах міст Дніпра, Рівного та Вінниці за 2017-2019 рр.\*

№ з/п	Показник	Роки			Абсолютне відхилення 2019 р. до 2017 р.	Відносне відхилення 2019 р. до 2017 р., %
		2017	2018	2019		
1	2	3	4	5	6	7
<b>КП «Дніпровський електротранспорт»</b>						
1.	Амортизація, тис. грн	18117	34050	44459	26342	145,4
2.	Частка амортизації в обсязі операційних витрат, %	3,83	4,39	5,22	1,39	36,3
3.	Первісна вартість ОЗ, тис. грн	431462	591015	710708	279246	64,7
4.	Знос основних засобів, тис. грн	226802	253129	281262	54460	24,01
5.	Залишкова вартість ОЗ, тис. грн	204660	337886	429 446	224786	109,8
6.	Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн	182683	271273	383666	200984	110,01
7.	Коефіцієнт зносу ОЗ	0,53	0,43	0,40	-0,13	-24,5
8.	Коефіцієнт придатності ОЗ	0,47	0,57	0,60	0,13	27,6
9.	Фондовіддача	2,50	0,43	0,43	-2,07	-82,8
10.	Фондомісткість	0,40	2,31	2,30	1,90	475
11.	Фондоозброєність, тис. грн/прац.	70,56	103,15	147,11	76,55	108,4
<b>КП «Рівнеелектроавтотранс»</b>						
1.	Амортизація, тис. грн	4050	8859	11687	7637	188,6
2.	Частка амортизації в обсязі операційних витрат, %	6,07	9,90	11,10	5,03	82,9
3.	Первісна вартість ОЗ, тис. грн	65621	122501	134662	69041	105,2
4.	Знос основних засобів, тис. грн	24129	32594	43669	19540	81
5.	Залишкова вартість ОЗ, тис. грн	41492	89907	90953	49461	119,2
6.	Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн	32320	65699,5	90430	58110	179,7958
7.	Коефіцієнт зносу ОЗ	0,37	0,27	0,32	-0,05	-13,5135
8.	Коефіцієнт придатності ОЗ	0,63	0,73	0,68	0,05	7,936508
9.	Фондовіддача	0,84	0,54	0,48	-0,36	-42,8571
10.	Фондомісткість	1,19	1,87	2,10	0,91	76,47059
11.	Фондоозброєність, тис. грн/прац.	72,96	153,50	213,28	140,32	192,3246
<b>КП «Вінницька транспортна компанія»</b>						
1.	Амортизація, тис. грн	16715	19 697	22 747	6032	36,08735
2.	Частка амортизації в обсязі операційних витрат, %	4,75	4,54	4,36	-0,39	-8,21053
3.	Первісна вартість ОЗ, тис. грн	296 017	323 534	380 695	84678	28,60579
4.	Знос основних засобів, тис. грн	101730	121357	143471	41741	41,03116
5.	Залишкова вартість ОЗ, тис. грн	194287	202177	237224	42937	22,09978
6.	Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн	152298,5	198232	219700,5	67402	44,25651
7.	Коефіцієнт зносу ОЗ	0,34	0,38	0,38	0,04	11,76471
8.	Коефіцієнт придатності ОЗ	0,66	0,62	0,62	-0,04	-6,06061
9.	Фондовіддача	1,19	0,98	1,00	-0,19	-15,9664

Закінчення таблиці 2.20

1	2	3	4	5	6	7
10.	Фондомісткість	0,84	1,02	1,00	0,16	19,04762
11.	Фондоозброєність, тис. грн/прац.	84,56	112,95	130,23	45,67	54,00899

\*розраховано автором за даними фінансової звітності

Оцінка даних табл. 2.20. дозволяє зробити висновок, що на всіх підприємствах спостерігається тенденція до зростання сум нарахованої амортизації, що є позитивним явищем, оскільки амортизація є головним внутрішнім джерелом фінансування інвестицій в транспортні засоби. Зокрема, на «Дніпровський електротранспорт» амортизація зростає у 2019 році в порівнянні з 2017 роком на 26342 тис. грн., на КП «Рівнеелектроавтотранс» амортизація за цей же період збільшилася на 7637 тис. грн., на КП «Вінницька транспортна компанія» амортизація зростає на 6032 тис. грн. Також зростає частка амортизації у обсязі операційних витрат на підприємстві у КП «Дніпровський електротранспорт» та КП «Рівнеелектроавтотранс», а на КП «Вінницька транспортна компанія», навпаки – зменшилася. Сума первісної вартості основних засобів досліджуваних підприємств також має позитивну динаміку, що свідчить про поліпшення технічного стану основних засобів за рахунок модифікації та модернізації транспортних засобів, а також за рахунок введення в дію нових транспортних засобів. В той же час знос основних засобів на досліджуваних підприємствах у 2017 році в порівнянні з 2019 роком також зростає, що відобразилося на сумі залишкової вартості.

Коефіцієнт зносу характеризує ступінь зношеності основних засобів. На КП «Дніпровський електротранспорт» та КП «Рівнеелектроавтотранс» є позитивна тенденція до зменшення даного показника. Зокрема, на КП «Дніпровський електротранспорт» коефіцієнт зносу у 2019 році зменшився на 0,13 у порівнянні з 2017 роком і становить 0,4. На КП «Рівнеелектроавтотранс» коефіцієнт зносу становив 0,32 у 2019 році (зменшення на 0,05 у порівнянні з 2017 роком). Динаміка зміни цих показників є позитивною і свідчить про поступове оновлення основних засобів підприємств. На КП «Вінницька транспортна компанія», навпаки, коефіцієнт зносу збільшився на 0,04 і становив 0,38 у 2019 році, що є негативною тенденцією в діяльності підприємства. Позитивним явищем є те, що значення коефіцієнту зносу на

всіх досліджуваних підприємствах є більшим за 0,5, а отже перевищує рекомендоване нормативне значення даного коефіцієнту. Коефіцієнт придатності на досліджуваних підприємствах у 2019 році становив: 0,60 – на КП «Дніпровський електротранспорт», 0,68 – на підприємстві у КП «Рівнеелектроавтотранс» та 0,62 – на КП «Вінницька транспортна компанія». Значення цього коефіцієнту свідчить про технічну придатність для експлуатації основних засобів досліджуваних підприємств.

До показників ефективності використання основних засобів підприємства можна віднести фондівдачу, фондомісткість та фондоозброєність основних засобів. Фондовіддача є відношенням чистого доходу підприємства до середньорічної вартості основних засобів, показує скільки гривень доходу створено 1 гривнею вартості основних засобів. Значення цього показника за всіма аналізованими підприємствами показує негативну тенденцію його зміни. Показник фондівдачі зазнав наступних змін на досліджуваних підприємствах: на КП «Дніпровський електротранспорт» зменшився у 2019 році в порівнянні з 2017 роком на 2,07 грн. і становив 0,43; на КП «Рівнеелектроавтотранс» у 2019 році в порівнянні з 2017 роком зменшився на 0,36 грн. і становив 0,48; на КП «Вінницька транспортна компанія» зменшився на 0,19 грн. і становила 1,00. Це зменшення відбулося, як за рахунок зростання середньорічної вартості основних засобів, так і за рахунок зменшення чистого доходу підприємств. Ця тенденція є вкрай негативною, і свідчить про погіршення ефективності використання основних засобів, особливо враховуючи сферу економічної діяльності досліджуваних підприємств. Фондомісткість як обернений показник фондівдачі характеризує, яка частина середньорічної вартості основних засобів припадає на 1 грн. чистого доходу підприємства. На всіх досліджуваних підприємствах громадського транспорту спостерігається тенденція до зростання цього показника, що свідчить про неефективне використання основних засобів транспортних підприємств. Фондоозброєність визначає частку вартості основних засобів, яка припадає на одного працівника підприємства і характеризує ступінь його озброєності основними засобами. На всіх досліджуваних комунальних підприємствах показник фондоозброєності збільшився у 2019 році в порівнянні з 2017 роком. Зростання фондоозброєності свідчить про тенденцію до більш ефективного

використання основних засобів на досліджуваних підприємствах.

Амортизація підприємств громадського транспорту нараховується відповідно до виданого підприємством наказу про облікову політику, виходячи з нового строку корисного використання, починаючи з місяця, наступного за місяцем зміни строку корисного використання (винятком є виробничий метод нарахування амортизації). Транспортному підприємству необхідно обрати метод амортизації для основного виду їх активів – рухомого складу.

Сума амортизаційних відрахувань на підприємствах міського електротранспорту визначається як добуток балансової вартості окремих груп основних засобів і встановленої для цієї групи основних засобів норми амортизаційних відрахувань згідно Закону [82, с. 272].

Переваги та недоліки методів амортизації представлено в таблиці 2.21.

Таблиця 2.21

Переваги та недоліки методів амортизації на підприємствах громадського транспорту\*

№ з/п	Назва методу	Переваги	Недоліки
1.	Прямолінійний	Забезпечує рівномірні та стабільні амортизаційні накопичення протягом всього періоду служби.	Не нараховує відмінність виробничої потужності основних засобів за різні роки експлуатації.
2.	Методи прискореної амортизації	Цей метод доцільно застосовувати для об'єктів, що зазнають швидкого морального старіння, наслідком чого є зростання витрат на ремонт, технічного обслуговування або експлуатацію транспортних засобів.	Цей метод потребує переоцінки основних засобів щороку, результатом чого є додаткові витрати. Використання методу призводить до збільшення собівартості основних засобів в даний період
3.	Виробничий	Нарахування амортизації просте та раціональне. Сума зносу узгоджується з обсягом наданих послуг. Використовується, коли інтенсивність використання об'єкта впливає на експлуатаційний стан	Нарахування амортизації доцільно застосовувати до тієї частини основних засобів, що безпосередньо пов'язана з виробничим процесом.
4.	Кумулятивний	Нарахування більшої суми зносу першого року експлуатації активу та пропорційне зменшення цієї суми протягом наступних облікових періодів.	Сума зносу часто не узгоджується з фактичним використанням об'єкту та виготовленою продукцією/ наданою послугою

\*складено автором на підставі узагальнення [45;122].

Визначено, що найбільш оптимальним методом амортизації для активної частини основних засобів транспортних суб'єктів господарювання є прискорений метод.

Концепція застосування методу прискореної амортизації ґрунтується на більш високій продуктивності амортизованих активів у перші роки їх експлуатації. На підприємствах громадського транспорту під впливом технологічного прогресу основні засоби піддаються моральному та фізичному зносу. Використання методів прискореної амортизації є доцільним, тому що на початковій стадії експлуатації транспортні засоби не потребують значних витрат на ремонт. Окрім того, транспортне підприємство здатне швидше накопичувати необхідні кошти на реновацію необоротних активів, а це знижує ризики щодо їх морального знецінення.

Ще однією перевагою на користь прискореної амортизації є те, що витрати на ремонт даних видів активної частини основних засобів значно вищі в кінці терміну їх експлуатації, ніж на початку [36, с. 81].

Доцільність використання методів прискореної амортизації основних засобів транспортного підприємства має передбачати такі організаційні заходи [149; с. 46]:

1. Розрахунок величини амортизаційних відрахувань та обсяг чистого прибутку, що залишається в розпорядженні підприємства за роками амортизаційного періоду.

2. Розрахунок грошового потоку господарства за роками амортизаційного періоду, який визначається як сума амортизаційних відрахувань та чистого його прибутку.

3. Визначення теперішньої вартості сукупного грошового потоку  $k$ , який сформовано протягом амортизаційного періоду з урахуванням фактору дисконту.

Застосування прискорених методів нарахування амортизації з використанням майбутньої вартості об'єктів основних засобів можна проілюструвати на прикладі так званого «методу суми років». А співвідношення для визначення річної амортизації основних засобів набуває наступного вигляду [36, с. 70-73.]:

$$A_{\text{ПР}} = \text{ПР}_{\text{ГТ}} \times (1 + T_{\text{В}})^n \times \frac{M_i}{\sum M_i}, \quad (2.4)$$

де  $A_{\text{ПР}}$  – річна амортизація, нарахована прискореними методами, тис. грн.;

ПР<sub>гт</sub> – первісна вартість об'єктів громадського транспорту, тис. грн.;

Т<sub>в</sub> – середні темпи приросту вартості транспортних засобів, частка одиниці;

n – термін корисного використання транспортних засобів, роки;

М<sub>і</sub> – порядковий номер і-го року використання основних засобів;

ΣМ<sub>і</sub> – сума порядкових номерів років використання основних засобів.

Визначено, що застосування зазначеного методу можливо при створенні наступних умов на транспортному підприємстві:

1) використовуючи майбутню вартість рухомого складу, з урахуванням повного терміну експлуатації транспортних засобів із середнім темпом зростання вартості автобусів, трамваїв та тролейбусів;

2) використовуючи очікувані темпи приросту ціни транспортних засобів в майбутній вартості станом на кінець планового року.

Формування ефективної амортизаційної політики на підприємстві передбачає визначення її головної мети: створення ефективного внутрішнього джерела фінансування для розширеного відтворення об'єктів основних засобів. Виходячи з основної мети, можна сформулювати такі завдання:

1) орієнтація на відшкодування понесених витрат при експлуатації об'єкту громадського транспорту;

2) максимізація власних фінансових ресурсів протягом амортизаційного періоду;

3) оновлення та розширення парку об'єктів громадського транспорту;

4) активізація інвестиційної діяльності підприємства.

Для підприємства громадського транспорту важливим є ідентифікація етапів формування амортизаційної політики на підприємстві. В якості таких етапів можна запропонувати такий їх перелік:

1) аналіз показників технічного стану об'єктів громадського транспорту з визначенням прорахунків у проведеній амортизаційній політиці, можливостей їх усунення у майбутньому;

2) ідентифікація факторів впливу на формування амортизаційної політики на підприємствах;

3) вибір ефективного методу нарахування амортизації, зважаючи на результати вищепроведеного аналізу;

4) оцінка ефективності амортизаційної політики підприємства (рис. 2.9.).



Рис. 2.9. Порядок формування і реалізації амортизаційної політики підприємств громадського транспорту\*

\*складено автором

Основними заходами, спрямованими на формування та удосконалення амортизаційної політики на проаналізованих транспортних підприємствах, є такі:

1) розвиток технологічної структури основних засобів та покращення їх технічного стану;

2) встановлення норм амортизаційних відрахувань, які диференціюються в залежності від політики підприємства та специфіки транспортної галузі;



3) затвердження у наказі про облікову політику підприємства порядку оцінки та переоцінки об'єктів основних засобів;

4) вибір ефективного методу нарахування амортизації;

5) нарахування амортизаційних відрахувань;

6) вибір ефективних форм відтворення основного капіталу (перезброєння, реконструкція, модернізація).

Наслідками (очікуваними результатами) формування ефективної амортизаційної політики на підприємстві є

1) покращення технічного стану основних засобів підприємств громадського транспорту;

2) можливість формування внутрішнього фінансового джерела відтворення основних засобів транспортного підприємства;

3) підвищення якості обслуговування пасажирів громадського транспорту.

Таким чином, проаналізовано переваги та недоліки методів амортизації підприємств громадського транспорту. На основі проведеного аналізу визначено, що оптимальним методом нарахування амортизації є прискорений, тому що для підприємств громадського транспорту відтворення основних засобів має більш швидкий характер, а податковий тиск при цьому знижується. Впровадження прискореного методу амортизації на електротранспортних підприємствах активізує інвестиційну діяльність.

Розроблено порядок формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту. На відміну від існуючого, він враховує вплив факторів зовнішнього і внутрішнього середовища (інвестиційна політика підприємства; темпи інфляції; склад і структура пасажирського наземного транспорту; терміни амортизації; методи нарахування амортизації та дозволяє ідентифікувати такі її етапи (аналіз показників технічного стану об'єктів громадського транспорту; ідентифікація факторів впливу на формування амортизаційної політики; вибір ефективного методу амортизації; оцінка ефективності амортизаційної політики підприємства). Впровадження запропонованого порядку формування амортизаційної політики сприятиме покращенню технічного стану основних засобів; підвищенню безпеки і

якості обслуговування пасажирів; формуванню внутрішнього фінансового джерела відтворення транспортних засобів.

### **2.3. Оцінка практики залучення міжнародних джерел фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту на регіональному рівні**

В сучасних умовах господарювання зростає роль зовнішніх джерел фінансового забезпечення транспортної галузі України. Сучасний стан фінансового забезпечення транспортної галузі не відповідає вимогам на шляху до впровадження євроінтеграційних змін в Україні. Важливими кроками в становленні та зміцненні транспортної галузі, як на державному, так і на регіональному рівнях є вдосконалення системи взаємодії органів державної та місцевої влади з використання міжнародних джерел фінансового забезпечення для реалізації рушійних змін.

Головним викликом для впровадження державотворчих змін транспортної галузі на регіональному рівні є низька фінансова спроможність місцевих бюджетів та складний нормативний механізм отримання фінансової підтримки від міжнародних фінансових інституцій. Невирішеними залишаються питання низького рівня використання наданих кредитних коштів, що надаються міжнародними фінансовими інституціями на розвиток різних інфраструктурних проєктів, включаючи громадські перевезення на регіональному рівні, інертність учасників інвестиційних проєктів на державному рівні.

Такі науковці, як Н. Бідник, В. Василенко, О. Мозговий, Н. Моринець, М. Нікітіна, В. Новицький, І. Сазонець, В. Степаненко досліджували співпрацю між Україною та ЄБРР та її вплив на розвиток держави та регіонів. Головними джерелами фінансування транспортних підприємств є самофінансування, кредитування, державна підтримка та міжнародна фінансова підтримка. Згідно з статистичними даними у 2019 році в економіку України залучено 584,45 млрд. грн. капітальних інвестицій, що на 11% перевищує показник 2018 року. Відповідно капітальні інвестиції у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність склали 41,37 млрд грн, що на 7,9% менше, ніж у попередньому році. В цілому

інвестиції в транспортну галузь з усіх вищезазначених джерел фінансування досягли в Україні тільки 2 % ВВП, тоді як у країнах ЄС – 3 % (середній показник по 27 країнах), а бюджетне фінансування в Україні перебуває на рівні 0,33 % ВВП, в ЄС – 1,1 % [94]. Дані статистики засвідчують про перманентне недофінансування транспортної галузі, що потребує залучення коштів міжнародних фінансових організацій для фінансування інфраструктурних транспортних проєктів.

Метою цього пункту дослідження є оцінка практики залучення міжнародних джерел фінансового забезпечення громадських перевезень на регіональному рівні, ідентифікація проблем щодо недостатньої ефективності впровадження проєктів міжнародної фінансової підтримки та формування напрямів їх вирішення на різних системних рівнях.

Передумовами використання кредитних коштів міжнародних фінансових організацій для фінансування громадського транспорту є такі:

- 1) дефіцит бюджетних коштів та складність механізму надання державної підтримки;
- 2) складність запозичення коштів органами місцевого самоврядування;
- 3) неналежне фінансове забезпечення та недосконалий механізм фінансування програм регіонального розвитку
- 4) обмеженість в отриманні державних гарантій в реалізації проєктів ДПП на регіональному рівні;
- 5) недостатність державного фінансування для покращання комунальної інфраструктури.

Є достатньо поширеною практика, коли для фінансового забезпечення розвитку транспортної галузі місцеві органи влади залучають кредитні кошти від міжнародних фінансових інституцій. Боргові зобов'язання бере на себе місцеве самоврядування на умовах строковості, платності й повернення. Міжнародними донорами фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту у державному та приватному секторі виступають Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) й Європейський інвестиційний банк (ЄІБ). Джерелом фінансування розвитку транспортної галузі є грантові кошти, надані для фінансування розвитку підприємств

транспортної галузі (міжнародна технічна допомога, гранти міжнародних донорських організацій).

Європейський банк реконструкції та розвитку – найбільший донор кредитування державного та приватного секторів в країнах, що розвиваються та головний міжнародний інвестор в транспортну галузь України. Кредити надаються на термін 12-15 років, комісією за зобов'язання 0,5 % річних, одноразовою комісією 1 % від суми позики, ціною за плаваючою ставкою, що прив'язана до середньої ставки міжбанківського ринку країн ЄС (Euribor) + 1 % річних [138]. Зокрема, в межах реалізації проєкту «Міський громадський транспорту в Україні: модернізація тролейбусного транспорту м. Житомир», який впроваджується за грантової підтримки Європейського банку реконструкції та розвитку із залученням незалежного міжнародного Консультанта – французької компанії EGIS Internationale та її регіонального представництва EGIS Ukraina, 15 жовтня 2020 року на електронній платформі закупівель ЄБРР (ЕСЕРР) було здійснено розкриття пропозицій учасників тендеру із визначення підрядника з будівництва нової тролейбусної лінії.

Європейський інвестиційний банк – головний суб'єкт фінансування розвитку міського громадського транспорту в 11 містах України. У 2016 році Україна та Європейський інвестиційний банк уклали Фінансову угоду щодо надання рамкового кредиту на суму 200 млн. євро на підтримку реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України», яка вступила в дію 11 травня 2017 р. [138]. Позика спрямована на оновлення рухомого складу (тролейбусів, трамваїв, вагони метро та автобуси), реконструкцію та розширення транспортної інфраструктури України. Ініціатором проєкту «Міський громадський транспорт України» є Міністерство інфраструктури України. Позичальниками в Україні – Міністерство фінансів та Міністерство інфраструктури, через які кредитні кошти надаються кінцевим отримувачам за угодами про передачу коштів позики.

Це відповідає напрямкам реалізації державної політики у сферах автомобільного, морського, річкового, повітряного та міського електричного транспорту, яку формує та впроваджує Міністерство інфраструктури України щодо впровадження євроінтеграційних процесів з метою виведення транспортної галузі

України на новий якісний рівень.

Центральним фінансовим органом в проєкті «Міський громадський транспорт України» відповідно до українського законодавства виступає Міністерство фінансів України, яке визначає кредитоспроможність кінцевих отримувачів, що відповідають за впровадження підпроєкту. Кінцевими отримувачами в проєкті виступають міські ради та/або підприємства громадського транспорту, якими володіють міські громади. Це ідентифікує їх як співпідписантів угоди про передачу позикових коштів для подальшого фінансування підпроєкту, що покладає на них відповідальність за виплату кредиту перед Міністерством фінансів.

В проєкті «Міський громадський транспорт України» на Міністерство інфраструктури України покладені наступні функції:

- підготовка, контроль, оцінка та моніторинг впровадження підпроєктів;
- призначення координатора проєкту, який відповідальний за його ефективність та впровадження;
- призначення керівника групи управління проєктом та проєкту в цілому.

Період отримання кредитних коштів від Європейського інвестиційного банку, для підпроєктів відповідно до фінансової угоди, 5 років – до 11 травня 2022 року. Період доступності фінансів для вибірок – до 11 травня 2023 р., але він може бути продовженим, якщо Україна та ЄІБ укладуть додаткову угоду [138].

Пільговий період, під час якого не потрібно виплачувати тіло кредиту від дати траншу може становити до 5 років. Згідно з фінансовою угодою, максимальний період виплати кредиту ЄІБ, з урахуванням пільгового періоду, становитиме 22 роки. Умовою погашення є один платіж в 6 місяців рівними частинами до основної суми боргу або фіксованими платежами, що включають основну суму боргу та відсотків.

На державному рівні відповідальність за управління проєктом, здійснення моніторингу та контролю несе підрозділ з фахівців, що створено у рамках Міністерства інфраструктури України. На регіональному рівні відповідальність за підготовку та реалізацію підпроєкту зі сторони кінцевого отримувача фінансування від ЄІБ є керівник та група впровадження підпроєкту.

Напрями фінансового забезпечення проєкту «Міський громадський транспорт

України» представлено в табл. 2.22.

Таблиця 2.22

Напрями фінансового забезпечення проєкту «Міський громадський транспорт України»\*

№ з/п	Напрями фінансового забезпечення	Об'єкт фінансування	Завдання
1.	Придбання нового рухомого складу	Тролейбуси, трамваї, вагони метро, автобуси	Сприяння економічному зростанню й покращенню доступності транспорту; створення безпеки для довкілля
2.	Капітальний ремонт рухомого складу	Рухомий склад підприємств громадського транспорту	Покращення роботи наявного рухомого складу для підвищення ефективності роботи підприємств громадського транспорту
3.	Відновлення інфраструктури:	Колії, контактні мережі, депо, станції/ зупинки	Створення безпечного та комфортного середовища для підвищення якості функціонування транспортної галузі
4.	Розвиток інфраструктури:	Нові трамвайні колії, контактні мережі, депо, станції/ зупинки, постачання та встановлення систем інформування та оплати за проїзд	Оновлення та модернізація інфраструктурних мереж
5.	Планування, проектування, нагляд та контролю	Послуги з планування, проектування, нагляду та контролю	Сприяння своєчасному та ефективному впровадженню проєкту
6.	Технічна допомога та підтримка міським органам влади та групам управління проєктом	Послуги з технічної допомоги міським органам влади та підтримки групи управління проєктом	Сприяння своєчасному та ефективному впровадженню підпроєкту

\*складено автором

Значні проблеми на шляху до отримання міжнародної допомоги місцевій владі та/або транспортним підприємствам створює складний механізм підготовки підпроєкту на всіх його етапах.

Суб'єктом гарантування виплати кредиту на регіональному рівні виступають міські ради та/або суб'єкти господарювання чи підприємства громадського транспорту, що знаходяться у власності міської громади. На наш погляд, в умовах децентралізації зосередження фінансових зобов'язань на регіональному рівні дасть

змогу здійснювати поточний моніторинг та контроль реалізації підпроєкту, що гарантуватиме своєчасність прийняття управлінських й фінансових рішень щодо повернення кредитних коштів. За таких умов кожна міська рада або підприємства транспортної галузі, що є кінцевими отримувачами, створюють спеціальну групу впровадження підпроєкту, яка здійснює всі етапи його реалізації від планування до фінансового менеджменту та контролю.

В межах проєкту «Міський громадський транспорт України» планування фінансового забезпечення для підпроєктів зобов'язані гарантувати фінансову сталість інвестицій з урахуванням існуючих та майбутніх відкоригованих тарифів, умов співфінансування й іншу грантову підтримку щоб заповнити нестачу коштів. Визначено, що такі умови вимагають пошуку додаткових джерел фінансування від міжнародних фінансових організацій, установ та донорів. Зобов'язання перед Європейським інвестиційним банком ускладнює процедуру отримання фінансування підпроєктів на всіх рівнях підготовки через вимогу ЄІБ інформування та здійснення аналізу можливих варіантів співфінансування.

Пошук додаткових джерел фінансового забезпечення проєкту покладено на Міністерство інфраструктури України, Міністерство фінансів України та міські ради та/або підприємства громадського транспорту. На нашу думку, такий метод пошуку альтернативних учасників співфінансування проєкту є неефективним, через неможливість встановлення фінансової відповідальності на жодну з проєктних груп у разі зволікання з пошуком донору та невиконання плану з реалізації проєкту на державному та регіональному рівнях.

Кредитування від Європейського інвестиційного банку може здійснити до 100% фінансового забезпечення загальної вартості підпроєкту й до 50% загального обсягу інвестицій проєкту «Міський громадський транспорт України». Згідно з проєктом, здійснення функцій контролю покладено на Міністерство інфраструктури України та Міністерство фінансів України. Контроль фінансування проєкту має здійснюватися один раз на шість місяців та включає визначення відповідної частки кредитів Європейського інвестиційного банку.

Для заходів, що пов'язані з реалізацією підпроєктів або пакету підпроєктів на

регіональному рівні, може надаватися технічна допомога. Підставою до надання технічної допомоги від Європейського інвестиційного банку є попереднє затвердження технічного завдання, впровадження тендерної процедури та укладання договору, моніторинг і створення запиту від отримувача. Фінансування ЄІБ, яке є в наявності для надання технічної допомоги, забезпечується за рахунком гранту Фонду підтримки муніципальних проєктів, власних та кредитних коштів Європейського інвестиційного банку (табл. 2.23.)

Таблиця 2.23

Джерела фінансового забезпечення технічної підтримки проєкту «Міський громадський транспорт України»\*

Об'єкт	Джерело фінансування	Опис	Обсяг технічної допомоги
Проєкт «Міський громадський транспорт України»	Грант Фонду підтримки муніципальних проєктів	Інструмент технічної допомоги, який забезпечує підтримку проєктів підвищення енергоефективності громадського транспорту	Підготовка підпроєктів Підтримка реалізації підпроєктів (групи впровадження проєктів), нагляд за будівництвом
Власний бюджет ЄІБ на консультаційні послуги	Власні кошти ЄІБ	ЄІБ має можливість мобілізувати свій власний бюджет на консультаційні послуги для проєктів, які вимагають швидкої підготовки	Підготовка підпроєктів
Проєкт «Міський громадський транспорт України»	Кредитні кошти ЄІБ	Кредит може бути використаний на підтримку управління, координації, моніторингу або планування стосовно інвестиційного підпроєкту, на підготовку, проєктування, нагляд та реалізацію підпроєктів	Підготовка підпроєктів Підтримка реалізації підпроєктів (групи впровадження проєктів), нагляд за будівництвом Підтримка реалізації Проєкту (група управління проєктом та підтримки) Завдання моніторингу

\*складено автором

Для участі Міської ради та/або підприємству громадського транспорту, яким володіє місцеве самоврядування, Європейський інвестиційний банк висуває два критерії щодо прийняття для підпроєкту [138]:

1) населення міста більше ніж 200 000 осіб (відповідно до показників останнього перепису);



2) парк міського громадського транспорту становить не менше, ніж 50 одиниць (з урахуванням трамваїв, вагонів метро, тролейбусів та автобусів).

Визначено, для отримання фінансового забезпечення в рамках проєкту «Міський громадський транспорт України» є кваліфікаційні критерії для фінансового забезпечення проєктів та закупівлі рухомого складу, капітальної реконструкції рухомого складу, капітальної реконструкції інфраструктури та нової інфраструктури (табл. 2.24).

Таблиця 2.24

## Кваліфікаційні критерії для отримання фінансового забезпечення проєктів\*

Закупівля нового рухомого складу (тролейбуси, трамваї, вагони метро, автобуси)	Капітальний ремонт рухомого складу	Відновлення інфраструктури: колії, контактні мережі, депо, станції/зупинки	Розбудова інфраструктури: нові трамвайні колії, контактні мережі, депо, станції/ зупинки, постачання та встановлення систем інформування та оплати за проїзд
1	2	3	4
Нові одиниці	Капітальний ремонт існуючих систем або обладнання за умови, що реконструкція є економічно обґрунтованою у порівнянні з вартістю одиниць, відповідає соціальним потребам та вимогам до якості;	Відновлення колій, депо, станцій / зупинок для трамваїв, автобусів, тролейбусів приводить їх у відповідність до потреб нової транспортної техніки та робить інфраструктуру технічно сумісною з рухомих складом, що буде використовуватися	Нові трамвайні колії з можливістю включати подовження трамвайної лінії за умови сумісності та узгодженості з транспортною схемою міста / схемою землекористування
Більш енергоефективні ніж наявний рухомий склад	Капітальний ремонт має гарантувати 12- річний експлуатаційний період для відновленого обладнання	Підвищення ефективності місцевої мережі пасажирського транспорту та задоволення соціальних потреб	Відповідні депо, станції/ зупинки, контактні мережі та дроти
Відповідність національному законодавству щодо полегшення доступу для осіб з фізичними вадами	Використання на лініях або маршрутах відповідно до транспортної схеми міста	Модернізовані електричні системи відповідають мінімальним національним вимогам енергоефективності	Постачання та встановлення систем інформування та оплати за проїзд

Закінчення таблиці 2.24

1	2	3	4
Використання на лініях або маршрутах відповідно до транспортної схеми міста	Прийнятні підпроєкти визначаються на основі оцінки техніко-економічної доцільності (аналіз варіантів, аналіз витрат і зисків, фінансовий аналіз та інше), яка виконується у відповідності до стандарту, прийнятного для ЄІБ	Прийнятні підпроєкти повинні визначатися на основі оцінки техніко-економічної доцільності (аналіз варіантів, аналіз витрат і зисків, фінансовий аналіз та інше), яка виконується у відповідності до стандарту, прийнятного для ЄІБ;	Нова інфраструктура повинна підвищувати ефективність місцевої мережі пасажирського транспорту
Прийнятні підпроєкти повинні визначатися на основі оцінки техніко-економічної доцільності (аналіз варіантів, аналіз витрат і зисків, фінансовий аналіз та інше), яка виконується у відповідності до стандарту, прийнятного для ЄІБ	Інші критерії, погоджені з ЄІБ.	Кінцевий отримувач повинен підготувати Оцінку екологічного та соціального впливу, яка повинна задовольнити ЄІБ	Прийнятні підпроєкти повинні визначатися на основі оцінки техніко-економічної доцільності (аналіз варіантів, аналіз витрат і зисків, фінансовий аналіз та інше), яка виконується у відповідності до стандарту, прийнятного для ЄІБ
Інші критерії, погоджені з ЄІБ.			

\*складено автором на підставі узагальнення [138]

В зв'язку з підписанням Закону України від 12.04.2017 2009-VIII «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком» [138], стратегічні цілі та мета діяльності Міністерства інфраструктури спрямовуються на розвиток міського пасажирського транспорту в містах України. Показники загального обсягу кредитних коштів Європейського інвестиційного банку в 2018 році – 6 152 000,0 тис. грн., в 2019 році зросли на 76 000,0 тис. грн. і сягнули 6 282 000,0 тис. грн., а в 2020 році – 5 200 000,0 тис. грн. (табл. 2.25.).

Обсяги бюджетних призначень на розвиток міського пасажирського транспорту в містах України 2017-2020 рр., тис. грн.\*

Показники	Джерело інформації	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2020 рік
Обсяг бюджетних призначень/бюджетних асигнувань із спеціального фонду	Бюджетна програма	287 334,5	125 000,0	254 551,0	400 000,0
Загальний бюджет (кошторис) Угоди про фінансування програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України»	Угода про фінансування програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України»	722 150,0	-	-	-
Загальний обсяг кредитних коштів Європейського інвестиційного банку, що планується залучити на реалізацію Проекту «Міський громадський транспорт України»	Фінансова угода (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком, ратифікована Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII; розпорядження Кабінету Міністрів України від 26.10.2016 № 805 [138]	-	6 152 000,0	6 282 000,0	5 200 000,0

\*складено автором на підставі узагальнення [140, 141, 142]

Дані табл. 2.24. свідчать про те, що бюджетна програма Міністерства інфраструктури України 2017 року спрямована на здійснення заходів щодо підтримки впровадження транспортної стратегії України. Обсяг бюджетних призначень/бюджетних асигнувань в 2017 році становив 722 150,0 тис. грн.. Головна мета програми – реалізація стратегічних пріоритетів розвитку сфери транспорту, проведення інституційних реформ та інформатизації. Водночас обсяг невикористаних видатків на розвиток міського пасажирського транспорту в містах України є значним (рис. 2.10.)

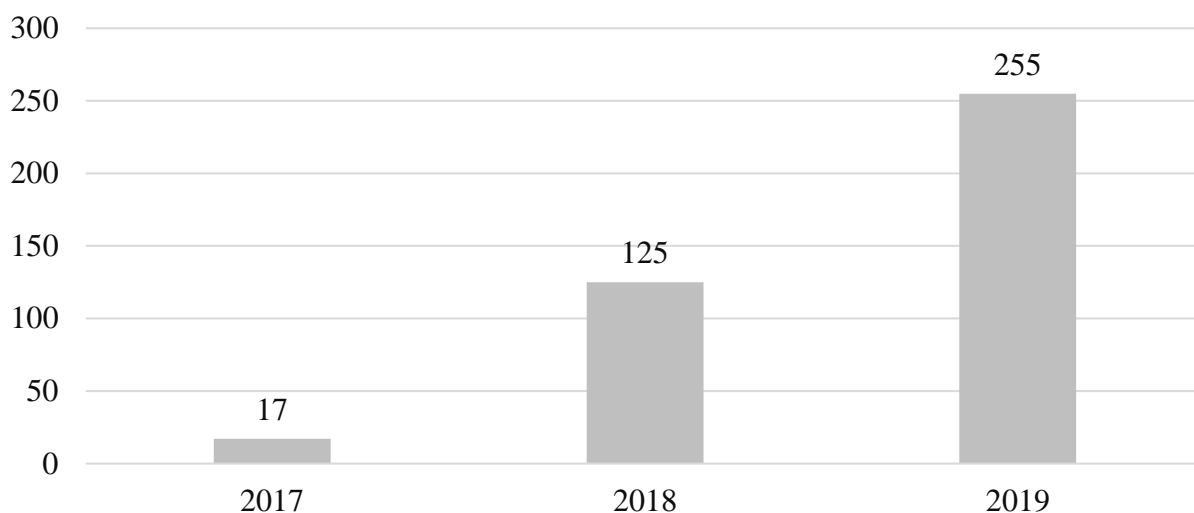


Рис. 2.10. Динаміка невикористаних видатків на розвиток міського пасажирського транспорту в містах України, млн. євро\*

\*складено автором

Відповідно до даних звіту Рахункової палати [140] у 2017 році вибірка коштів для реалізації проєктів щодо розвитку міського пасажирського транспорту в містах України здійснювалася не в повному обсязі. Причинами недоотримання коштів від міжнародних фінансових організацій є укладання групою впровадження підпроєктів субкредитних угод наприкінці року; неналежна організація конкурсу з обранням об'єктів; зволікання з оформленням та погодженням кошторисної та іншої документації між робочими групами проєктів (рис. 2.11.).

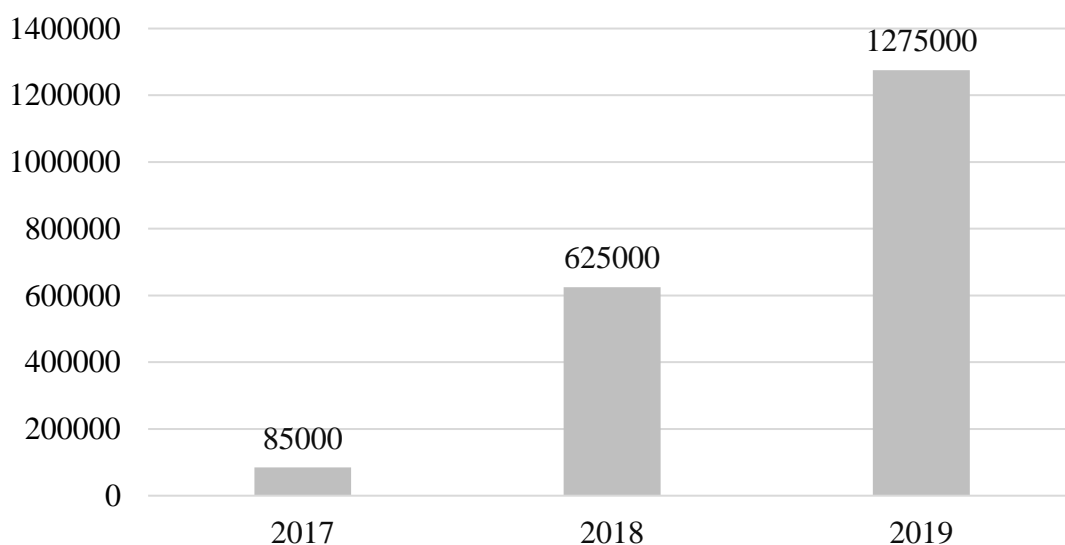


Рис. 2.11. Витрати на комісію за невибрану та зарезервовану частину кредиту, євро\*

\*складено автором

В період з 2017 по 2019 роки через низьку та/або відсутню вибірку траншу від ЄІБ Україна мала б сплатити 1 422 500 євро у вигляді комісії за резервування коштів, яка становить 0,5% річних та нараховується на невибрану та зарезервовану частину кредиту.

Варто відмітити, що відповідальність за відсутність досягнення показників результативності, визначених в угодах про надання допомоги, покладається на Міські ради та/або підприємства громадського транспорту. Наслідком непрофесійності міського самоврядування є зменшення обсягів траншів від міжнародних донорів.

У 2018 році зафіксовано низьку вибірку кредитних коштів для впровадження інвестиційних проєктів за рахунок кредитів, що залучаються державою від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій через незабезпеченість належної організації, а отже план проведення видатків і надання кредитування на реалізацію проєктів транспортної галузі не виконано.

Станом на початок 2018 року залишок коштів від міжнародних організацій на підтримку та впровадження транспортної стратегії України становив 35,3 млн.грн., або 4,7 % від плану. За рахунок кредитних коштів в 2018 році не розпочато проведення видатків і кредитування на розвиток міського пасажирського транспорту в містах України у розмірі 125,0 млн грн.

Міський пасажирський транспорт в містах України в 2019 році за бюджетною програмою Міністерства інфраструктури не отримав 255 млн. грн. Це відбулося через відсутність оціночних звітів про результати закупівель від виконавчих комітетів міських рад і комунальних підприємств міст Києва, Харкова, Львова, Сум, Чернігова, Луцька. Наслідком цього стало неукладання договорів з постачальниками.

Ретроспективний аналіз механізму впровадження підпроєктів відображає наступні причини зриву реалізації щодо отримання траншів від Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкцій та розвитку:

- низький рівень кваліфікації фахівців, які впроваджують проєкти та підпроєкти міжнародних фінансових інституцій;
- недотримання вимог тендерних закупівель рухомого складу згідно офіційних

угод між державою та міжнародними фінансовими організаціями;

- зволікання в оформленні офіційних документальних процедур міським самоврядуванням через корупційні підходи до роботи з потенційними бенефіціарами;
- безвідповідальне ставлення посадових осіб щодо прийняття своєчасних рішень для вчасного впровадження інвестиційних проєктів та підпроєктів.

Оцінка реалізації кредитних портфелів від міжнародних фінансових організацій свідчить про потужні перспективи оновлення рухомого складу міського громадського транспорту, які не реалізуються, в першу чергу, через низький рівень вибірки проєктних коштів.

Наслідками недоотримання міжнародної фінансової підтримки від Європейського банку реконструкцій та розвитку та Європейського інвестиційного банку є:

- збиток, завданий державному бюджету, через низьку та/або відсутню вибірку у вигляді комісії за резервування коштів, яка становить 0,5% річних та нараховується на невибрану та зарезервовану частину кредиту;
- недоотримання державним бюджетом 10% від траншу за державні гарантії;
- недоотримання державним бюджетом 20% від траншу за ПДВ;
- гальмування реалізації «Транспортної стратегії 2030» на державному та регіональному рівнях;
- відтермінування оновлення рухомого складу всіх видів громадського транспорту України.

Варто відмітити, що додатковою перепорою на шляху отримання фінансування від Європейського інвестиційного банку є проходження погоджувальної процедури від Антимонопольного комітету України (АМКУ). АМКУ проводить розгляд справи про державну допомогу відповідно до проєкту «Міський громадський транспорт України», щоб провести поглиблений аналіз допустимості державної допомоги для конкуренції за результатами розгляду повідомлення про отримання державної допомоги міської ради, що надається транспортному підприємству за рахунок коштів місцевого бюджету.

Таким чином, АМКУ дає висновок щодо допустимості отримання державних гарантій на рівні підпроєкту.

Визначено, що головним недоліком отримання фінансового забезпечення від Європейського інвестиційного банку в рамках проєкту «Міський громадський транспорт України» є зобов'язання, які отримує щодо самостійної сплати ПДВ до Державного бюджету. Такі підприємства не зможуть отримати відшкодування ПДВ після придбання рухомого складу, адже не сплачують цей податок з продажу разових квитків.

Наслідком такого фактору є вигода від реалізації інвестиційних угод для держави та примусовий характер отримання коштів від міжнародного донора місцевої влади, адже місцеві бюджети неспроможні впровадити швидкі трансформації в транспортній галузі на регіональному рівні.

Зауважимо, що важливим негативним аспектом є встановлення додаткової відсоткової ставки для місцевих бюджетів за надання державної гарантії Міністерством фінансів України. Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 26.10.2016 № 805-р «Про залучення позики від Європейського інвестиційного банку для реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України» 0,5 % становить оплата за надання кредиту, кошти від якого надходять до Державного бюджету України [138].

Варто зазначити, що неефективне використання бюджетних фінансових ресурсів є постійною проблемою в Україні. Більшість науковців [68, 84, 112] сходяться до думки, що неефективне використання залучених коштів ЄІБ та ЄБРР за проєктами обумовлюється впливом на суб'єктивних чинників та низькою якістю проєктного менеджменту на кожному етапі впровадження (низька спроможність з розробки та реалізації проєктів, повільна обробка документації та платежів) проєктів.

Водночас можливими перевагами залучення міжнародних фінансових джерел для транспортної галузі є вигідні умови кредитування; відсутність додаткових платежів у вигляді штрафних санкцій; безкоштовна технічна допомога з оформленням документів (прикладі аналізу витрат та зисків, тендерна документація,

економічне обґрунтування).

Можна сформувати такі пріоритетні завдання України у співпраці з Європейським банком реконструкцій та розвитку та Європейським інвестиційним банком:

- удосконалення системи менеджменту на всіх етапах впровадження проєктів через спеціалізований відбір висококваліфікованих управлінців до проєктних груп;
- скорочення термінів впровадження проєкту між всіма його етапами: від підписання угоди до реалізації;
- збільшення обсягів вибірки інвестицій за проєктом від ЄБРР та/або ЄІБ шляхом спрощення тендерних процедур в найкоротший термін;
- збільшення кількості проєктів за фінансовим забезпеченням міжнародними фінансовими інституціями в національній валюті;
- проведення загальної оцінки реалізації проєкту щодо їх відповідності до чинного законодавства та «Транспортної стратегії 2030»;
- впровадження моніторингу та контролю за реалізацією проєкту на всіх його етапах на регіональному рівні;
- на законодавчому рівні передбачити посилення відповідальності за своєчасність прийняття рішень посадовцями на різних етапах менеджменту.

На підставі вищезазначеного ідентифікацію проблем неефективності впровадження джерел фінансування міжнародних фінансових організацій (на прикладі Європейського інвестиційного банку) та запропоновані напрями їх вирішення представлено в табл. 2.26.



Таблиця 2.26

Ідентифікація проблем неефективності впровадження джерел фінансування міжнародних фінансових організацій (на прикладі Європейського інвестиційного банку) та запропоновані напрями їх вирішення\*

№ з/п	Сутність проблеми	Рівень виникнення проблеми	Наслідки існування проблеми	Напрями вирішення проблеми	Рівень вирішення проблеми	Наслідки вирішення проблеми
1	2	3	4	5	6	7
1	Недотримання вимог тендерних закупівель рухомого складу згідно офіційних угод між державою та міжнародними фінансовими організаціями	Міжнародний, державний	1) збиток, завданий державному бюджету, через низьку та/або відсутню вибірку у вигляді комісії за резервування коштів, яка становить 0,5% річних та нараховується на невибрану та зарезервовану частину кредиту;	1) Збільшення обсягів вибірки інвестицій за проектом від ЄБРР та/або ЄІБ шляхом спрощення тендерних процедур в найкоротший термін;	Державний	вигідні умови кредитування; відсутність додаткових платежів у вигляді штрафних санкцій; безкоштовна технічна допомога з оформленням документів (приклади аналізу витрат та зисків, тендерна документація, економічне обґрунтування).
2	Низький рівень кваліфікації фахівців, які впроваджують проекти та підпроекти міжнародних фінансових інституцій;	Державний, регіональний	2) недоотримання державним бюджетом 10% від траншу за державні гарантії; 3) недоотримання державним бюджетом 20% від траншу за ПДВ; 4) гальмування реалізації «Транспортної стратегії 2030» на державному та регіональному рівнях;	Удосконалення системи менеджменту на всіх етапах впровадження проектів через спеціалізований відбір висококваліфікованих управлінців до проектних груп;	Державний, регіональний	Оновленню рухомого складу міського громадського транспорту; забезпечить його стале функціонування та розвиток; збереже робочі місця на комунальних підприємствах; збільшить доходи комунальних підприємств від надання послуг з перевезення населенню.
3	Зволікання в оформленні офіційних документальних процедур міським самоврядуванням через корупційні підходи до роботи з потенційними бенефіціарами;	Державний, регіональний	5) відтермінування оновлення рухомого складу всіх видів громадського транспорту України.	Впровадження моніторингу та контролю за реалізацією проекту на всіх його етапах на регіональному рівні;	Регіональний	

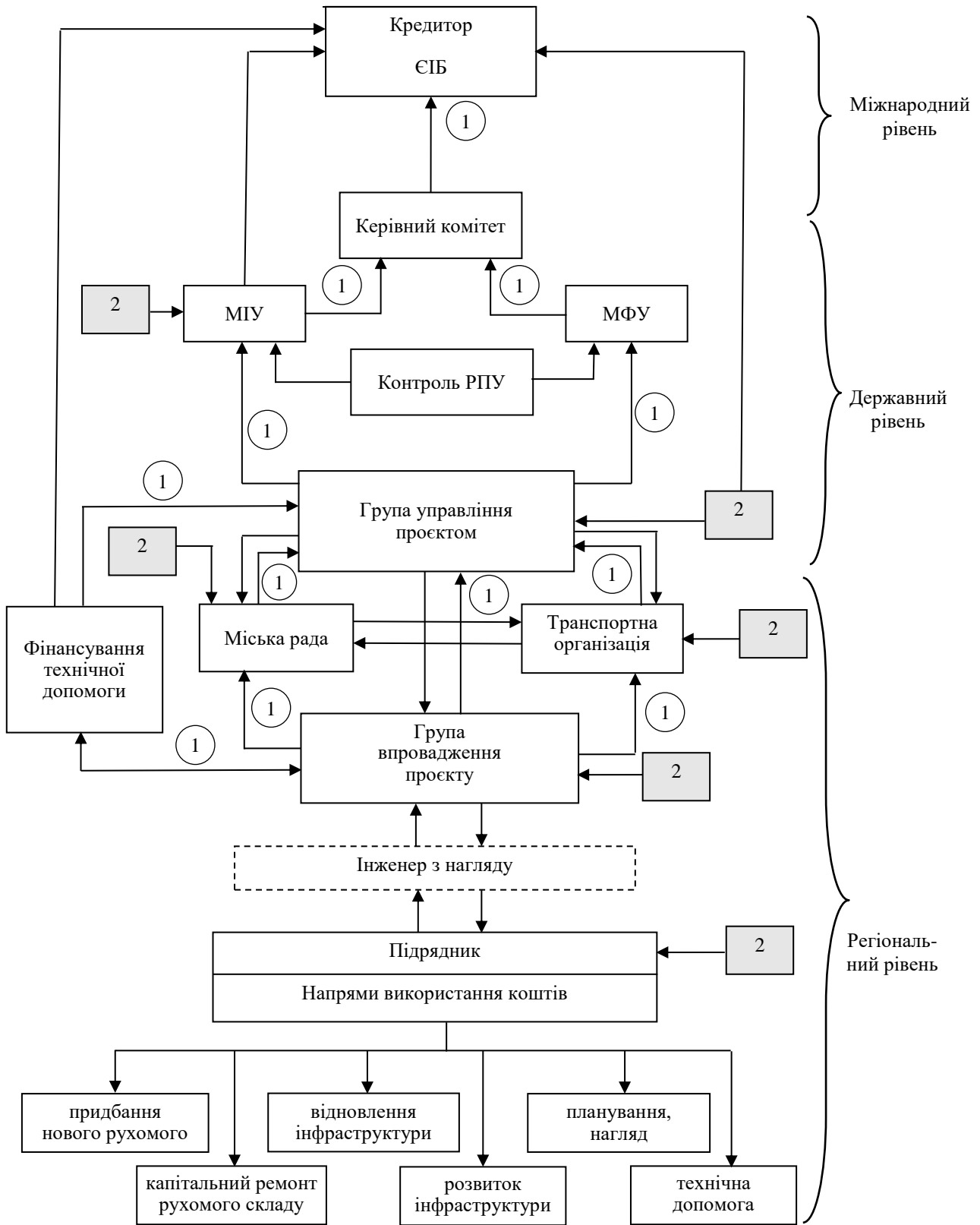
## Закінчення таблиці 2.26

1	2	3	4	5	6	7
4	Безвідповідальне ставлення посадових осіб щодо прийняття своєчасних рішень для вчасного впровадження інвестиційних проєктів та підпроєктів.	Державний, регіональний		2) проведення загальної оцінки реалізації проєкту щодо їх відповідності до чинного законодавства та «Транспортної стратегії 2030»; скорочення термінів впровадження проєкту між всіма його етапами: від підписання угоди до реалізації;	Державний, регіональний	
5	Встановлення додаткової відсоткової ставки для місцевих бюджетів за надання державної гарантії Міністерством фінансів України.	Міжнародний		Забезпечення політичної та економічної стабільності країни	Міжнародний	

\*складено автором

Важливою проблемою при залученні міжнародних фінансових джерел є невідповідність рівня проблеми, що виникає, з рівнем її вирішення. Зокрема, суб'єктом гарантування виплати кредиту на регіональному рівні є міські ради та/або транспортні організації, що знаходяться у власності міської громади. З одного боку, в умовах децентралізації зосередження фінансових зобов'язань на регіональному рівні надасть змогу здійснювати поточний моніторинг та контроль реалізації підпроєкту, з іншого, контрольні повноваження щодо використання міжнародних коштів має Рахункова палата згідно зі ст. 7 Закону України «Про Рахункову палату»: «використання кредитів (позик), залучених державою до спеціального фонду державного бюджету від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій, виконання міжнародних договорів України, що призводить до фінансових наслідків для державного бюджету, у межах, які стосуються таких наслідків» [139]. Додатково використання коштів контролюють незалежні спостерігачі Європейського інвестиційного банку згідно з умовами кредитного договору. Водночас є необхідною координація контролюючих органів держави на регіональному рівні з контрольною діяльністю вищезазначених спостерігачів, що сприятиме ефективному та результативному використанню міжнародних фінансових джерел. Враховуючи соціальну складову громадського транспорту та важливість інфраструктурних проєктів такого рівня для суспільства, пропонуємо доповнити державний та наддержавний контроль контрольними функціями громадськості. Варіанти створення такої співпраці можуть бути такими: 1) взаємодія громадських рад при органах місцевого самоврядування з незалежними спостерігачами міжнародних організацій із залученням аудиторів Рахункової палати; 2) контроль громадськими організаціями регіонального рівня процесу реалізації кредитного проєкту важливих інфраструктурних проєктів, до складу яких віднесено перевезення громадськими транспортом.

Організаційно-фінансовий механізм надання міжнародного фінансового забезпечення для міського громадського транспорту з боку ЄІБ представлений на рис. 2.12.



Пояснення до рис. 2.12: 1- звітність за результатами управління (впровадження) проекту; 2- контроль з боку спостерігачів ЄІБ

Рис. 2.12. Організаційно-фінансовий механізм надання міжнародного фінансового забезпечення для міського громадського транспорту з боку ЄІБ\*

\*розробка автора

Запропонований механізм, на відміну від існуючих, ідентифікує точки контролю за потоками фінансових ресурсів, що надало можливість запропонувати напрями активізації контрольної діяльності з боку спостерігачів ЄІБ та громадськості.

Перший варіант передбачає розробку плану координації контрольних дій з визначенням сфери відповідальності кожного члена контрольної групи; варіант другий передбачає можливість одержання громадською організацією доступу до фінансових документів щодо реалізації кредитного проєкту з боку спостерігачів ЄІБ, що визначає необхідність формування кваліфікаційних критеріїв відбору такої організації та залучення її окремих членів до процесу контролю. Нам представляється більш реальним перший варіант співпраці, оскільки реалізація другого варіанту пов'язана з необхідністю високого рівня довіри до громадських організацій, що функціонують в умовах сучасної України. Для повноцінного впровадження другого варіанту громадського контролю є необхідним сформоване громадянське суспільство, основи якого лише зароджуються.

Таким чином, співпраця міжнародних фінансових організацій з органами місцевого самоврядування та/або підприємства громадського транспорту України сприятиме оновленню рухомого складу міського громадського транспорту; забезпечить його стале функціонування та розвиток; збереже робочі місця на комунальних підприємствах; збільшить доходи комунальних підприємств від надання послуг з перевезення населенню.

Таким чином, нами розроблено організаційно-фінансовий механізм надання міжнародного фінансування для міського громадського транспорту з боку міжнародних фінансових організацій, що, на відміну від існуючих, відображає фінансові відносини між суб'єктами різних системних рівнів (міжнародних фінансових донорів, позичальників (Міністерство фінансів України, Міністерство інфраструктури України), отримувачів (органи місцевого самоврядування і підприємства громадського транспорту), що реалізуються із залученням посередників (керівного комітету групи управління проєктом, групи впровадження проєкту). Очікуваними результатами (наслідками впровадження) є ідентифікація проблем неефективності залучення грантових коштів, визначення напрямів їх

вирішення та активізація контрольної діяльності з боку спостерігачів ЄІБ і громадськості.

## ВИСНОВКИ ДО ДРУГОГО РОЗДІЛУ

Дослідження стану і динаміки ефективності фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту дозволило сформулювати такі висновки:

1. Удосконалено науково-методичний підхід до оцінювання фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту та їх подальшого рейтингування на підставі таксонометричного методу, результатом використання якого є визначення інтегрального показника ефективності та ідентифікація місця кожного підприємства у кінцевому рейтингу. Прикладне застосування запропонованого науково-методичного підходу дозволило провести кластеризацію підприємств громадського транспорту за ознакою достатності фінансового забезпечення, формалізувати проблеми недостатньо ефективного функціонування таких суб'єктів з врахуванням впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища на їх фінансове забезпечення у вигляді «дерева проблем».

2. Запропоновано використання методики створення «дерева проблем», що дозволило структурувати кожен етап досягнення головного завдання, здійснити оцінку можливостей досягнення цілей з урахуванням наявних ресурсів та визначити пріоритетні цілі. Здійснено деталізацію основних проблем та підпроблем підприємств громадського транспорту в Україні, зокрема виділено: 1) проблеми, пов'язані з впливом факторів зовнішнього середовища (підпроблеми: фінансово-економічні, нормативно-правові проблеми, інституційні); 2) проблеми, пов'язані з впливом факторів внутрішнього середовища (підпроблеми: технічні, фінансові, організаційні).

3. Аналіз фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту дозволив зробити такі висновки: 1) модель розвитку громадського транспорту слід трансформувати в напрямку переходу від кредитних інвестицій ЄБРР, ЄІБ, МБРР до змішаної моделі фінансування, формами реалізації якої є розвиток ДПП в транспортній сфері; 2) максимально використовувати внутрішні джерела фінансування; 3) підвищити ефективність фінансового контролю за цільовим

використанням коштів в межах цільових міських програм розвитку підприємств громадського транспорту.

4. Здійснено ідентифікацію етапів формування амортизаційної політики на підприємстві: 1) аналіз показників технічного стану об'єктів громадського транспорту з визначенням прорахунків у проведеній амортизаційній політиці, можливостей їх усунення у майбутньому; 2) ідентифікація факторів впливу на формування амортизаційної політики на підприємствах; 3) вибір ефективного методу нарахування амортизації, зважаючи на результати вищепроведеного аналізу; 4) оцінка ефективності амортизаційної політики підприємства. Наслідками (очікуваними результатами) формування ефективної амортизаційної політики на підприємстві є: 1) покращення технічного стану основних засобів підприємств громадського транспорту; 2) можливість формування внутрішнього фінансового джерела відтворення основних засобів транспортного підприємства; 3) підвищення якості обслуговування пасажирів громадського транспорту.

5. Визначено, що оптимальним методом нарахування амортизації є прискорений, тому що для підприємств громадського транспорту відтворення основних засобів має більш швидкий характер, а податковий прес для суб'єктів господарювання знижується. Впровадження прискореного методу амортизації на електротранспортних підприємствах активізує інвестиційну діяльність. Визначений напрямок дозволить здійснити рішучі кроки в оновленні технічного оснащення та рухомого складу підприємств транспортної галузі створюючи передумови до розвитку галузі й економіки країни в цілому.

6. Сформовано пріоритетні завдання України у співпраці з Європейським банком реконструкцій та розвитку та Європейським інвестиційним банком: 1) удосконалення системи менеджменту на всіх етапах впровадження проєктів через спеціалізований відбір висококваліфікованих управлінців до проєктних груп; 2) скорочення термінів впровадження проєкту між всіма його етапами: від підписання угоди до реалізації; 3) збільшення обсягів вибірки інвестицій за проєктом від ЄБРР та/або ЄІБ шляхом спрощення тендерних процедур в найкоротший термін; 4) збільшення кількості проєктів за фінансовим забезпеченням міжнародними

фінансовими інституціями в національній валюті; 5) проведення загальної оцінки реалізації проєкту щодо їх відповідності до чинного законодавства та «Транспортної стратегії України до 2030 року»; 6) впровадження моніторингу та контролю за реалізацією проєкту на всіх його етапах на регіональному рівні; 7) на законодавчому рівні передбачити посилення відповідальності за своєчасність прийняття рішень посадовцями на різних етапах менеджменту.

7. Визначено проблеми неефективності впровадження джерел фінансування міжнародних фінансових організацій (на прикладі Європейського інвестиційного банку): 1) недотримання вимог тендерних закупівель рухомого складу згідно офіційних угод між державою та міжнародними фінансовими організаціями; 2) низький рівень кваліфікації фахівців, які впроваджують проєкти та підпроєкти міжнародних фінансових інституцій; 3) зволікання в оформленні офіційних документальних процедур міським самоврядуванням через корупційні підходи до роботи з потенційними бенефіціарами; 4) безвідповідальне ставлення посадових осіб щодо прийняття своєчасних рішень для вчасного впровадження інвестиційних проєктів та підпроєктів; 5) встановлення додаткової відсоткової ставки для місцевих бюджетів за надання державної гарантії Міністерством фінансів України.

8. Запропоновано напрями вирішення проблеми неефективності впровадження джерел фінансування міжнародних фінансових організацій: 1) збільшення обсягів вибірки інвестицій за проєктом від ЄББР та/або ЄІБ шляхом спрощення тендерних процедур в найкоротший термін; 2) удосконалення системи менеджменту на всіх етапах впровадження проєктів через спеціалізований відбір висококваліфікованих управлінців до проєктних груп; 3) впровадження моніторингу та контролю за реалізацією проєкту на всіх його етапах на регіональному рівні; 4) проведення загальної оцінки реалізації проєкту щодо їх відповідності до чинного законодавства та «Транспортної стратегії України до 2030 року»; скорочення термінів впровадження проєкту між всіма його етапами: від підписання угоди до реалізації; 5) забезпечення політичної та економічної стабільності країни

9. Запропоновано організаційно-фінансовий механізм надання міжнародного фінансування для міського громадського транспорту з боку міжнародних фінансових



організацій, що, на відміну від існуючих, відображає фінансові відносини між суб'єктами різних системних рівнів (міжнародних фінансових донорів, позичальників, отримувачів (органи місцевого самоврядування і підприємства громадського транспорту), що реалізуються із залученням посередників (керівного комітету групи управління проектом, групи впровадження проекту). Очікуваними результатами (наслідками впровадження) є ідентифікація проблем неефективності залучення грантових коштів, визначення напрямів їх вирішення та активізація контрольної діяльності з боку спостерігачів ЄІБ і громадськості.

Основні результати та положення другого розділу опубліковані автором в наукових працях [19, 26, 28, 29, 30, 198].

## РОЗДІЛ 3

### ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛУЧЕННЯ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ДЖЕРЕЛ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

#### **3.1. Розвиток державно-приватного партнерства на підприємствах громадського транспорту**

Вирішення проблеми становлення та розвитку державно-приватного партнерства (далі – ДПП) в транспортній сфері України та на регіональному рівні має суттєве значення для соціально-економічного розвитку країни. Аналіз зарубіжного досвіду впровадження ДПП надає підстави стверджувати, що реалізація проєктів у межах системи «держава – бізнес» має суттєвий потенціал у розвитку транспортної галузі країни.

Реалізація інноваційних проєктів транспортної галузі не повинна ставати тягарем для держави, тому ДПП можна вважати інноваційно-привабливим механізмом залучення бізнес-інвестицій. Досвід взаємодії держави та транспортних підприємств для підвищення рівня фінансового забезпечення окремих галузей використовують у всьому світі.

Вивченням питань державно-приватного партнерства займалися зарубіжні та вітчизняні науковці, зокрема, В. Богомазов, О. Бойко, О. Вінник, Д. Дж. Делмон, В. Максимов, Ю. Пащенко, В. Развадовський. Однак вивчення можливостей запровадження моделі державно-приватного партнерства транспортної галузі не отримало достатнього висвітлення в наукових джерелах і потребує проведення подальших досліджень.

Зокрема, невирішеними залишаються питання щодо прийняття фінансових управлінських рішень, спрямованих на реалізацію проєктів транспортної галузі; внесення змін до нормативно-правової бази (зокрема, до закону України «Про державно-приватне партнерство» [118]); визначення місця державно-приватного

партнерства в реалізації проєктів транспортної галузі. Наслідком цього є різне бачення окремих форм взаємодії держави та бізнесу. Відкритим залишається питання щодо визначення механізму ДПП на регіональному рівні та схвалення рішень з реалізації проєктів ДПП у транспортній галузі, що ґрунтуються на засадах державно-приватного партнерства.

Джерелом правового регулювання державно-приватного партнерства є Закон України «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI, який набрав чинності 31.10.2010 р. і визначив організаційно-правові засади взаємодії державних партнерів із приватними партнерами та основні принципи державно-приватного партнерства, що здійснюються на договірній основі [118]. Іншим документом щодо регулювання державно-приватного партнерства є «Концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки». В свою чергу, державне регулювання транспортної галузі здійснюється через прийняття законів та нормативно-правових актів, загальних для всієї транспортної системи, незалежно від виду транспорту, територіального розташування тих чи інших об'єктів, економічної кон'юнктури, присутності або збитковості окремих підприємств і галузей [143].

Згідно з нормативними актами, державно-приватне партнерство – співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами, й відповідає ознакам ДПП, визначеним Законом України «Про державно-приватне партнерство» [118].

До ознак державно-приватного партнерства належать: створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення) об'єкта державно-приватного партнерства та/або управління (користування, експлуатація, технічне обслуговування) таким об'єктом; довгострокові відносини від 5 до 50 років; розподіл частини ризиків між учасниками державно-приватного партнерства; внесення приватним партнером інвестицій в

об'єкт державно-приватного партнерства [91].

Особливості державно-приватного партнерства: 1) правова основа взаємодії; 2) партнерство, співробітництво, кооперація, альянс державного та приватного сектору на основі взаємних інтересів; 3) спільні сфери діяльності (соціальна сфера, економіка, безпека, екологія, сільське господарство, міжгалузеві кластерні утворення); 4) довгостроковий характер відносин (5 -50 років); 5) розподіл відповідальності та ризиків між партнерами; 6) розподіл прибутку, витрат та винагороди між партнерами; 7) залучення ресурсів та інвестицій; 8) суспільна направленість результатів діяльності [72].

Для покращення стану транспортної галузі, швидкого виходу із кризового стану та надання поштовху для майбутнього розвитку важливим є створення та реалізація правових, державних, організаційних, економіко-фінансових, інвестиційних та кадрових перетворень. Синергія держави та приватного сектору має виконувати ряд завдань щодо європейської інтеграції транспортної галузі України. Головним пріоритетом галузі має стати розбудова конкурентоспроможного середовища функціонування всіх видів перевезень пасажирів громадським транспортом. Реалізація завдань «Транспортної стратегії 2030» дозволить в повному обсязі реалізувати транспортний потенціал України. Такі перетворення можливі завдяки реалізації ДПП у транспортній галузі та перевезенні громадським транспортом.

Важливою причиною повільного розвитку впровадження проєктів ДПП транспортної галузі є відсутність дієвого фінансового механізму та різноспрямованість напрямів, реалізація яких забезпечить сталий розвиток транспортної інфраструктури. Вважаємо за доцільне виокремити такі передумови реалізації напрямів державно-приватного партнерства у транспортній сфері (рис. 3.1.).



Рис. 3.1. Передумови реалізації державно-приватного партнерства в транспортній галузі\*

\*складено автором

Держава впливає на підприємства транспортної галузі через податкову політику, цінову політику та надання пільг на проїзд, здійснює замовлення на обслуговування серед приватних перевізників, розподіляє бюджетні дотації для державного та регіонального замовлення, здійснює фінансування розвитку пасажирського транспорту, враховуючи компенсацію пільгових поїздок через дотації, субвенції, субсидії.

Використовуючи закордонний досвід, слід зазначити, що прогресивні країни світу реалізували транспортний потенціал завдяки планомірному підходу до впровадження ДПП. Саме на трансформації транспортної галузі за допомогою ДПП зосередили свою увагу такі країни, як Велика Британія, Канада, Греція, Австралія, Іспанія (табл. 3.1.).

Зазначимо, що всі країни мають пріоритетні сектори національної економіки з найбільш вдалими і ефективними проєктами державно-приватного партнерства. Наприклад, для таких країн, як Хорватія, Польща, Чехія, Угорщина, Румунія, по лінії реалізації проєктів ДПП пріоритетними є будівництво мостів і тунелів, аеропортів, автошляхів. Тобто, в першу чергу, в таких країнах інвестуються саме галузі транспортної інфраструктури, але відсутні реалізовані проєкти щодо впровадження ДПП в сфері громадського транспорту.

Таблиця 3.1

## Світовий досвід впровадження проєктів ДПП\*

№ з/п	Країна	Приклади впровадження проєктів ДПП
1	2	2
1.	Велика Британія	Зосередила проєкти державно-приватного партнерства на таких об'єктах інфраструктури, як школи, госпіталі, тюрми, оборонні об'єкти й автомобільні дороги.
2.	Канада	Значну кількість проєктів державно-приватного партнерства виконує в таких галузях, як енергетика, транспорт, захист навколишнього середовища, водні ресурси, водопостачання та водовідведення, рекреаційні об'єкти, інформаційні технології, охорона здоров'я, освіта.
3.	Греція	Переважно реалізує проєкти державно-приватного партнерства у транспортній галузі, зокрема щодо автомобільних доріг та аеропортів.
4.	Ірландія	Визначила для себе такі напрямки розвитку проєктів державно-приватного партнерства, як автомобільні дороги та міські транспортні системи.
5.	Австралія	Пріоритетними напрямками для розвитку державно-приватного партнерства визначила транспорт і системи життєзабезпечення міст.
6.	Нідерланди	Застосовують механізм державно-приватного партнерства у громадському житловому секторі і системах життєзабезпечення міст.
7.	Іспанія	Реалізує проєкти державно-приватного партнерства в галузі платних автомобільних доріг та системах життєзабезпечення міст.
8.	США	Переважно виконує проєкти державно-приватного партнерства, які об'єднують природоохоронну діяльність і життєзабезпечення сільських населених пунктів

\*складено автором на основі узагальнення [43]

Таким чином, вирішення проблем обмеженого фінансового забезпечення транспортної галузі в багатьох країнах пов'язують з впровадженням проєктів ДПП. Сучасний стан галузі в Україні не відповідає світовим тенденціям розвитку форм і моделей ДПП. Відповідно до даних Міністерства економіки України [100] на початок 2021 року в Україні, за різними видами діяльності, укладено 192 договори за умовами державно-приватного партнерства, з яких впроваджується 39 договорів, 35 договорів

ДПП були розірвані або в них завершився термін дії, а 118 договорів не виконуються.

Для сприяння розвитку інвестиційного клімату в Україні та імплементації кращої міжнародної практики реалізації проєктів ДПП у 2019 році створено Агенцію державно-приватного партнерства, яка підпорядковується Міністерству економіки та має державну форму власності.

До функцій Агенції входить реалізація заходів щодо підготовки привабливих інвестиційних проєктів, співпраця з міжнародними консультантами, а також здійснення організаційних заходів зі зростання інституційних можливостей місцевого самоврядування у сфері ДПП на центральному та регіональному рівнях.

Аналітичні дані свідчать, що агенція ДПП в 2021 році має 9 інфраструктурних проєктів на різних стадіях підготовки, але серед них немає проєктів, які б вирішували проблемні питання перевезень пасажирів міським громадським транспортом (табл. 3.2.)

Таблиця 3.2

Проєкти ДПП, що реалізуються в Україні під контролем агенції ДПП\*

№ з/п	Назва проєкту ДПП	Етап впровадження	Загальні капіталовкладення
1.	Концесія залізнично-паромної переправи у Чорноморську	3 етап – ТЕО	10 млн дол. США
2.	Концесія міжнародного аеропорту «Херсон»	2 етап Концептуальна записка	68,6 млн Євро
3.	Концесія міжнародного аеропорту «Рівне»	2 етап Концептуальна записка	55,7 млн Євро
4.	Концесія пасажирського терміналу міжнародного аеропорту «Вінниця»	2 етап Концептуальна записка	14 млн Євро
5.	Пілотний проєкт концесії залізничних вокзалів: міст Харків, Дніпро, Вінниця, Хмельницький, Миколаїв, Чоп та Київ	2 етап Концептуальна записка	142,5 млн дол. США
6.	Концесія залізничної станції м. Львів	2 етап Концептуальна записка	-
7.	Програма ДПП у дорожній галузі	2 етап Концептуальна записка	-
8.	Концесія I та контейнерного терміналу у Чорноморську	2 етап Концептуальна записка	100 млн дол. США
9.	Будівництво підземного багаторівневого майданчика для паркування у м. Львові	3 етап – ТЕО	10 млн дол. США

\*складено автором за [92].

В цьому контексті підтримуємо позицію Хусаїнова Р.В.: «Розуміння привабливості механізму ДПП і можливість донесення інформації про такі переваги до приватного бізнесу є надзвичайно важливим завданням держави для максимального залучення великої кількості нових ефективних партнерів і додаткових інвестицій» [172].

На наш погляд, реалізація ДПП в транспортній галузі на регіональному рівні має здійснюватися через узгодження з органами місцевого самоврядування, які повинні отримати можливість самостійно приймати рішення щодо реалізації проєктів державно-приватного партнерства.

Впровадження проєктів ДПП в транспортній галузі супроводжується певними ризиками, проте механізм партнерства держави та приватного сектору має більше переваг в реалізації інвестиційних проєктів (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

## Переваги державно-приватного партнерства для транспортної галузі України\*

№ з/п	Рівень	Переваги
1.	Державний (для держави)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– подолання інфраструктурного дефіциту;</li> <li>– скорочення витрат на надання послуг;</li> <li>– зростання інтересу міжнародних компаній щодо інвестиційної діяльності;</li> <li>– економія фінансових ресурсів держави;</li> <li>– ефективність управління майном та рухомим складом транспортної галузі;</li> <li>– пропорціональність в розподілі фінансових ризиків;</li> <li>– зниження фінансового навантаження на платників податків;</li> <li>– сприяння розвитку новаторських форм проєктного фінансування з довгостроковим характером угод, що дозволяє державі здійснювати планування економічного розвитку на тривалий період.</li> </ul>
2.	Регіональний (для регіону)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– зменшення навантаження на бюджет отг;</li> <li>– зростання фінансового забезпечення для комунальних та транспортних підприємств;</li> <li>– пропорціональне розподілення фінансових ризиків;</li> <li>– впровадження регіональних проєктів, малоцікавих для традиційних форм приватного фінансування.</li> </ul>
3.	Приватний (для бізнесу)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– довгостроковий характер угод, що дозволяє бізнесу здійснювати довгострокові інвестиції з високим ступенем надійності;</li> <li>– покращення роботи з державними керівними органами;</li> <li>– отримання пільгових кредитів під державні гарантії міжнародних та державних фінансових установ;</li> <li>– залучення компетенцій та експертних знань приватного сектору;</li> <li>– залучення бюджетних коштів.</li> </ul>

\*складено автором



В табл. 3.4. наведено ризики державно-приватного партнерства для транспортної галузі України.

Таблиця 3.4

## Ризики державно-приватного партнерства для транспортної галузі України\*

№ з/п	Рівень виникнення ризику	Характеристика ризиків
1.	Державний (для держави)	<p>Наслідки фінансової кризи та обмеженість доступного іноземного капіталу;            Проблеми гарантування постійних доходів для обслуговування позик;            Зниження витрат через ефективність використання послуг приватного сектору;            Значна частина коштів для поліпшення транспортної галузі очікується від міжнародних фінансових інститутів, що уповільнює процес впровадження ДПП;            Невідповідність форм і принципів ДПП міжнародним стандартам.</p>
2.	Регіональний (для регіону)	<p>Відсутність механізму впровадження ДПП органами місцевого самоврядування;            Обережність приватних та портфельних інвесторів;            Недостатність державного фінансування для покращання комунальної інфраструктури;            Відсутність гарантій виконання фінансових зобов'язань щодо проєктів ДПП на весь термін їх реалізації з боку держави, що пов'язано з щорічним затвердженням бюджету та корегуванням бюджетних програм;            Мобілізує приватні фонди та зосереджує державні ресурси безпосередньо в транспортну галузь;            Відсутність методології надання державної підтримки в рамках реалізації проєктів, через низьку кількість впроваджених українських проєктів ДПП в цілому;            Обмеженість в отриманні державних гарантій в реалізації проєктів ДПП на регіональному рівні.</p>
3.	Приватний (для бізнесу)	<p>Складність отримання гарантій та повернення інвестицій;            Високі відсотки за кредит;            Наявність високого рівня корупції в органах влади, що призводить до подорожчання проєктів ДПП для приватного партнера;            Відсутність впевненості приватного партнера у можливості рівноправного з державою захисту інтересів у системі правосуддя, зокрема, можливості вимагати від держави виконання зобов'язань та компенсації понесених втрат через невиконання зобов'язань;            Можливість зміни нормативної бази, зокрема, внесення змін до податкового та регуляторного законодавства, зміни стандартів якості (підвищення вимог) до товарів і послуг, які надаються приватним партнером за умовами договору, що може спричинити істотну зміну умов участі приватних партнерів у проєктах;            Дефіцит бюджетних коштів та складність механізму надання державної підтримки;            Оформлення та отримання дозвільної документації на реалізацію проєкту ДПП через надмірну бюрократію.</p>

\*складено автором

Особливе значення ДПП має для регіонального рівня, оскільки на його основі розвиваються місцеві ринки капіталу, товарів і послуг. Однак, суттєвою перешкодою для ефективного розвитку ДПП на регіональному рівні є відсутність методології та механізму реалізації нових проєктів. Вважаємо, що ініціатором впровадження проєктів ДПП на регіональному рівні має бути відповідальний орган місцевого самоврядування. Обґрунтування необхідності запровадження ДПП повинно відповідати загальній соціально-економічній стратегії розвитку регіону. Для повноти підготовки документів в реалізації проєктів ДПП варто використовувати професійне судження від юридичних, технічних та фінансових консультантів.

Державно-приватне партнерство – це нова концепція залучених альтернативних джерел фінансового забезпечення від приватного сектору зі збереженням державного управління з правом власності та контролю у визначенні цілей і пріоритетів проєкту ДПП. Завдяки чому створюються умови для підвищення ефективності використання бюджетних коштів. Відсутність практики реалізації проєктів ДПП на регіональному рівні вимагає впровадження фундаментальних змін в нормативно-правовому полі. Цей фактор також впливає на низьку обізнаність з механізмом ДПП держави, приватного сектору та підприємств громадського транспорту. Ознаки ДПП у сфері громадського транспорту представлено в табл. 3.5

Таблиця 3.5

Ознаки ДПП у сфері громадського транспорту\*

№ з/п	Ознака ДПП	Характеристика
1.	Предмет ДПП	Комунальні підприємства та послуги громадських перевезень
2.	Наявність договору	Оформлення договором між органами місцевої влади та приватними підприємствами
3.	Ризики фінансування та	Спільне фінансування, розподіл ризиків
4.	Строк здійснення проєкту	Як правило, 5-10 років

\*складено автором

Запропонована нами модель системи впровадження і розвитку проєктів ДПП у сфері громадського транспорту на регіональному рівні представлена на рис. 3.2.

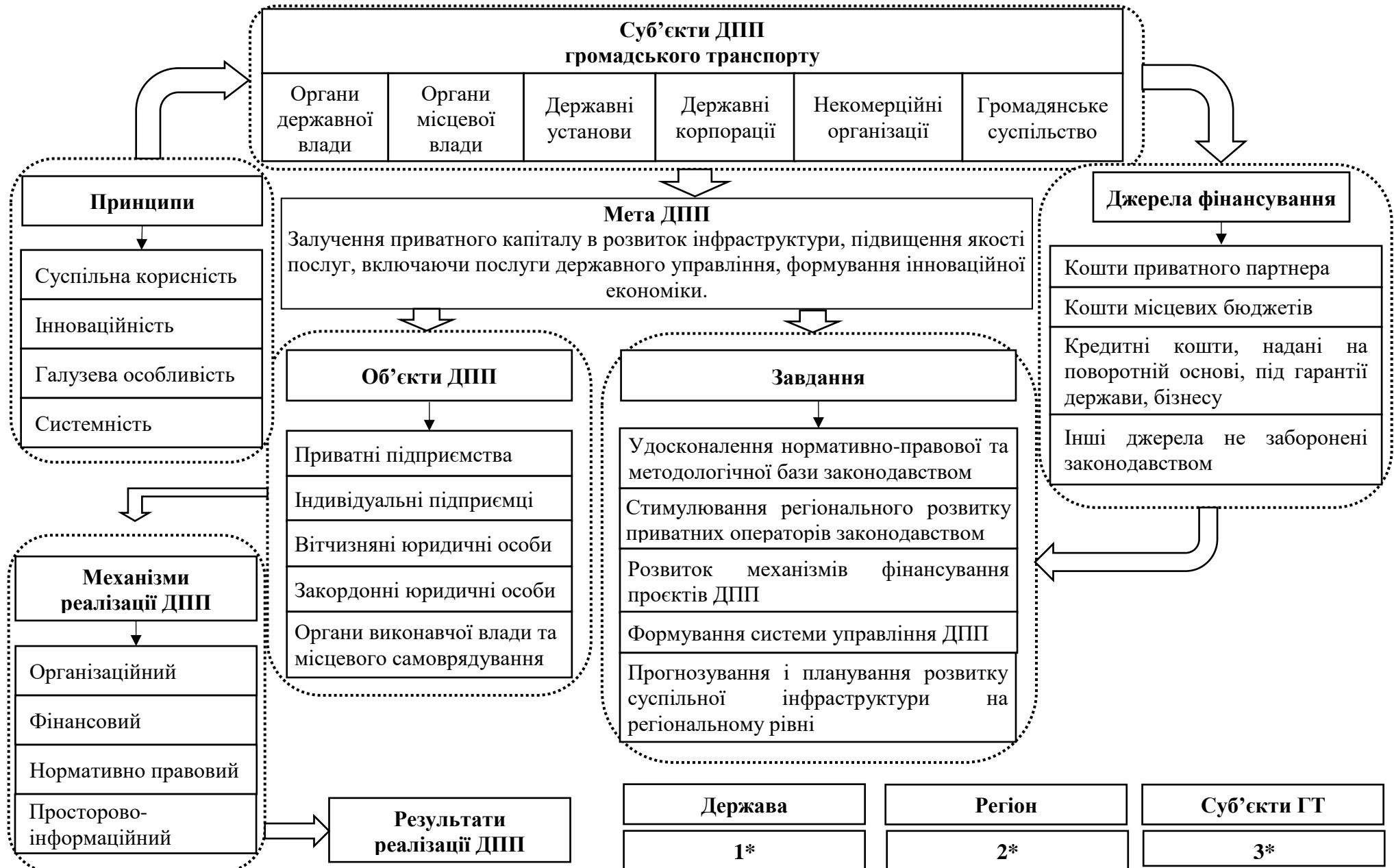


Рис. 3.2. Механізм ДПП на регіональному рівні\*

\*складено автором

1\* подолання інфраструктурного дефіциту; скорочення витрат на надання послуг; зростання інтересу міжнародних компаній щодо інвестиційної діяльності; економія фінансових ресурсів держави; ефективність управління майном та рухомим складом транспортної галузі; пропорціональність в розподілі фінансових ризиків; зниження фінансового навантаження на платників податків; сприяння розвитку новаторських форм проектного фінансування з довгостроковим характером угод, що дозволяє державі здійснювати планування економічного розвитку на тривалий період.

2\* зменшення навантаження на бюджет ОТГ; зростання фінансового забезпечення для комунальних та транспортних підприємств; пропорціональне розподілення фінансових ризиків; впровадження регіональних проектів, малоцікавих для традиційних форм приватного фінансування.

3\* довгостроковий характер угод, що дозволяє бізнесу здійснювати довгострокові інвестиції з високим ступенем надійності; покращення роботи з державними керівними органами; отримання пільгових кредитів під державні гарантії міжнародних та державних фінансових установ; залучення компетенцій та експертних знань приватного сектору; залучення бюджетних коштів.

Використання інструментів реалізації проектів державно-приватного партнерства в транспортній галузі дозволить отримати переваги всім учасникам процесу. Суспільство отримає підвищення якості транспортних послуг та розвиток соціальної інфраструктури, наслідки (результати) для суспільства, регіону, держави, суб'єктів (підприємств). Впровадження проектів ДПП для державних органів влади гарантує забезпечення діалогу між владою та бізнесом на партнерських засадах. Для держави така взаємодія означає нові можливості для створення та модернізації робочих місць; зменшення витрат, що пов'язані з наданням державних послуг; зростання ефективності управління та використання об'єктів державної власності; інноваційний розвиток проектного фінансування та використання сучасних методів управління в органах державної влади [40].

Головними принципами державно-приватного партнерства є такі: 1) суспільна корисність: соціальний ефект, що задовольняють споживачів послуг громадського транспорту на регіональному рівні; 2) інноваційність: забезпечення умов для впровадження інноваційних технологій, знань у проекти на основі ДПП; 3) галузева особливість: урахування галузевих особливостей транспортної галузі під час реалізації проектів ДПП на регіональному рівні; 4) системність: гармонізація цільових орієнтирів проектів ДПП з програми соціально-економічного розвитку регіону.

Джерелами фінансування механізму ДПП громадського транспорту на регіональному рівні є кошти приватного партнера, кошти місцевих бюджетів,

кредитні кошти, надані на поворотній основі під гарантії держави, бізнесу.

Механізм державного регулювання проєктів державно-приватного партнерства – це сукупність взаємозв'язків, що здійснюють вплив суб'єктів ДПП громадського транспорту (органи державної влади, органи місцевого самоврядування, державні установи, державні корпорації, некомерційні організації, громадянське суспільство) відповідно до принципів ДПП (суспільна користь, інноваційність, галузева особливість, системність) на об'єкти ДПП (приватні підприємства, індивідуальні підприємці, вітчизняні юридичні особи, закордонні юридичні особи, органи виконавчої влади та місцевого самоврядування) використовуючи мету ДПП, що полягає в залученні приватного капіталу в розвиток інфраструктури, підвищення якості послуг, включаючи послуги державного управління, формування інноваційної економіки.

Нормативно-правовий механізм здійснює забезпечення встановленого порядку відносин, руху до цінностей, що існують, задоволення інтересів суб'єктів за рахунок засобів, способів (дозволів, примусів, заборон) та форм (виконання, додержання, використання). Фінансовий механізм забезпечує реалізацію необхідного впливу на фінансові відносини та процеси за рахунок фінансових інструментів (способів, форм). Організаційний механізм здійснює формування взаємопов'язаної системи керованого функціонування окремих елементів (структур) для досягнення встановлених цілей та запланованих результатів шляхом використання засобів форм, інструментів. Інформаційний механізм забезпечує інформаційною підтримкою реалізацію проєктів ДПП, оприлюднення інформації про результати таких проєктів та їх вплив на громадський транспорт в регіоні [73].

Особливе місце у реалізації моделі системи ДПП розвитку громадського транспорту на регіональному рівні належить механізмам фінансового забезпечення (табл. 3.6.).

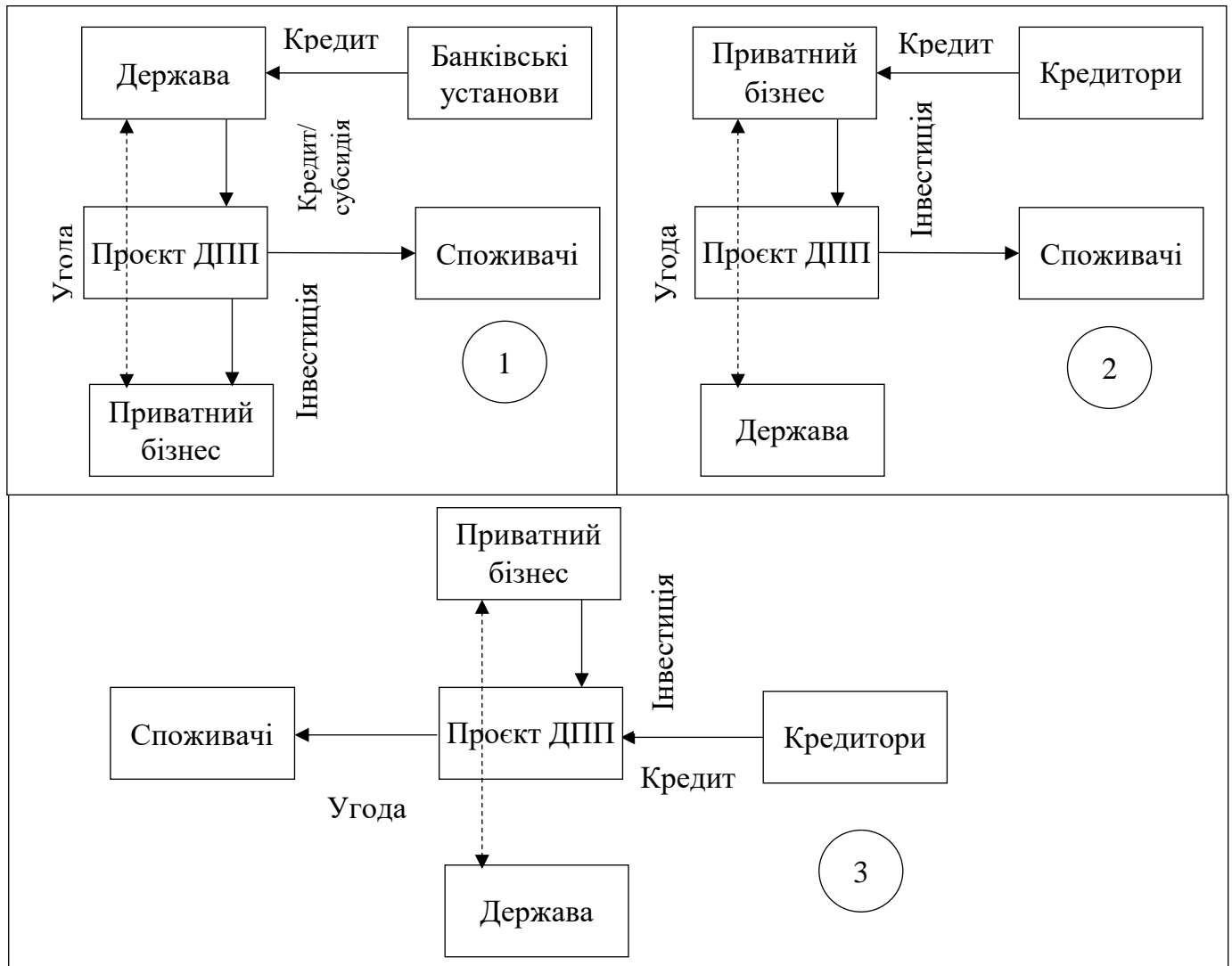


Рис. 3.3. Види механізмів фінансового забезпечення проєктів ДПП

(1– Державне; 2 – Приватне; 3 – Проєктне)

\*складено автором

При укладанні договорів про партнерство з державою приватний сектор отримає ряд переваг: залучення бюджетного фінансування для впровадження проєктів державно-приватного партнерства; диверсифікація можливостей отримання кредитів від вітчизняних та/або міжнародних фінансових організацій під державні гарантії; спрощені процедури співпраці з державними дозвільними органами. Перевагою у партнерстві для приватного бізнесу є можливість інвестування коштів у традиційно державний сектор капіталовкладень, на які поширювалися обмеження для приватного капіталу. Для України – це можливість залучення приватних інвесторів

до фінансування суспільно значущих галузей та розвиток транспортної галузі. Для інвестора – це отримання прибутку від функціонування об'єкту концесії. Переваги і недоліки механізмів фінансового забезпечення проєктів ДПП на регіональному рівні представлено в табл. 3.6.

Таблиця 3.6

Переваги і недоліки механізмів фінансового забезпечення проєктів ДПП на регіональному рівні\*

№ з/п	Види механізмів фінансового забезпечення проєктів ДПП	Характеристика механізму	Переваги	Недоліки
1.	Державний	Головним джерелом фінансових ресурсів є кошти державного бюджету. Процедура залучення позикових коштів відбувається з подальшим інвестуванням у транспортну галузь за допомогою бюджетного фінансування, субсидій, кредитування.	Через жорстке регламентування законом про державний бюджет та обмеженням річного бюджету, органи державної влади володіють доступом до дешевших кредитних ресурсів, ніж приватний бізнес.	Обсяг фінансових ресурсів обмежений Державним бюджетом через жорстку регламентацію Законом України «Про державний бюджет» максимальну кількість державних запозичень. Високий рівень конкуренції програм, що претендують на дефіцитні бюджетні фінансові ресурси.
2.	Приватний	Ґрунтується на основі корпоративного фінансового забезпечення. Власник бізнесу залучає фінансові ресурси самостійно, використовуючи власні кошти для подальшого інвестування у проєкти ДПП.	Залучення фінансових ресурсів здійснюється приватною компанією через використання власної кредитної історії та активів з метою подальшого інвестування в проєкт	При реалізації цього механізму компанія відчуває вплив нестабільного фінансового ринку та обмежується наявним потенціалом підприємств громадського транспорту. Ці обмеження поряд з інвестиційними та прибутковими очікуваннями приватних інвесторів можуть відобразитись на зростанні вартості надання транспортних послуг з перевезення пасажирів.
3.	Проєктний	Передбачає пряме кредитування без права регресу або з його обмеженим правом, що спрямовані на створену компанію в межах проєкту ДПП.	Борг проєктної компанії не відображається на балансі як державного так і приватного партнера.	Забезпеченням кредитів є грошові потоки проєкту, а матеріальне забезпечення боргу обмежене поточними активами проєктної компанії та її майбутніми доходами.

\*складено автором

Досвід розвинених країн відображає позитивну динаміку впровадження партнерської взаємодії державних підприємств громадського транспорту та бізнесу. Основою відносин у межах системи «держава – бізнес» є взаємовигідний обмін ресурсами. У світовій практиці існує декілька моделей співпраці держави та приватного сектора. З урахуванням ступеню участі приватного сектора виділяють чотири моделі:

1) найпоширеніша форма партнерства – концесії. Приватний партнер зобов'язується здійснювати управління проектом в рамках договірної періоду, протягом якого на нього також покладається ризик, пов'язаний з інвестиційним вкладенням капіталу. Концесійні угоди задіяні майже в усіх інфраструктурних галузях. Таке партнерство надає концесіонеру право отримувати прибуток і/або грошові виплати від здійснення діяльності. Найпопулярнішою в світі є модель концесії Build-Own-Operate, згідно з якою інвестор будує або реконструює об'єкт державної власності, заробляє на експлуатації і сплачує відсоток державі;

2) контракти на управління та лізинг (Management and Lease Contracts): приватний сектор бере на себе відповідальність за здійснення управління проектом, але при цьому об'єкт залишається у власності держави, яка приймає інвестиційні рішення;

3) «проекти зеленого лану» (Greenfield Projects) – приватний партнер самостійно або спільно з державою будує і експлуатує новостворений об'єкт в межах терміну, зазначеного в контракті;

4) продаж активів (Divestitures) – приватний сектор купує частину об'єкту держсектора через розміщення вільних коштів в покупку акцій або через програми приватизації, що надають право власності на об'єкти [47].

Відповідно до Закону України концесія – форма державно-приватного партнерства, де держава на умовах, передбачених концесійним договором, передає інвестору право на створення, будівництво або управління об'єктом концесії та надання суспільно важливих послуг. За таких умов значна частина операційних ризиків, що включає ризик попиту і ризик пропозиції, покладається на концесіонера [91].



В концесію можуть надаватися об'єкти права державної чи комунальної власності, зокрема, і надання послуг міським громадським транспортом. Реалізація концесій державно-приватного партнерства для підприємств громадського транспорту є важливим чинником на шляху до оновлення рухомого складу та впровадження суттєвих змін в інфраструктурі в цілому. Концесія вигідна для інвесторів, адже не зобов'язує проходити процедуру державної приватизації та вкладати кошти траншами. Виконання зобов'язань інвестором є гарантією розвитку транспортної галузі та інфраструктури.

Зокрема, оцінка змісту договору державно-приватного партнерства дозволяє виділити основні ознаки концесії:

- предмет концесії – державна та комунальна власність, а також сфери діяльності органів державного та місцевого самоврядування, яким характерна державна монополія;

- суб'єкти концесійного договору – органи державної та місцевої влади як власники майна;

- мета концесії – забезпечення суспільно значущих інтересів та потреб населення;

- реалізація концесії завжди передбачає договірну основу;

- обмеженість терміну концесії;

- концесія узаконює відшкодування і повернення предмета договору, що надається приватному партнеру щодо виконання її умов на оплатній основі, що визначена договором [43].

В цілому, фінансове забезпечення транспортної галузі України через впровадження механізмів державно-приватного партнерства має недостатній рівень поширення через такі обмеження:

- брак прозорого політичного середовища для впровадження проєктів транспортної галузі;

- нестабільний характер нормативної бази щодо залучення прямих іноземних інвестицій;

- відсутність податкового стимулювання.

Недосконалість нормативно-правової бази – один із головних чинників гальмування реалізації державно-приватного партнерства у транспортній галузі України. Тривалий час законодавство України у сфері концесії залишалося недосконалим та неузгодженим, що зумовлювало відсутність попиту серед потенційних інвесторів, держави та органів місцевого самоврядування.

3 жовтня 2019 року Верховна рада прийняла новий Закон № 155-IX «Про концесію», який вступив в силу 20 жовтня 2019 року. Законом визначено нормативно-правові, фінансові та організаційні аспекти реалізації проєктів державно-приватного партнерства, що здійснюються з метою модернізації інфраструктури та для розвитку соціально важливих послуг.

Міжнародний досвід реалізації проєктів державно-приватного партнерства свідчить про партнерську, рівноправну та взаємовигідну співпрацю між державою, органами місцевого самоврядування та бізнесу, де всі зусилля спрямовуються на впровадження проєктів, що вирішують важливі для України питання на шляху до євроінтеграції. Обмеженість ресурсів на рівні органів місцевого самоврядування ускладнює утримання об'єктів комунальної власності. Тому впровадження концесії проєктів державно-приватного партнерства надає змогу вирішувати проблеми реконструкції, утримання та оснащення об'єктів комунальної власності.

Визначено, що потенціал договору концесії як перспективної форми державно-приватного партнерства надає можливість залучати додаткові приватні ресурси для розвитку і модернізації транспортної галузі, надає можливість знизити фінансове навантаження на місцеві бюджети, збалансувати операційні ризики та забезпечити ефективне управління суб'єктами господарювання.

Для впровадження дієвої моделі системи державно-приватного партнерства в транспортній галузі на регіональному рівні запропоновано здійснити такі заходи:

- 1) внесення змін до нормативно-правової бази, зокрема, до закону України «Про державно-приватне партнерство» [118], а саме: спростити погоджувальні процедури на початкових стадіях укладання договорів; передбачити можливість надання приватному партнеру пільг та посилити санкції за невиконання зобов'язань;
- 2) посилити популяризацію необхідності провадження ДПП для транспортної

галузі на регіональному рівні;

3) створити єдиний механізм управління проєктами ДПП;

4) забезпечення високоефективної державної експертизи документації, що надаються потенційними приватними партнерами на предмет відповідності реальному стану (з метою попередження шахрайства з державними коштами або невірної оцінки попиту та очікуваних витрат);

5) розробити механізм фінансового забезпечення співпраці держави та бізнесу з урахуванням державних гарантій та податкових пільг;

6) посилити відповідальність за прояви корупційних схем в органах державної влади

7) розробити механізм розподілу ризиків між учасниками проєкту ДПП.

Обґрунтовано підходи до оцінки переваг та ризиків впровадження державно-приватного партнерства як передумови розвитку громадського транспорту з позиції різних суб'єктів (регіональної влади, державної влади, підприємств) та структуровано модель системи державно-приватного партнерства на регіональному рівні для підприємств громадського транспорту (мета, завдання, об'єкти, суб'єкти, джерела, механізми реалізації), використання якої сприятиме залученню приватного капіталу в розвиток транспортної інфраструктури, підвищенню якості обслуговування споживачів, формуванню інноваційної економіки.

### **3.2. Напрями покращення організаційних засад обігу облігацій місцевих позик для фінансування проєктів громадського транспорту регіону**

В попередніх пунктах дослідження визначено, що в сучасних умовах господарювання підприємств громадського транспорту опинилися в складному становищі, що спричинене значним зносом рухомого складу, матеріально-технічної бази, проблемами недофінансування основних засобів на державному рівні та відсутністю фінансових можливостей акумулювання коштів в регіонах. Традиційні джерела фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом (кошти місцевих бюджетів, внутрішні джерела фінансування, грантові кошти на розвиток

транспортної інфраструктури) не сприяють ефективному функціонуванню транспортних підприємств. Це обумовлює пошук та необхідність впровадження нових фінансових інструментів місцевого значення для залучення додаткових джерел фінансування. Незважаючи на значну кількість наукових досліджень з окресленої тематики, залишається невирішеними низка питань щодо можливостей застосування місцевих облігацій, зокрема: відсутній чіткий фінансовий механізм їх впровадження на регіональному рівні; наявний низький рівень довіри до органів місцевого самоврядування з боку потенційних інвесторів через фінансові обмеження місцевого бюджету; недостатньо ефективний фінансовий менеджмент на регіональному рівні тощо. Наявність невирішених організаційних, фінансових, правових питань, пов'язаних із впровадженням облігацій місцевої позики для транспортної галузі, та необхідність їх розв'язання обумовлює актуальність теми дослідження.

Дослідженню питань облігацій місцевих позик приділено значну увагу у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених: Л. Барабан, О. Катасонової, В. Козака, С. Москвіна та В. Посполітак.

Зокрема, автори В. Козак, С. Москвін та В. Посполітак розглянули прикладні питання емісії облігацій місцевих позик в Україні. Катасонова В. детально дослідила проблеми формування дохідної частини місцевих бюджетів за рахунок такої емісії. Барабан Л. вивчала питання випуску муніципальних цінних паперів та їх ролі на місцевому ринку, визначила головні переваги та проблеми їх розвитку на фондовому ринку України.

У працях М. Атарда та С. Ісона [180] проведено дослідження в галузі фінансів транспортного бізнесу та особливостей фінансового управління на мікрорівні. Питання аналізу боргового навантаження компаній та проблеми неоднорідності боргового рівня в різних секторах економіки висвітлено в роботах С. Попової, Н. Карлової, А. Пономаренко та Є. Дерюгіної [188]. У дослідженні З. Бурика, В. Баштанника та Ф. Рагімова [181] розглядаються особливості впливу державного боргу на економічне зростання держав. Автори доводять низький рівень розвитку внутрішніх запозичень у країнах з низьким та середнім доходом, що у розвинених країнах дозволяє урядам фінансувати інвестиційні проекти на основі місцевих позик,

збільшувати боргове навантаження в умовах економічного спаду. Темпл Дж. [193] розкриває сутність фінансового механізму залучення коштів державними та місцевими органами влади шляхом випуску місцевих облігацій. Автор представляє модель залежності держави та місцевого самоврядування від запозичень, при якій оптимальна частка боргу у фінансуванні капітальних інвестицій залежить від відносних витрат податків та боргового фінансування. Дослідженню питань випуску державних облігацій в умовах дефолту приділили Н. Геннаіолі, А. Мартін та С. Росі [186]. Авторами емпірично проаналізовано володіння суверенними облігаціями понад 20 000 банків у 191 країні та розкрито роль цих облігацій у 20 державних дефолтах, які відбувались протягом 1998 і 2012 років. Сена З., Панб Дж., Ванга Л. та Сенб Кс. [182] присвятили роботу розкриттю змісту державної фінансової інформації та визначенню вартості боргового фінансування органів місцевого самоврядування. Авторами наведено емпіричні докази доцільності застосування місцевих фінансових облігацій в галузі регіонального будівництва. Вони розглянули облігації місцевих позик з точки зору залучення коштів державними та місцевими органами влади, але не окресленими залишилися питання обігу облігацій місцевих позик у транспортній галузі.

Для вирішення поставлених завдань було використано сукупність загальнонаукових методів та спеціальних прийомів дослідження: аналізу, синтезу та порівняльного аналізу (для ідентифікації переваг та недоліків впровадження облігацій місцевої позики на різних рівнях); метод структурного моделювання (при розробці фінансового механізму впровадження облігацій місцевої позики та формалізації наявних зв'язків між суб'єктами запропонованого механізму – емітентом, інвестором, професійними посередниками, а також іншими суб'єктами фондового ринку); метод системного аналізу (при виявленні складностей застосування облігацій місцевих позик за чотирма напрямками: організаційним, фінансовим, інвестиційним та регіональним); логічного узагальнення та формалізації (при визначенні основних етапів фінансового забезпечення облігацій місцевої позики).

Прийняття Закону України «Про добровільне об'єднання територіальних

громад» стало першим кроком до впровадження процесів децентралізації, а місцеве самоврядування отримало значні переваги у прийнятті рішень щодо напрямів використання бюджетних коштів. Адже акумулювання коштів у державному бюджеті обмежувало можливості для фінансування проєктів на регіональному рівні з місцевих бюджетів.

Відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» [136] органи місцевої влади беруть участь у фінансово-кредитних відносинах. В умовах децентралізації місцева влада отримує ефективний фінансовий інструмент для диверсифікації інвестиційних можливостей – місцеві облігації.

Облігації місцевих позик (ОМП) – це позика, яку надають органи місцевого самоврядування з метою спрямування коштів для виконання цільових програм міста на об'єктах місцевого значення та на умовах повернення, платності, строковості. Облігації місцевих позик можуть випускатися лише в бездокументарній формі та номіновані у національній або іноземній валюті за погодженням Міністерства фінансів України. Емітентом ОМП виступає місцеве самоврядування.

Відповідно до чинного законодавства метою місцевих позик може бути залучення фінансування бюджету розвитку, реконструкції чи оновлення пріоритетних об'єктів місцевого значення з урахуванням потреб територіальної громади. Обслуговування місцевого боргу, що виникає після випуску облігацій місцевої позики, здійснюється за рахунок загального фонду бюджету міської ради.

Впровадження місцевих позик регламентується положеннями «Бюджетного кодексу України» [10] та «Порядком здійснення місцевих позик» (постанова Кабінету Міністрів України №110 від 16.02.2011 р.) [114]. У Постанові зазначено повний перелік документації для подання в Міністерство фінансів України щодо погодження обсягів та умов здійснення позики.

Підвищення ефективності впровадження облігацій місцевих позик має відповідати таким принципам: прозорості, цільового призначення, фактору неупередженості під час обрання виконавців проєкту, забезпечення рівних умов для потенційних учасників у конкурсі, детального визначення джерел оплати боргу, збалансованого характеру дії позики та тривалості використання об'єкту.

Розміщення облігацій місцевих позик відбувається на зовнішньому та внутрішньому фондових ринках, а залежно від особливостей використання залучених коштів та джерел виплати боргових зобов'язань виокремлюють три види облігацій: загальні або недохідні, дохідні й змішані (табл. 3.7.).

Таблиця 3.7

## Різновиди облігацій місцевих позик\*

№	Види облігацій	Об'єкти інвестування	Джерело виплати боргових зобов'язань
1.	Загальні, або недохідні облігації (англ. General obligation bonds)	Об'єкти або послуги, що вигідні значній частині територіальної громади (громадська безпека, вулиці та мости, публічні парки, місця дозвілля тощо)	Продаж комунального майна або поточні доходи місцевого бюджету
2.	Дохідні облігації (англ. Revenue bonds)	Капітальні інвестиції, що дають вигоди певній групі користувачів, які відшкодовують такі інвестиції через плату за отримані послуги (муніципальні аеропорти, громадський транспорт, системи водопостачання та водовідведення, спортивні заклади тощо)	Майбутній потік доходів від створених об'єктів
3.	Змішані облігації (англ. Hybrid bonds)	Інвестиції в об'єкти, які генеруватимуть змішані блага, або рефінансування загальних чи дохідних облігацій для реструктуризації місцевого боргу (у разі зниження ринкових відсоткових ставок, для відтермінування строків погашення)	Продаж комунального майна або поточні доходи місцевого бюджету чи майбутній потік доходів від створених об'єктів
За типами:		Характеристика	
1.	відсоткові облігації	Облігації підлягають поверненню номінальної вартості та здійсненню виплат відсоткових доходів.	
2.	дисконтні облігації	Розміщення облігацій відбувається за ціною, що нижча від їх номінальної вартості. Дохід за облігаціями становить різницю між ціною купівлі та номінальною вартістю, що виплачується власнику облігацій.	
3.	За забезпеченням: забезпечені облігації	Облігації вважаються забезпеченими порукою, якщо емітент визначив їх такими в рішенні про розміщення облігацій та проспекті їх емісії та уклав відповідний договір поруки з поручителем щодо забезпечення виконання зобов'язання з погашення основної суми боргу чи погашення основної суми боргу та виплати доходу за облігаціями.	
4.	незабезпечені облігації	Незабезпечені боргові зобов'язання. В більшості випадків використовуються для фінансового забезпечення проектів, що не приносять доходів та/або не ставлять за мету отримати прибуток.	

\*складено автором на основі узагальнення [67].

На законодавчому рівні існує ряд обмежень щодо випуску облігацій місцевих позик:

- загальний обсяг позик до місцевого бюджету через випуск ОМП не повинен бути більше за обсяг дефіциту бюджету розвитку спеціального фонду місцевого

бюджету на відповідний рік;

- видатки місцевого бюджету на обслуговування місцевого боргу не можуть перевищувати 10 відсотків видатків загального фонду місцевого бюджету протягом будь-якого бюджетного періоду, під час якого здійснюється обслуговування місцевого боргу;

- сукупний обсяг місцевого боргу та гарантованого територіальною громадою міста боргу станом на кінець бюджетного періоду не може перевищувати 200 відсотків середньорічного індикативного прогнозного обсягу надходжень бюджету розвитку;

- за часовими обмеженнями всі процедури необхідно виконати протягом одного бюджетного року [126].

На випуск ОМП впливають багато зовнішніх і внутрішніх чинників: політична ситуація в країні, національне законодавство, розвиток фондового ринку, інституційні можливості місцевих органів влади. Зазначені види облігацій місцевих позик відрізняються ступенем ризиків та доходності від інвестиційних цільових проєктів. Найвищий ступінь ризиків для інвестора мають загальні або недохідні ОМП, що сприяє встановленню вищих відсоткових ставок. Дохідні ОМП мають нижчий ступінь ризику через заздалегідь визначені джерела погашення відсоткового доходу й облігацій, що зумовлює нижчий рівень доходності відповідно. Найнижчу відсоткову ставку мають змішані ОМП, які прийнято вважати найнадійнішими для інвесторів.

ОМП можуть бути емітовані як зовнішні і внутрішні місцеві позики, а органи місцевого самоврядування мають право розміщувати відсоткові, дисконтні, іменні та облігації на пред'явника із фіксованим строком погашення, що є одним для всього випуску облігацій [146]. Облігації місцевих позик можуть бути розміщені публічним та приватним способами. При публічному розміщенні пропозиція продажу доступна необмеженій кількості осіб, а при приватному – серед визначеного кола покупців, але не більше 150 осіб.

Вважаємо доцільним використовувати для підприємств громадського транспорту дохідні облігації, що гарантують дохідність від цільового об'єкту та



мають значну перевагу у вигляді відсутності обмежень щодо випуску цього виду облігацій. Таке спрямування облігацій стимулюватиме до залучення інвесторів, які здатні реально оцінити операційні ризики.

Переваги впровадження облігацій місцевих позик для держави, інвестора, регіону/емітенту та транспортного підприємства представлені в таблиці 3.8.

Таблиця 3.8

## Переваги впровадження ОМП на різних рівнях\*

№ з/п	Суб'єкт	Переваги
1.	Для інвестора	1) ОМП має достатню ліквідність і користується попитом на вторинному ринку цінних паперів; 2) є надійним фінансовим інструментом у порівнянні з корпоративними облігаціями та акціями;
2.	Для держави	1) зростання зацікавленості в надійних та ліквідних цінних паперах серед національних інвесторів; 2) розвиток інфраструктури за рахунок регіональних інструментів без втручання держави; 3) популяризація позитивного досвіду використання ОМП для територіальних громад України
3.	Для регіону / Для емітенту	1) через впровадження ОМП покриваються потреби у фінансовому забезпеченні проєктів, що важливі для територіальної громади, але не мають суттєвого значення на державному рівні (зокрема, громадський транспорт); 2) випуск ОМП стимулює фінансування довгострокових проєктів, що потребують значних коштів та тривалого терміну окупності; 3) досвід емісії ОМП підвищує рівень кредитоспроможності та довіри кредиторів до місцевого самоврядування; 4) оплата відсотків здійснюється за встановленим графіком, що визначений емітентом, а не кредитором, що дає можливість місцевим бюджетам контролювати власні грошові потоки; 5) місцева влада налагоджує взаємовідносини з інвесторами; 6) механізм реалізації позик через випуск ОМП можна максимально адаптувати до інвестиційних потреб на регіональному рівні; 7) ОМП є доцільними для капітальних видатків органів місцевого самоврядування через довгостроковий характер вигоди від користування створеними благами чи задоволення потреб громади
4.	Для транспортного підприємства (комунального)	1) цільовий характер ОМП; 2) оновлення рухомого складу та матеріально-технічної бази комунальних підприємств громадського транспорту; 3) створення додаткових робочих місць на підприємствах громадського транспорту; 4) підвищення дохідності суб'єктів господарювання комунальної власності.

\*складено автором

Використовуючи облігації місцевих позик, міська влада отримує можливість фінансового забезпечення високовартісних проєктів підприємств громадського

транспорту. Впровадження облігацій місцевих позик сприятиме розвитку надання перевезень громадським транспортом на регіональному рівні. Варто зазначити, що випуск ОМП є важливим фінансовим інструментом для розвитку комунальних суб'єктів господарювання, до яких належать підприємства громадського транспорту, адже надходження від їх діяльності у більшості випадків не покривають витрати на їх утримання. Таким чином, у випуску облігацій місцевих позик мають бути зацікавлені українські міста, що потребують акумулювання значних коштів на оновлення рухомого складу чи проведення ремонтних робіт по реставрації існуючої матеріально-технічної бази в короткостроковому періоді.

Однією з переваг використання ОМП для комунальних підприємств, у порівнянні з банківською позицією, є сплата менших відсотків за позицією. Відсоткова ставка ОМП має плаваючий характер та визначається для певного відсоткового періоду з урахуванням розміру облікової ставки Національного банку України з комісією банку. Операції з ОМП вигідні для всіх учасників емісії облігацій: банк може передавати в заставу ідентичну суму та отримати рефінансування, а також отримує відсоток від комісії; міські органи влади отримує найдешевші кошти. Варто зазначити, що рівень кредитування інфраструктурних проєктів банківськими установами досить низький, через високий ступінь ризиків неповернення коштів та довгостроковий характер.

Обмеженість у коштах місцевих бюджетів не дозволяє в повному обсязі реалізувати фінансове забезпечення інфраструктурних проєктів регіонального значення. Фінансові та банківські установи надають перевагу в кредитуванні проєктам інших напрямів, адже фінансові ризики та довгостроковий характер інфраструктурних цільових програм зумовлюють ймовірність неповернення коштів.

Порівняльний аналіз банківського кредитування та ОМП для проєктів на підприємствах громадського транспорту наведено в табл. 3.9.

Таблиця 3.9

Порівняльний аналіз банківського кредитування та ОМП для реалізації інвестиційних проектів на підприємствах  
громадського транспорту\*

№ з/п	Умови	АТ «Ощадбанк»	АТ КБ «Приватбанк»	АТ «Укрсиббанк»	АБ «Укргазбанк»	Облігації місцевих позик (м. Львів, 2020 р.)	Облігації місцевих позик (м. Київ, 2020р.)	Облігації місцевих позик (м. Івано-Франківськ, 2018р.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Строк кредитування	До 5 років	1–5 років	До 3 років	До 60 місяців	5 років	1 рік	3 роки
2.	Валюта кредитування	Гривня, долар США, євро	Гривня	Гривня, долар США, євро	Гривня	Гривня	Гривня	Гривня
3.	Авансовий платіж	-	Від 20% вартості майна, що купується	Від 40% вартості обладнання	-	Відсутній	Відсутній	Відсутній
4.	Процентні ставки за користування кредитом	Встановлюються індивідуально в залежності від строку кредитування та обсягу співпраці з клієнтом за іншими продуктами/ послугами	Від 5% річних	у UAH – від 9,5% у USD – від 3,9% у EUR – від 3,9% Кредитування в іноземній валюті передбачене для підприємств, що мають валютні надходження	0%, 3%, 5%, 7%, 9%	8,5 % (Відсоткова ставка за облігаціями має плаваючий характер, визначається для кожного відсоткового періоду виходячи із розміру облікової ставки НБУ, яка діє на початок відповідного відсоткового періоду, плюс маржа 2,5% річних. Для першого відсоткового періоду розмір ставки 8,5% річних)	11,5 %	17,5 %
5.	Разова комісія за надання кредиту	Від 0,2 %	-	1% від суми кредиту. Мінімальна комісія – 2000 грн.	0,5% від суми кредиту/ліміту кредитної лінії	0%	0%	0%

## Закінчення таблиці 3.9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
6.	Погашення кредиту	Щомісячно/щоквартально Можлива відстрочка початку погашення до моменту початку експлуатації здійснених капітальних витрат	Щомісяця рівними частинами/ платежами, адаптований (з урахуванням сезонності бізнесу)	Нараховані відсотки – щомісячно; основна заборгованість: щомісячно рівними частинами; ануїтет; індивідуальний графік – за рішенням уповноважених органів Банку	проценти – щомісячно кредит – щомісячно рівними частинами	У кінці строку	У кінці строку	У кінці строку
7.	Забезпечення кредитування	Нерухоме та рухоме майно, майнові права, порука	Забезпеченням є придбане майно	Застава обладнання / спецтехніки, на придбання яких надаються кредитні кошти	Об'єкт кредитування, якщо він відноситься до основних видів забезпечення; Альтернативне/ додаткове забезпечення – майно, що відноситься до основних видів забезпечення	Відсутнє	Відсутнє	Відсутнє
8.	Страховання майна	Обов'язкове залежно від виду наданого забезпечення в акредитованій АТ «Ощадбанк» страховій компанії	Щороку згідно з тарифами акредитованої банком страхової компанії	-	-	Відсутнє	Відсутнє	Відсутнє
9.	Характер позики	Для проведення витрат капітального характеру: придбання нерухомості, обладнання, виконання модернізації виробничих потужностей, ремонту основних активів	На придбання основних засобів	Кредит на придбання нового обладнання/ техніки	На придбання основних засобів	Цільовий характер, на оновлення основних засобів	Цільовий характер, на оновлення основних засобів	Забезпечення фінансування заходів з розвитку соціальної та інженерно – транспортної інфраструктури міста.

\*складено автором

Для успішної реалізації цільових програм з розвитку інфраструктурних проєктів місцевими органами влади більш доцільним є залучення додаткових коштів шляхом випуску облігацій місцевих позик, але в процесі їх впровадження виникає низка проблем (табл.3.10.).

Таблиця 3.10

Проблеми емісії та обігу у сфері громадського транспорту\*

№ з/п	Характер проблеми	Зміст проблеми
1.	Організаційний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Недостатній рівень досвіду використання місцевих позик на фінансовому ринку;</li> <li>- складний алгоритм процедури емісії ОМП, зокрема, оцінювання ризиків інвестиційного проєкту (цільових програм розвитку громадського транспорту);</li> <li>- відсутність досвідчених фахівців для впровадження механізму місцевих позик;</li> <li>- низький рівень фінансового менеджменту місцевого самоврядування.</li> </ul>
2.	Фінансовий	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ризики, пов'язані з неефективним використанням цільової позики;</li> <li>- низький рівень ліквідності державного ринку цінних паперів та облігацій місцевих позик;</li> <li>- зростання ризику несвоєчасного здійснення оплати відповідно боргових зобов'язань;</li> <li>- низький рівень управління коштами резервних фондів позик;</li> <li>- ризик зменшення обсягів фінансування поточних видатків органів місцевого самоврядування;</li> <li>- зниження кредитного рейтингу міста внаслідок утворення надмірного місцевого боргу;</li> <li>- зростання залежності місцевих органів влади від центрального уряду внаслідок утворення надмірного місцевого боргу.</li> </ul>
3.	Інвестиційний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Низький рівень довіри до місцевого самоврядування від потенційних інвесторів через фінансові обмеження місцевого бюджету;</li> <li>- недостатній рівень захисту прав інвесторів на законодавчому рівні;</li> <li>- погіршення інвестиційного клімату в країні через утворення надмірного місцевого боргу;</li> <li>- відсутність процедури захисту інвестора з контролю за використанням цільових коштів.</li> </ul>

\*складено автором

Систематизовано проблеми застосування облігацій місцевих позик у транспортній галузі за трьома відповідними напрямками: організаційні, фінансові, інвестиційні. Важливим аспектом у застосуванні ОМП є відсутність фахівців, які мають суттєвий досвід впровадження місцевих позик від початкового етапу до повної виплати за борговими зобов'язаннями та закритті проєкту. Вважаємо доцільним

створити Департамент з обігу ОМП при міській раді, що стане важливим кроком у розвитку ринку цінних паперів як на регіональному, так і на державному рівнях.

Організаційні засади впровадження облігацій місцевих позик (ОМП) для транспортної інфраструктури представлено на рис. 3.4.

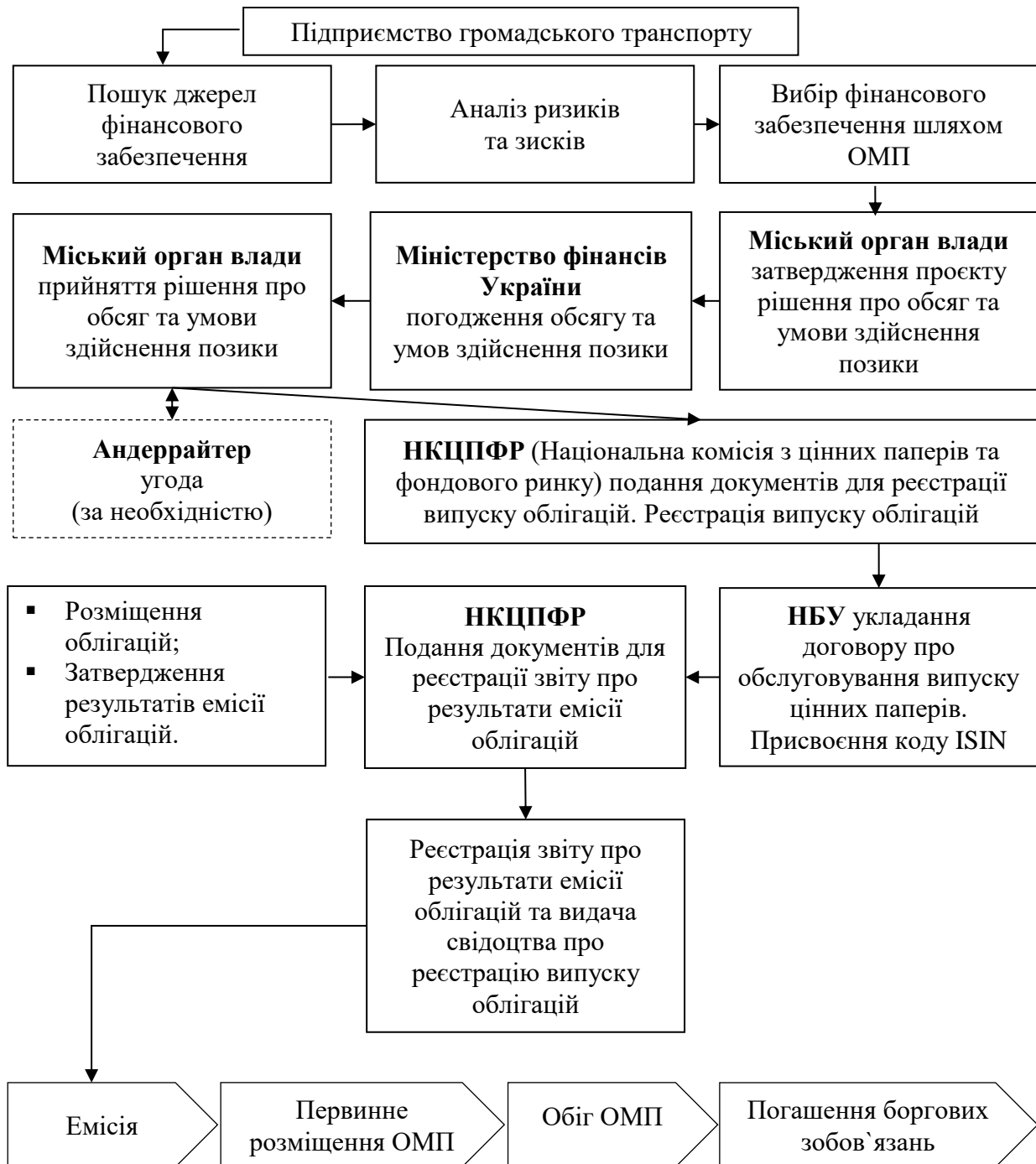


Рис.3.4. Організаційні засади впровадження облігацій місцевих позик (ОМП) для транспортної інфраструктури\*

\*складено автором

На початковій (першій) стадії пошуку альтернативних джерел фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту постає питання вибору фінансово-економічних інструментів, що будуть вигідні для всіх учасників інвестиційного процесу. Першим кроком до визначення можливості залучення ОМП є дослідження ситуації на ринку, а саме: врахування інфляційних процесів, оцінка політичної стабільності, стан нормативно-правового поля, в якому здійснюється випуск облігацій.

Важливим кроком на етапі прийняття управлінського рішення щодо впровадження ОМП є глибокий аналіз ризиків та зисків, які потенційно може отримати транспортне підприємство від емісії та обігу цінних паперів. Визначення та врахування ризиків для всіх учасників впровадження ОМП є запорукою створення ліквідного інструменту.

Таким чином, ризики можна класифікувати на зовнішні та внутрішні: зовнішні ризики, що не залежать від органів місцевої влади як емітента, та можуть бути ліквідовані виключно при залученні інших установ, мають однаковий вплив на інвестора й емітента; внутрішні ризики є результатом діяльності емітента та їх мінімізація тісно пов'язана з інвестиційною політикою міської влади. Управлінське рішення щодо випуску облігацій місцевих позик потребує обґрунтованого дослідження з урахуванням всіх зовнішніх і внутрішніх ризиків та зисків для інвестора, органів місцевого самоврядування та транспортного підприємства.

На другій стадії впровадження ОМП слід проводити наступні заходи:

- 1) органам місцевого самоврядування (емітентом) розробляти проєкт рішення про обсяги та умови здійснення позики;
- 2) Міністерству фінансів України – здійснити погоджувальні процедури щодо умов та обсягів позики;
- 3) органам місцевого самоврядування (емітентом) – прийняти рішення про обсяг та умови здійснення ОМП.

Розробка проєкту рішення про обсяги та умови здійснення позики повинна включати: окреслення пріоритетних завдань та цілей випуску ОМП; визначення потенційних інвесторів; деталізація характеристик емісії; аналіз та оцінка

ефективності проєкту.

Важливою передумовою у досягненні поставлених задач в реалізації проєктів від здійснення ОМП є високий рівень фінансового менеджменту міських органів влади на всіх етапах їх впровадження.

Фінансовими проблемами емісії та обігу ОМП є ризики, що пов'язані з ймовірністю нецільового використання коштів. Вирішення зазначених проблем має взяти на себе держава шляхом посилення контролю за місцевими позиками через планування витрат, що фінансуються за їх допомогою; зобов'язання емітента здійснювати якісний та кількісний аналіз погашення боргів у вигляді надання щоквартального звіту.

Варто зазначити, що важливим кроком у прийнятті рішень щодо об'єктивної оцінки здійснення всіх стадій на шляху до впровадження ОМП є звернення місцевих органів влади до послуг фінансового консультанта або андеррайтера.

Андеррайтером може бути виключно особа, яка у встановленому порядку одержала ліцензію на здійснення професійної діяльності на ринку цінних паперів – діяльності по випуску та обігу цінних паперів (торговець цінними паперами) [126].

На українському ринку цінних паперів андеррайтерами виступають банківські установи. У разі емісії облігацій фондів місцевого розвитку шляхом публічної пропозиції розміщення облігацій здійснюється емітентом із залученням андеррайтера. У цьому випадку істотною умовою договору андеррайтингу є гарантування андеррайтером повного продажу облігацій емітента інвесторам, у тому числі повний чи частковий їх викуп за фіксованою ціною з подальшим перепродажем [67].

Після детального дослідження вказаних факторів слід прийняти рішення про затвердження проєкту та відправку його на погоджувальні процедури в Міністерство фінансів України відповідно вимогам Бюджетного кодексу.

Погодження Міністерством фінансів умов та обсягів позики дозволить подати документи до реєструвального органу Національної комісії з цінних паперів та фондових ринків (НККПФР) для реєстрації випуску облігацій місцевих позик.

В зобов'язання емітента входить укладання договору з НБУ про



обслуговування випуску цінних паперів. Депозитарне обслуговування облігацій місцевих позик здійснює Національний банк України (НБУ), зокрема, Управління депозитарної діяльності НБУ. Відповідність законодавству України та вимогам НКЦПФР дозволяє в період до 25 робочих днів від дня подання заяви здійснити реєстрацію інформації про емісію ОМП.

Визначено, під час емісії облігацій місцевих позик емітент здійснює витрати на основні або додаткові послуги. Значну частину витрат емітент здійснить в процесі організації реєстрації випуску ОМП, на послуги андеррайтера та фінансового консультанта.

Вирішення проблеми відсутності досвідчених фахівців для впровадження механізму місцевих позик дозволить скоротити витрати на випуск облігацій місцевих позик. Створення департаменту з облігацій при міській раді сприятиме підвищенню рівня довіри територіальної громади до операцій з цінними паперами; стимулюватиме потенційних інвесторів до участі у прозорих та ефективних проектах; дозволить підприємствам громадського транспорту забезпечити стале відтворення основних засобів та збільшити доходи.

Відповідно до даних Національного депозитарію України та Акціонерного товариства «Фондова біржа ПФТС» в процесі емісії ОМП місцеві органи самоврядування в статусі емітента можуть здійснювати наступні витрати (табл.3.11.):

Таблиця 3.11

## Витрати органів місцевої влади в процесі емісії ОМП\*

№	Характеристика витрат	Вартість (тариф), грн.	Умови нарахування
1	2	3	4
1.	Призначення міжнародного ідентифікаційного номеру цінних паперів	1975 грн.	За один код
2.	Депонування глобального сертифікату	600 грн.	За одну операцію
3.	Депонування тимчасового глобального сертифікату	600 грн.	За одну операцію
4.	Підключення та підтримка терміналу для доступу до торговельної системи фондової біржі	1720 грн.	Місяць

## Закінчення таблиці 3.11

1	2	3	4
5.	Засвідчення звіту про результати розміщення/погашення цінних паперів емітента або засвідчення проспекту емісії акцій, щодо яких прийнято рішення про приватне розміщення, та проспекту емісії акцій, щодо яких прийнято рішення про публічне розміщення	550 грн.	За один випуск
6.	Включення ЦП до Біржового списку – послуга передбачає проведення експертизи	500 грн.	Одноразово
7.	Контроль за відповідністю цінних паперів вимогам знаходження у Біржовому списку	1000 грн.	Рік
8.	Переведення цінних паперів до Біржового реєстру (послуга передбачає проведення експертизи і надається протягом 5 робочих днів з моменту отримання від заявника необхідних документів)	500 грн.	Одноразово
9.	Офіційні результати торгів для членів Біржі	безкоштовно	Постійно
10.	Послуги андеррайтера	0,1 – 10 % від номінальної вартості розміщених облігацій або від суми, на яку розміщено облігації (за домовленістю сторін)	Згідно договору
11.	Організація реєстрації випуску	Від 5 000грн до 200 000 грн	Згідно договору
12.	Послуги фінансового консультанта	Від 5 000 грн до 300 000 грн	Згідно договору

\*складено автором на основі [127]

В межах механізму впровадження облігацій місцевих позик головними його учасниками є емітент, інвестор та професійні посередники, а в якості елементів ринкових інститутів – керуючі органи: фондовий ринок (біржа), депозитарій та реєстратор (рис.3.5).

Форми взаємодії в рамках механізму ОМП пропонується розглядати з позиції руху грошових коштів, надання прав на облігації та інформаційних потоків, що відображають взаємозалежність та взаємозв'язки в умовах використання облігацій місцевих позик.

Таким чином, з позиції руху грошових коштів під час залучення ОМП підприємствами громадського транспорту, загальні методи фінансового розподілу

залишаються сталими: кінцевим одержувачем фінансового забезпечення є емітент – місцевий орган влади.

Оплату платежів за послуги депозитарію та реєстратора здійснює інвестор, а витрати на призначення міжнародного ідентифікаційного номеру цінних паперів, депонування глобального/тимчасового глобального сертифікату, організацію реєстрації випуску, послуги андеррайтера та консультанта оплачує місцеве самоврядування як емітент.

Фінансові надходження від розміщення облігацій місцевих позик, які отримує емітент, залучаються для фінансування бюджету розвитку на реалізацію цільових програм.

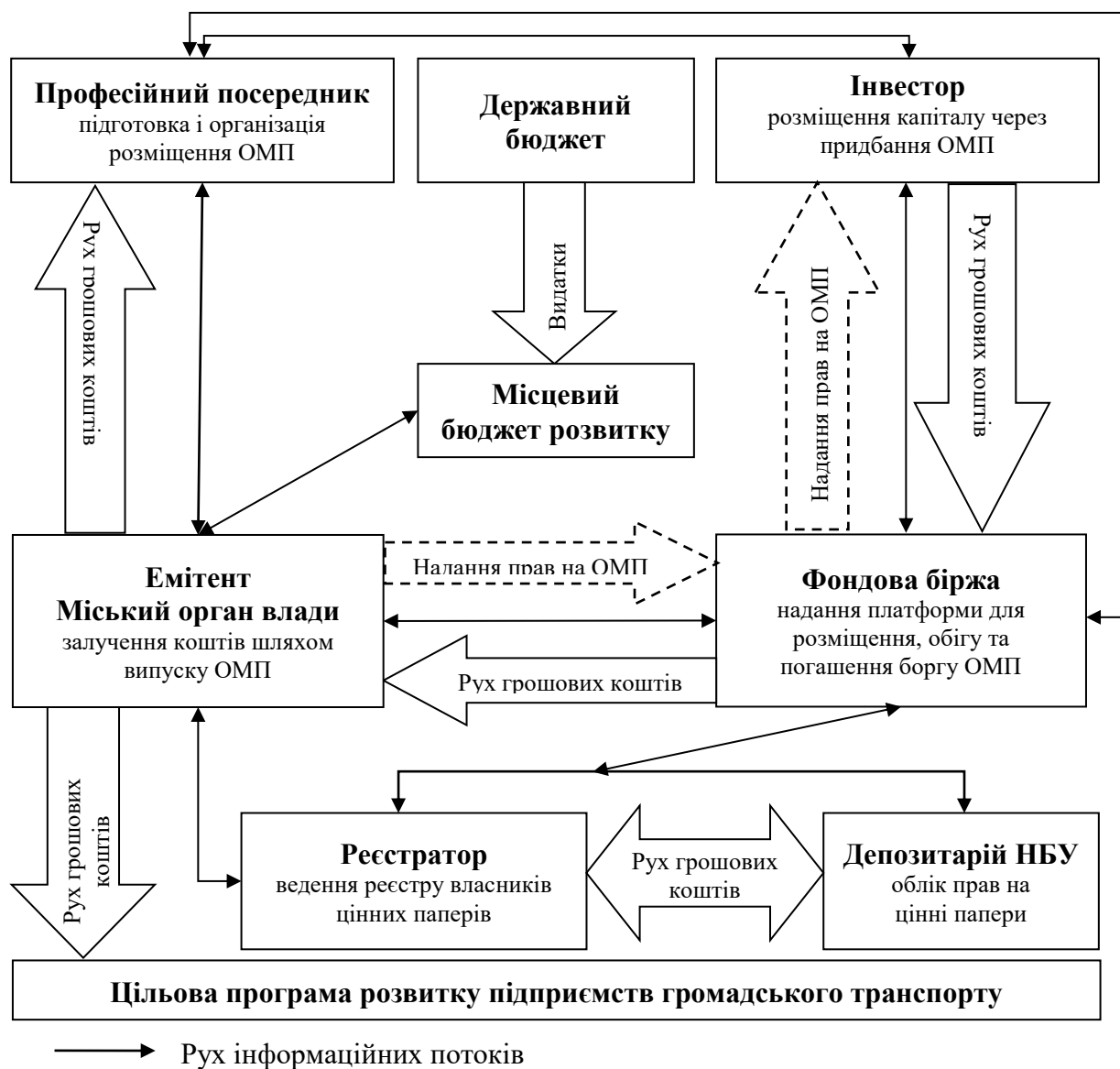


Рис.

### 3.5. Фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик (ОМП)\*

\*складено автором

Важливою особливістю запропонованого механізму фінансування підприємств громадського транспорту є поетапний характер його реалізації. Пропонуємо виділити п'ять етапів фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту шляхом випуску облігацій місцевих позик відповідно до мети та функцій кожного учасника процесу реалізації ОМП (рис. 3.6).

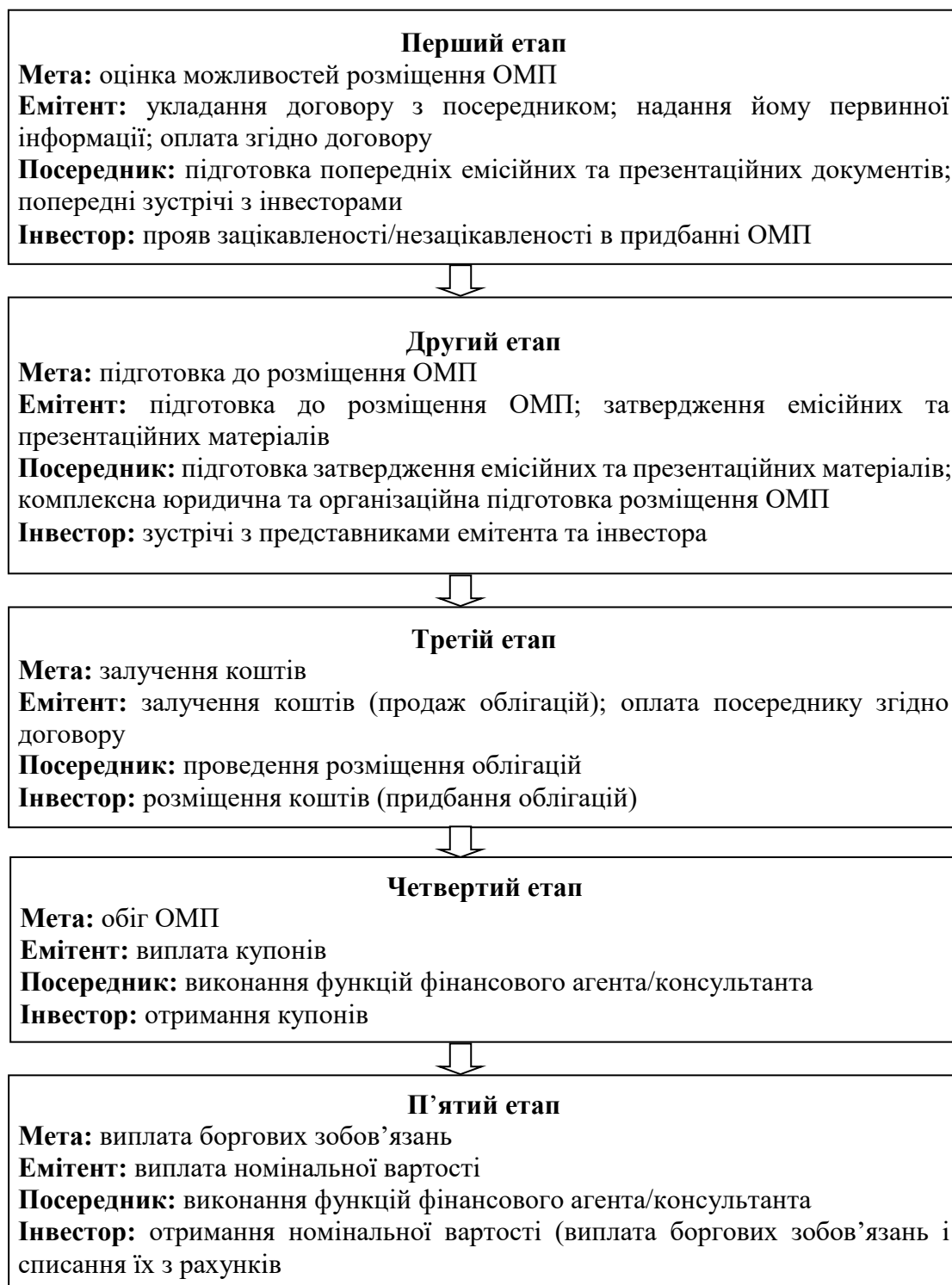


Рис. 3.6. Основні етапи фінансового забезпечення ОМП\*

\*складено автором

На першому етапі здійснюється оцінка можливості залучення ОМП підприємствами громадського транспорту. На цьому етапі відбувається попередній аналіз потенційного попиту на купівлю цінних паперів інвестором, здійснюється оцінка можливості інвестора задовольнити попит емітента на ресурси та підготовка емісійних та презентаційних документів.

Другий етап включає підготовку розміщення облігацій емітентом: визначення параметрів випуску ОМП та коло потенційних інвесторів. Результатом другого етапу є повна готовність емітента до розміщення облігацій, що ґрунтується на висновках професійних посередників.

Третій етап включає розміщення ОМП та виникнення у емітента боргових зобов'язань по обслуговуванню облігацій.

Найтривалішим етапом механізму фінансового забезпечення ОМП є четвертий етап: безпосередньо – обіг облігацій. Протягом цього часу емітент, у особі міських органів влади, здійснює виплату за борговими зобов'язаннями.

П'ятий етап – погашення боргу емітентом перед інвестором у розмірі номінальної вартості ОМП. Таким чином, всі запропоновані етапи механізму фінансового забезпечення ОМП пов'язані метою, що стоїть перед емітентом для досягнення поставлених завдань у випуску цінних паперів.

Таким чином, обґрунтовано, що облігації місцевих позик є одним із найефективніших фінансових інструментів, що використовуються органами міської влади для залучення додаткових джерел фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту.

Державні видатки на обслуговування місцевого боргу, що виникає після продажу ОМП першим власникам, здійснюються за рахунок коштів загального фонду місцевого бюджету.

Визначено, що фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик характеризується складною та ефективною системою взаємодії його окремих елементів з точки зору руху грошових коштів, надання прав на облігації та інформаційних потоків.

Визначено, що існує ряд обмежень щодо випуску облігацій місцевих позик на законодавчому рівні щодо загального обсягу позик до місцевого бюджету, видатки місцевого бюджету не можуть перевищувати 10 відсотків видатків загального фонду на обслуговування місцевого боргу та часові обмеження.

В результаті написання цього пункту дослідження удосконалено організаційні засади емісії та обігу облігацій місцевих позик (ОМП) для розвитку транспортної інфраструктури регіону, що містять етапи (оцінка можливості залучення ОМП підприємствами громадського транспорту; визначення параметрів випуску ОМП та потенційних інвесторів; розміщення ОМП та виникнення у емітента боргових зобов'язань з обслуговування облігацій; обіг облігацій; погашення боргу емітентом перед інвестором у розмірі номінальної вартості ОМП) та реалізується за допомогою фінансового механізму через взаємодію органів місцевого самоврядування, інвестора, професійного посередника та при наявності діючих елементів ринкових інститутів (біржі, депозитарію та реєстратора). Прикладна реалізація запропонованих стратегічних ініціатив сприятиме підвищенню рівня довіри населення до операцій з цінними паперами, стимулюванню потенційних інвесторів до участі у ефективних проектах, скороченню витрат органів місцевого самоврядування в процесі емісії ОМП.

### **3.3. Удосконалення контролю за фінансовим забезпеченням суб'єктів громадського транспорту на регіональному рівні**

Контроль використання фінансових та матеріальних ресурсів – важлива складова визначення ефективності діяльності транспортних комунальних підприємств. Тому першочерговим завданням держави є визначення пріоритетних напрямів розподілу фінансових ресурсів та забезпечення контролю для цільового використання бюджетних коштів.

В попередніх пунктах дисертації досліджено особливості фінансового забезпечення комунальних транспортних підприємств та визначено, що джерела фінансового забезпечення громадського транспорту є різноманітними. Це вимагає

застосування різних видів контролю для визначення цільового, ефективного та законного їх використання. Для аналізу контрольної діяльності фінансових ресурсів підприємств громадського транспорту запропоновано дослідити особливості здійснення фінансового контролю на державному, муніципальному (регіональному) та внутрішньому рівнях.

Важливими передумовами удосконалення фінансового контролю за підприємствами громадського транспорту на регіональному рівні:

- 1) нецільовий та неекономний характер використання коштів місцевих бюджетів, спрямованих на розвиток суб'єктів громадського транспорту;
- 2) соціальна значущість проєктів громадського транспорту та відсутність ефективного контролю громадськості на регіональному рівні;
- 3) наявність порушень у використанні позикових коштів на реалізацію інфраструктурних проєктів, що надані міжнародними фінансовими організаціями;
- 4) відсутність належного внутрішнього фінансового контролю за внутрішніми джерелами фінансування на комунальних транспортних підприємствах.

Відповідно до Конституції України [70] державна влада в Україні здійснюється на засадах її поділу на законодавчу, виконавчу та судову. Її відомства здійснюють повноваження в межах Конституції України відповідно до чинного законодавства, що надає право самостійного здійснення відомствами державної влади повноважень та виконувати свої функції.

Таким чином, контрольні повноваження відомств, що здійснюють державний фінансовий контроль, поділяються на законодавчу, виконавчу та судову владу. Контрольні повноваження Рахункової палати України відносяться до законодавчої влади; повноваження Кабінету Міністрів України та підпорядковані йому відомства: Міністерство фінансів, Державна аудиторська служба України, Державна казначейська служба України, Міністерство інфраструктури України – виконавча влада; судова влада включає діяльність таких суб'єктів, як Верховний Суд України та Конституційний Суд України.

Здійснення ДФК регулюється наступними нормативно-правовими актами чинного законодавства України: Бюджетним кодексом України [10], Законом

України «Про Рахункову палату» [139], Положенням про Державну аудиторську службу України [133], Положенням Про Державну казначейську службу України [125] тощо.

Від імені держави фінансовий контроль здійснюється спеціально створеними відомствами ДФК, а їх діяльність визначається чинним законодавством України. Суб'єктами державного зовнішнього фінансового контролю діяльності транспортних підприємств є Рахункова палата. Рахункова палата відноситься до законодавчої гілки влади та підзвітна Верховній Раді України. Рахункова палата – вищий орган контролю за державними фінансами України, а відповідно до Конституції України її повноваження поширюються виключно на здійснення контролю за надходженням та використанням коштів Державного бюджету України. Діяльність РПУ регулюється Конституцією України, Бюджетним кодексом України, Закону України «Про Рахункову палату», іншими нормативно-правовими актами України.

Відповідно до об'єкту фінансового контролю – коштів, що надаються міжнародними фінансовими організаціями для розвитку громадського транспорту, Рахункова палата виконує функцію здійснення зв'язків з контрольними органами іноземних держав і відповідними міжнародними організаціями, укладає з ними угоди про співробітництво. Здійснення фінансового аудиту та аудиту ефективності відбувається щодо використання кредитів (позик), залучених державою до спеціального фонду державного бюджету від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій, виконання міжнародних договорів України, що призводить до фінансових наслідків для державного бюджету, у межах, які стосуються таких наслідків [139]. РПУ здійснює перевірку ефективності впровадження та реалізації спільних проєктів з міжнародними фінансовими організаціями в державному секторі. Також здійснює аудит щодо позикових коштів, отриманих Україною, які підлягають поверненню, та кредитних коштів, залучених під державні гарантії.

До контрольних повноважень КМУ як центрального органу виконавчої влади, відноситься:

- здійснення контролю за публічними фінансами в процесі реалізації державної фінансової політики та щодо оплати праці й ціноутворення;



- формування й виконання Державного бюджету України та звітування про реалізацію;
- реалізація економічних програм на державному та міжнародному рівнях;
- функції керівництва діяльності створених фондів.

В межах повноважень КМУ (в нашій предметній області) здійснює відомчий контроль за діяльністю наступних органів: Міністерство фінансів України, Державна аудиторська служба України, Державна казначейська служба України та Міністерство інфраструктури України. Діяльність Державної казначейської служби та Міністерства інфраструктури України підпорядковуються та координуються КМУ через Міністерство фінансів України, а Державна аудиторська служба підпорядковується КМУ відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України №469 від 22.07.2016р.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 3 лютого 2016 р. № 43 пункту 1 Положення про Державну аудиторську службу України, Державна аудиторська служба України – центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування і реалізує державну політику у сфері державного фінансового контролю. ДАСУ належать повноваження контролю місцевих бюджетів. Відповідно до фінансової угоди щодо реалізації програми «Міський громадський транспорт України» здійснюється щорічний аудит рахунків проекту, а МІУ здійснює оприлюднення звітів про аудит підпроектів, що здійснюються на регіональному рівні.

Наступний орган ДФК – Державна казначейська служба України, яка здійснює облік касового виконання Державного бюджету України та складає звіт про стан його виконання. Відповідно до об'єкту фінансового контролю – діяльності транспортних підприємств – відомство забезпечує казначейське обслуговування бюджетних коштів під час реалізації проектів, що підтримуються іноземними державами, іноземними фінансовими установами і міжнародними фінансовими організаціями [125].

В рамках дослідження Міністерство інфраструктури України здійснює виконання бюджетної програми відповідно до Закону України «Про ратифікацію Фінансової угоди між Україною та Європейським інвестиційним банком» в межах проекту «Міський громадський транспорт України») від 12 квітня 2017 року № 2009-

VIII [138]. На МІУ покладені зобов'язання щодо реалізації зазначеного проекту: управління, координація, моніторинг та контроль. Здійснення державного внутрішнього контролю щодо фінансової діяльності транспортних підприємств здійснює МІУ, головним завданням якого є підготовка об'єктивного висновку щодо вдосконалення внутрішньої системи контролю, контроль ефективності та цільового використання бюджетних коштів, уникнення недоліків у діяльності підприємств громадського транспорту.

Механізм муніципального фінансового контролю (контроль на регіональному рівні) є аналогом ДФК, але відрізняється об'єктом контролю – це кошти місцевих бюджетів. В цілому здійснення фінансового контролю на регіональному рівні спрямоване на вчасне виявлення незаконного, нецільового та неефективного використання коштів у сфері місцевих фінансів, на передбачення здійснення управлінських рішень щодо коригування виявлених недоліків, відшкодування заподіяної шкоди та покарання винних осіб у вигляді санкцій та штрафів.

Удосконалення механізму реалізації ДФК щодо руху коштів місцевих бюджетів та пошук альтернативних шляхів зростання резервів – важливі проблеми в умовах децентралізації в Україні. На сучасному етапі розвитку процесу децентралізації відслідковується негативна тенденція зниження частки надходжень з власних джерел до місцевого бюджету, наслідком чого є зростання обсягу дотацій. Таким чином, низький рівень власних доходів знижує рівень фінансової незалежності муніципальних транспортних підприємств та обумовлює обмеження впливу місцевого самоврядування на соціальний та економічний розвиток регіону.

Наслідком бюджетної децентралізації є необхідність у здійсненні контролю щодо планування, управління й використання бюджету органами місцевого самоврядування. Головним завданням проведення контрольних заходів у використанні бюджетних коштів є комплексна оцінка компетентності місцевої влади у фінансових процесах регіону, фаховість та ефективність у забезпеченні функціонування ОТГ, економність використання фінансових ресурсів та пошук додаткових джерел наповнення бюджету.

На регіональному рівні ДФК здійснюють регіональні підрозділи Рахункової

палати, Державної аудиторської служби України, Державної казначейської служби України, місцеві органи влади, Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради. Головними принципами місцевого самоврядування є врахування інтересів держави та ОТГ. Самостійність місцевих бюджетів гарантується власними та закріпленими за ними на стабільній основі законом загальнодержавними доходами, а також правом самостійно визначати напрями використання коштів місцевих бюджетів відповідно до закону [136].

До повноважень МФУ на регіональному рівні входить здійснення попереднього контролю в процесі інформування місцевими держадміністраціями та виконавчими органами розрахунків щодо обсягу міжбюджетних трансфертів. Після прийняття проекту закону про Державний бюджет України МФУ надає розрахунки запланованих обсягів міжбюджетних трансфертів та методичку їх розрахунку, що необхідні під час планування проєктів місцевих бюджетів. Під час ухвалення проєкту закону про Державний бюджет України КМУ здійснює попередній контроль місцевих бюджетів через необхідність встановлення обсягу міжбюджетних трансфертів. Бюджетним кодексом не передбачено відповідальності зазначеного відомства за неналежний рівень здійснення контролю. Здійснення контролю дохідної та видаткової частини щодо відповідності бюджетного розпису до показників затвердженого бюджету міста покладено на місцеві фінансові відомства під час виконання місцевих бюджетів.

Регіональні підрозділи ДКСУ здійснюють контрольну функцію в процесі використання місцевих бюджетних коштів на основі Бюджетного кодексу України, де зазначено казначейське обслуговування місцевих бюджетів здійснюється територіальними органами ДКСУ [125]. На регіональному рівні контрольні повноваження зазначеного відомства здійснюються на стадії виконання бюджету та під час звітування. Проведення аудиту здійснюється з метою виявлення ефективності у використанні коштів та інших активів комунальних підприємств транспортної галузі, перевірити достовірність фінансової звітності

Важливою проблемою є відсутність інституцій регіонального контролю за фінансами органів місцевої влади та ОТГ, що формує напрямок роботи органів ДФК

на регіональному рівні. Верховна Рада України, через виконавчі місцеві органи влади та регіональні підрозділи ДФК, реалізовує управління публічними фінансовими ресурсами держави та внутрішній контроль. Разом з цим не існує незалежного контролю за зазначеними публічними фінансами.

Відповідно до чинного законодавства України на підприємствах державної (комунальної) форми власності повинні формуватися відділи внутрішнього аудиту та функціонувати система внутрішнього контролю. Однією із функцій управління є система контролю, що встановлює взаємозв'язок між органом та об'єктами управління, а також аналізує поточний стан на підприємстві. Внутрішній контроль забезпечує вчасне виявлення та попередження процесів, що можуть мати негативний вплив на результати діяльності суб'єктів господарювання відповідно до визначеної мети. Здійснення внутрішнього контролю через використання перевірок, нагляду та спостереження за фінансовою діяльністю дає можливість керівництву володіти інформацією щодо її відповідності до визначеного стратегічного напрямку, внутрішніх інструкцій та норм чинного законодавства. Головною метою здійснення внутрішнього контролю є ідентифікація та запобігання нецільового використання фінансів підприємства, оптимізація та удосконалення ведення господарської діяльності та виявлення недоліків в менеджменті.

В сфері перевезень пасажирів громадським транспортом до організаційної структури більшості транспортних підприємств не входять відділи з внутрішнього контролю або відділи внутрішнього аудиту. Або підприємства громадського транспорту, які мають такі відділи, не надають їм пріоритетного значення у прийнятті управлінських рішень. Відповідно до вищезазначеного розглянемо відмінності між запропонованими структурними підрозділами (табл. 3.12.).

Таблиця 3.12

Ідентифікація відмінностей відділів внутрішнього контролю та внутрішнього аудиту на підприємствах\*

№ з/п	Порівняльна ознака	Відділ внутрішнього аудиту	Відділ внутрішнього контролю
1	2	3	4
1.	Об'єкт	Фінансова звітність	Господарська діяльність

## Закінчення таблиці 3.12

1	2	3	4
2.	Суб'єкт	Департамент внутрішнього аудиту	Керівник структурного підрозділу
3.	Функції	Здійснення контролю та аналізу фінансової звітності	Здійснення контролю та аналізу господарської діяльності
4.	Мета	Здійснення перевірки достовірності фінансових звітів	Здійснення контролю за реалізацією господарської діяльності відповідно о принципів законності та доцільності
5.	Характер	Незалежність від керівної ланки підприємства	Залежність від доручень керівника підприємства
6.	Підзвітність	Представлення звіту власнику підприємства	Представлення звіту керівнику підприємства
7.	Регламентування	Керується внутрішніми документами	Відсутні внутрішні документи

\*складено автором

Відповідно до визначених ознак для підприємств, що здійснюють перевезення пасажирів громадським транспортом, відмічаємо суттєву різницю між підрозділами, які зумовлені відмінностями об'єктів, характеру та нормами регламентування. Характерною особливістю внутрішнього аудиту є орієнтація здійснення контрольних перевірок на вимогу власників підприємства та надання достовірної фінансової інформації щодо стану суб'єкту господарювання.

Таким чином, вважаємо актуальним запровадження відділів внутрішнього аудиту (або посаду внутрішніх аудиторів) на всіх підприємствах, що здійснюють перевезення пасажирів громадським транспортом. Створення зазначеного відділу на великих та середніх підприємствах підпорядковується керівнику та дозволить йому здійснювати фінансовий контроль, а для малих підприємств актуальним є делегування повноважень здійснення фінансового контролю начальнику економічного відділу або введення в штат посади внутрішнього аудитора. Варто зазначити, що ефективність функціонування департаменту внутрішнього аудиту на підприємствах громадського транспорту, залежить від чіткого розподілу повноважень та функціональних обов'язків. Вважаємо за доцільне до повноважень відділу внутрішнього аудиту віднести: здійснення аудиту фінансової документації, звітності та надання оцінки фінансовому стану підприємства; проведення аналізу показників господарської діяльності суб'єкту господарювання; аналіз ефективності

прийняття управлінських рішень та функціонування підприємства в цілому.

Таблиця 3.13

Характеристика державного, муніципального (регіонального) та внутрішнього фінансового контролю транспортних підприємств\*

№ з/п	Ознака	Державний фінансовий контроль	Муніципальний фінансовий контроль (контроль на регіональному рівні)	Внутрішній фінансовий контроль
1.	Завдання контролю	Забезпечення використання державних бюджетних та позабюджетних коштів відповідно до чинного законодавства, гарантування ефективності цільового використання коштів, збереження державної власності транспортних підприємств	Забезпечення ефективного, законного та раціонального використання фінансових ресурсів, спрямованих на розвиток транспортної галузі на місцевому рівні	Забезпечення виконання управлінських рішень щодо управління фінансовими ресурсами на транспортному підприємстві
2.	Об'єкт контролю	Кошти міжнародних організацій, кредитні кошти банківських установ, об'єкти лізингового кредитування	Кошти місцевих бюджетів, кошти на виконання цільових програм	Фінансові ресурси комунальних підприємств та джерела їх формування
3.	Суб'єкти контролю	Рахункова палата, Державна аудиторська служба України, Державна казначейська служба України, Міністерство фінансів України, Міністерство інфраструктури України	Регіональні підрозділи Рахункової палати, Державна аудиторська служба України, Державна казначейська служба України, місцеві органи влади, Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради	Відділ внутрішнього аудиту (внутрішній аудитор)
4.	Методи контролю	Ревізія (складання акту), перевірка (оформлення довідкою або доповідної записки), обстеження (складання акту), експертиза (оформлення звіту), аудит (оформлення аудиторського звіту)	Ревізія (складання акту), перевірка (оформлення довідкою або доповідної записки), обстеження (складання акту), експертиза (оформлення звіту), аудит (оформлення аудиторського звіту)	Внутрішній аудит, внутрішній контроль (оформлення внутрішніми документами)

\*складено автором

Для створення ефективної системи контролю на підприємствах громадського транспорту, необхідно враховувати взаємодію та взаємовплив суб'єктів державного, муніципального (регіонального) та внутрішнього контролю. Головні особливості та

відмінності зазначених видів контролю транспортних підприємств представлені в таблиці 3.13.

Структура системи фінансового контролю представлена на рис. 3.7.



Рис. 3.7. Структура системи державного фінансового контролю підприємств громадського транспорту на регіональному рівні\*

\*складено автором

Можна виділити такі проблеми фінансового контролю підприємств громадського транспорту на регіональному рівні і запропонувати напрями їх вирішення (табл. 3.14).

Таблиця 3.14

Проблеми та напрями їх вирішення системи фінансового контролю підприємств громадського транспорту на регіональному рівні\*

№ з/п	Рівень контролю	Проблеми контролю	Напрями їх вирішення
1.	Державний	Відсутність визначеного переліку органів ДФК та їх повноважень в здійсненні контролю	Створення сталої структури органів ДФК з виокремленим керівним органом найвищого рівня та визначеними інформаційними, організаційними, координаційними та методологічними функціями
2.	Державний Муніципальний	Виконання однакових функцій різними контролюючими органами щодо здійснення ревізій та перевірок	Оптимізація організаційної структури та розподіл функцій між контролюючими органами та розмежування повноважень
3.	Державний	Відсутність зведеної бази ДФК з доступом до інформації про стан перевірок та ревізій з наступним контролем виконання зазначених недоліків	Проведення та впровадження єдиної бази контролюючих органів для систематизації здійснених перевірок та ревізій
4.	Державний	Недостатній рівень забезпеченості висококваліфікованим кадровим складом контролюючих органів	Створення фахових державних семінарів професійної підготовки та підвищення кваліфікації відповідно до кваліфікаційних вимог
5.	Державний	Відсутність методів притягнення до відповідальності керівників щодо здійснення правопорушень	Впровадження механізму відповідальності керівників щодо здійснення правопорушень та використання методів стимулювання й покарання
6.	Муніципальний	Неузгодженість у сфері нормативно-правового поля щодо регулювання діяльності окремих суб'єктів ДФК. Результат цього – дублювання повноважень та витрачання бюджетних коштів держави	Розробка нормативних актів, що уточнюють та розмежовують повноваження суб'єктів ДФК, що призведе до економії бюджетних коштів на регіональному рівні
7.	Муніципальний	Відсутність незалежного функціонування внутрішнього аудиту в бюджетних організаціях та органах місцевого самоврядування.	Створення департаменту внутрішнього аудиту в місцевих органах виконавчої влади та комунальних підприємствах транспортної галузі
8.	Муніципальний	Відсутність органів дієвого громадського контролю в органах місцевої виконавчої влади та підпорядкованих об'єктах	Створення інституції громадського контролю як інструменту громадської оцінки рівня здійснення функцій органами місцевої виконавчої влади та підпорядкованих об'єктами
9.	Муніципальний	Низький рівень відповідальності менеджменту об'єкту контролю в межах чинного законодавства	Посилення рівня відповідальності керівних посад на об'єкті контролю відповідно до нормативно-правових актів

\*складено автором



Для успішного функціонування всіх гілок влади на регіональному рівні, та подальшого розвитку територіальних громад, визначальним є необхідність у погодженні прийнятих рішень з суспільними інтересами з використанням інструментів громадської оцінки, що передбачає створення інститутів громадянського суспільства. Пропонуємо розглядати громадський контроль як один із ефективних інструментів здійснення громадської оцінки рівня виконання соціально значущих завдань місцевої владою та підпорядкованими комунальними організаціями.

Громадський контроль є потужним інструментом залучення громадськості до державотворчих процесів, що є мотиваційним аргументом у прийнятті рішень в контексті гармонізації власних інтересів та інтересів територіальної громади. Особливостями громадського контролю в порівнянні з іншими видами контролю є реалізація контролю безпосередньо громадськістю в організованій або неорганізованій формі та соціальний характер, під яким розуміється контроль виконання соціальних функцій органами виконавчої місцевої влади щодо задоволення соціальних потреб громади. Громадський контроль – одна із форм вияву демократії та метод комунікації мешканців громади з місцевим самоврядуванням через управління суспільно важливими справами регіонального значення.

Нормативно-правовою базою громадського контролю у сфері перевезень пасажирів громадським транспортом є Конституція України (ст. 5, ст. 38) [70], ЗУ «Про місцеве самоврядування» (ст. 13) [136], ЗУ «Про звернення громадян» (ч. 1., ст. 1) [133], ЗУ «Про інформацію» (ч. 3, ст. 13) [134].

Метою громадського контролю є формування громадської думки щодо здійснення фінансової та соціальної політики органами місцевої влади у транспортній галузі. До принципів громадського контролю відносяться законність, відповідальність, публічність, превентивність, ефективність, прозорість та незалежність.

Відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» [136] визначено, що формою громадського контролю є громадські слухання під час яких «територіальна громада має право зустрічатися з депутатами відповідної ради та

посадовими особами місцевого самоврядування, заслуховувати їх, порушувати питання та вносити пропозиції щодо питань місцевого значення, що належать до відання місцевого самоврядування». Такі слухання здійснюються не рідше ніж один раз на рік, а їх результатом є внесення пропозицій, що є підставою до обов'язкового розгляду місцевими органами влади.

Громадський контроль на регіональному рівні було реалізовано в одному проєкті в м. Житомир (табл.3.15).

Таблиця 3.15

Характеристики проєкту громадського контролю громадського транспорту в м. Житомир\*

№ з/п	Мета проєкту	Виконавці	Результат
1.	Проведення обстеження пасажиропотоку в місті Житомирі на міському пасажирському транспорті	Управлінням транспорту і зв'язку Житомирської міської ради	Комплексне обстеження пасажиропотоків на маршрутах міста Житомир показало наступне: 1) Фактичні обсяги перевезень, отримані шляхом комплексного обстеження пасажиропотоку, значно перевищують планові показники, що надані перевізниками. 2) На основі даних комплексного обстеження та проведених підрахунків визначено, що процент пільгових пасажирів, складає в середньому 20,04 %.

\* складено автором

Запропонована модель системи громадського контролю в сфері перевезень пасажирів громадським транспортом наведена на рис. 3.8.

Головними інституційними складовими системи громадського контролю є суб'єкт, об'єкт, предмет та механізм його реалізації. До суб'єктів громадського контролю в галузі громадського транспорту відносяться зареєстровані, відповідно чинного законодавства, громадські об'єднання, в статуті яких визначено здійснення громадського контролю; електронно зареєстрована, у визначеному законом порядку, група громадян або громадянин України, які є ініціаторами зазначеного контролю. Об'єктами громадського контролю виступають кошти місцевого бюджету комунальних підприємств, міжнародних грантів. Суб'єктами громадського контролю можуть виступати громадські ради або громадські організації.

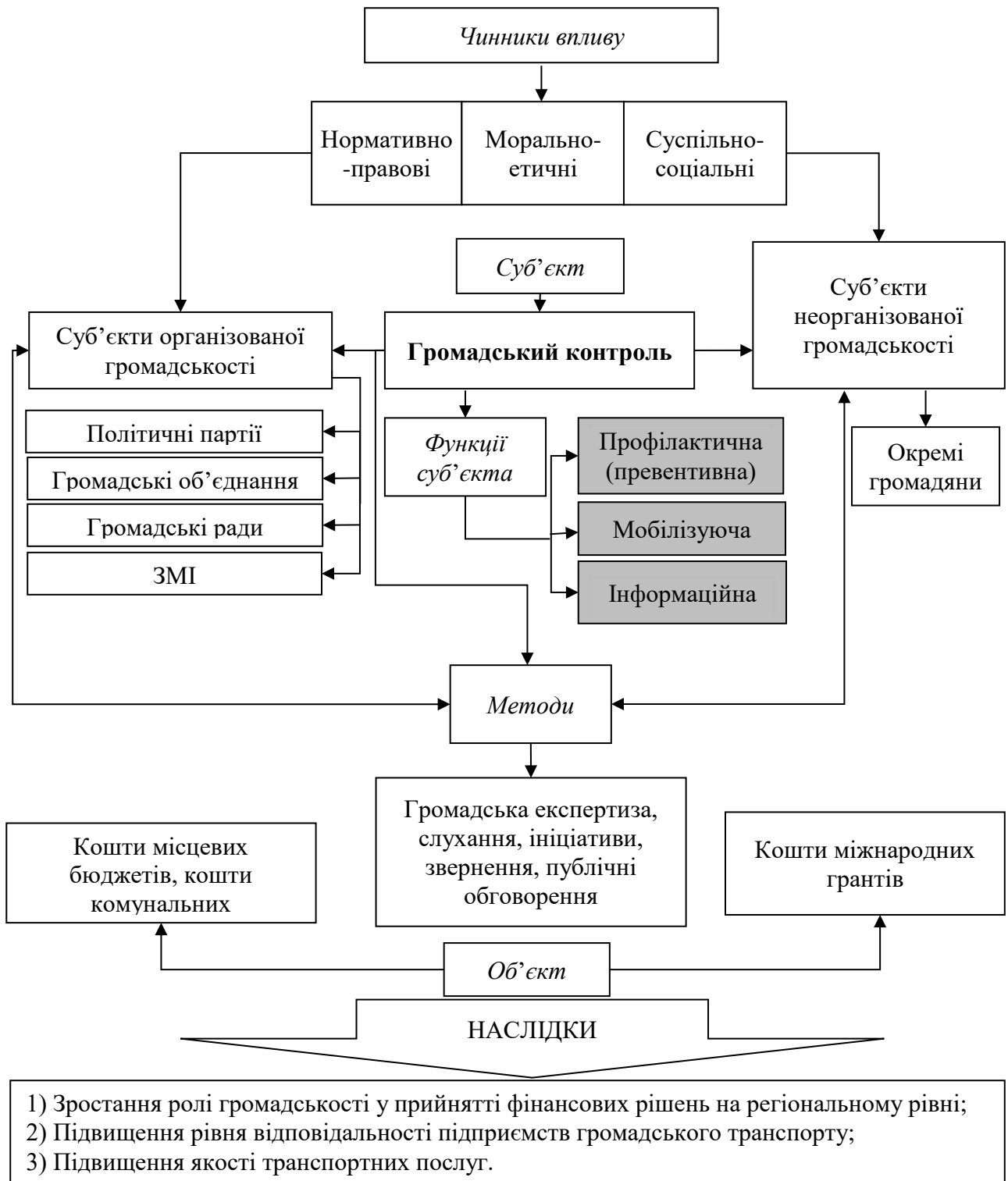


Рис. 3.8. Модель системи громадського контролю у сфері транспорту\*

\*складено автором

Ми пропонуємо розглядати в якості основного контролюючого органу громадського транспорту громадські ради, оскільки їх перевагою є включення до складу органів місцевого самоврядування. Водночас це можна вважати й недоліком

через підконтрольність місцевій владі. На противагу громадським радам, громадські організації є незалежними, але визначальним є відсутність сформованого дієвого механізму впливу на ці формування з боку місцевої влади.

Таким чином, виникає необхідність внесення змін до нормативно-правових актів місцевого рівня щодо визначення категорії «громадський контроль фінансування громадського транспорту», як громадський орган місцевої влади, що здійснює контроль за фінансовими потоками підприємств громадського транспорту, за виконанням державних цільових програм розвитку транспорту, за ефективністю використання комунальної власності та інших операційних витрат на об'єктах контролю, а також аналіз інформації про стан використання фінансових ресурсів на комунальних транспортних суб'єктах господарювання та контроль соціальної складової діяльності підприємств громадського транспорту.

Ефективність громадського контролю виражається через впровадження ним основних функцій: профілактичної (превентивної), мобілізуючої та інформаційної.

Інформаційна функція громадського контролю реалізується на основі отриманої інформації під час його здійснення, що є основою для прийняття управлінських рішень з метою подальшого коригування та забезпечення функціонування підприємств громадського транспорту відповідно до державних норм.

Профілактична (превентивна) функція громадського контролю виявляє порушення стандартів та норм, що встановлені законами України та притягнення до відповідальності відповідно до чинного законодавства.

Мобілізуюча функція громадського контролю передбачає усунення підприємством громадського транспорту недоліків фінансової діяльності та спричинених ними умов; впровадження сучасних інструментів здійснення господарської діяльності з метою уникнення фінансових порушень в майбутньому.

Таким чином, зазначені функції виступають формами контролю фінансової діяльності громадського транспорту та забезпечення якості надання послуг з перевезення пасажирів.

Відповідно до визначених функцій запропоновано сформулювати такі завдання

департаменту громадського контролю за діяльністю підприємств громадського транспорту:

- 1) привернення уваги громадськості та місцевого самоврядування до ключових проблем регіону та стимулювання їх вирішення;
- 2) усунення порушень та зловживань відповідно до чинного законодавства;
- 3) здійснювати контроль за дотриманням прав та свобод людини;
- 4) підвищення якості послуг комунальних транспортних підприємств та якості роботи представників міської ради.

Важливою проблемою на шляху до ефективного функціонування громадського контролю на регіональному рівні є інформаційна інертність місцевої влади та посадових осіб різного рівня. Ефективність здійснення контролюючих функцій департаментом громадського контролю має забезпечуватися наступними умовами:

- публічний та прозорий характер доступу до достовірної інформації щодо діяльності органів міської влади й комунальних транспортних підприємств, а обсяг неpubлічної інформації має бути мінімальним та обґрунтованим;
- створення власного структурованого медійного ресурсу, що забезпечить гідне висвітлення публічної інформації та забезпечить можливість розповсюдження достовірної інформації про взаємодію у функціонуванні департаменту громадського контролю та місцевого самоврядування з питань громадського транспорту;
- відкрите обговорення проєктів регіонального значення, в частині громадського транспорту із залученням до розгляду соціальних та фінансових питань департаменту громадського контролю;
- публічне звітування місцевого самоврядування перед департаментом громадського контролю щодо діяльності громадського транспорту та проєктів, що з ним пов'язані, що гарантуватиме відсутність спекуляцій та політичних намірів окремих представників влади.

Невід'ємною умовою успішного та ефективного функціонування громадського фінансового контролю повинно стати нормативна регламентація всієї контрольної діяльності, зокрема, визначення меж та напрямків, методів та форм здійснення контролю, встановлення правового статусу контролюючих органів, їх права,

обов'язки та відповідальність. Результатом впровадження партисипативного громадського та державного фінансового контролю стане: сталий зв'язок від громадськості та місцевою владою в контексті функціонування підприємств громадського транспорту; зростання рівня відповідальності в рамках фінансового забезпечення підприємств, що здійснюють перевезення пасажирів громадським транспортом; впровадження механізму впливу жителів територіальної громади на ефективність здійснення фінансової політики на транспортних підприємствах та соціально-економічні відносини на регіональному рівні.

Отже, акумулювання досвіду здійснення контролю на державному рівні та залучення громадських рад сприятиме створенню нового якісного рівня контролю за діяльністю підприємств громадського транспорту, запобіганню та унеможливленню суперечок між державною або місцевою владою й громадськостю, зростанню участі мешканців ОТГ в прийнятті управлінських та фінансових рішень щодо діяльності підприємств громадського транспорту.

Запропоновано систему контролю за використанням фінансових ресурсів підприємств громадського транспорту. Основою запропонованої системи є взаємодія та взаємовплив суб'єктів державного, муніципального (регіонального) та внутрішнього контролю, доповнена суб'єктами громадського контролю (структура у міськраді, призначена генерувати інформацію про цільове використання коштів на розвиток підприємств громадського транспорту), діяльність яких спрямована на підвищення якості послуг комунальних транспортних підприємств, усунення ними порушень та зловживань та стимулювання вирішення регіональних транспортних проблем. Впровадження обраної системи контролю сприятиме підвищенню транспарентності громадської оцінки рівня виконання соціально значущих завдань місцевою владою та підпорядкованими комунальними організаціями.

## **ВИСНОВКИ ДО ТРЕТЬОГО РОЗДІЛУ**

1. В дисертації обґрунтовано передумови реалізації напрямів державно-приватного партнерства у транспортній сфері: 1) правові: наявність законодавчої бази

ДПП; імплементація законодавчих норм ДПП у транспортній галузі; 2) інституційні: інституційне середовище для ДПП; наявність стратегічних і тактичних планів розвитку інфраструктури; 3) організаційні: створення централізованих фондів реалізації проєктів; 4) економіко-фінансові: використання ефективних економічних інструментів; достатність джерел фінансового забезпечення ДПП; використання інструментарію страхування ризиків; 5) інвестиційні: дієвий інвестиційний механізм ДПП; надання гарантій інвестицій; 6) кадрові: підготовка фахівців; забезпечення організації культури ДПП; 7) інформаційні: транспарентність інформації щодо впровадження ДПП.

2. Запропоновано структуру механізму державно-приватного партнерства на регіональному рівні. Для впровадження дієвої моделі системи державно-приватного партнерства в транспортній галузі на регіональному рівні запропоновано здійснити такі заходи: 1) внесення змін до нормативно-правової бази, зокрема, до закону України «Про державно-приватне партнерство» [118]: спростити погоджувальні процедури на початкових стадіях укладання договорів; передбачити можливість надання приватному партнеру пільг та посилити санкції за невиконання зобов'язань; 2) посилити популяризацію необхідності провадження ДПП для транспортної галузі на регіональному рівні; 3) створити єдиний механізм управління проєктами ДПП; 4) забезпечити високоефективну державну експертизу документації, що надаються потенційними приватними партнерами на предмет відповідності реальному стану (з метою попередження шахрайства з державними коштами або невірної оцінки попиту та очікуваних витрат); 5) розробити механізм фінансового забезпечення співпраці держави та бізнесу з урахуванням державних гарантій та податкових пільг; 6) посилити відповідальність за прояви корупційних схем в органах державної влади; 7) розробити механізм розподілу ризиків між учасниками проєкту ДПП.

3. Визначено підходи до оцінки переваг та ризиків впровадження державно-приватного партнерства з метою розвитку регіональної транспортної системи для різних суб'єктів (регіональної влади, державної влади, підприємств) та структуровано модель системи державно-приватного партнерства на регіональному рівні для підприємств громадського транспорту (мета, завдання, об'єкти, суб'єкти, джерела,

механізми реалізації). Використання моделі системи сприятиме залученню приватного капіталу в розвиток транспортної інфраструктури, підвищенню якості обслуговування споживачів, формуванню інноваційної економіки.

4. Для успішної реалізації цільових програм з розвитку інфраструктурних проєктів місцевими органами влади більш доцільним є залучення додаткових коштів шляхом випуску облігацій місцевих позик, але в процесі їх впровадження виникають проблеми. Визначено, що важливим аспектом у застосуванні ОМП є відсутність фахівців, з суттєвим досвідом впровадження місцевих позик на всіх етапах проєкту. Запропоновано створити Департамент з обігу ОМП при міській раді, що стане важливим кроком у розвитку ринку цінних паперів на регіональному і на державному рівнях.

5. Обґрунтовано реалізацію фінансового механізму впровадження облігацій місцевих позик через визначені форми взаємодії, які пропонується розглядати з точки зору руху грошових коштів, надання прав на облігації та інформаційних потоків. Запропоновано фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик для підприємств громадського транспорту. Визначено, що в межах механізму впровадження облігацій місцевих позик головними його учасниками є: 1) емітент; 2) інвестор; 3) професійні посередники; а в якості елементів ринкових інститутів – керуючі органи: 4) фондовий ринок; 5) депозитарій; 6) реєстратор.

6. Удосконалено організаційні засади емісії та обігу облігацій місцевих позик для розвитку транспортної інфраструктури регіону, що містять етапи: 1) оцінка можливості залучення ОМП підприємствами громадського транспорту; 2) визначення параметрів випуску ОМП та потенційних інвесторів; 3) розміщення ОМП та виникнення у емітента боргових зобов'язань з обслуговування облігацій; 4) обіг облігацій; 5) погашення боргу емітентом перед інвестором у розмірі номінальної вартості ОМП) та реалізується за допомогою фінансового механізму через взаємодію органів місцевого самоврядування, інвестора, професійного посередника та при наявності діючих елементів ринкових інститутів (біржі, депозитарію та реєстратора).

7. В дисертації обґрунтовано, що передумовами удосконалення фінансового контролю за підприємствами громадського транспорту на регіональному рівні: 1)



нецільовий характер використання коштів місцевих бюджетів, спрямованих на розвиток суб'єктів громадського транспорту; 2) соціальна значущість проєктів громадського транспорту та відсутність ефективного контролю громадськості на регіональному рівні; 3) наявність порушень у використанні позикових коштів на реалізацію інфраструктурних проєктів, що надані міжнародними фінансовими організаціями; 4) відсутність належного внутрішнього фінансового контролю за джерелами фінансування на комунальних транспортних підприємствах.

8. Запропоновано доповнити існуючі функції громадської ради, зокрема, департаменту громадського контролю діяльності підприємств громадського транспорту на регіональному рівні такими: профілактична (превентивна), мобілізуюча та інформаційна. Визначено, такі завдання департаменту громадського контролю за діяльністю підприємств транспорту: 1) активізація уваги громадськості та місцевого самоврядування на ключових проблемах регіону та стимулювання їх вирішення; 2) усунення порушень та зловживань відповідно до чинного законодавства; 3) здійснення контролю за дотриманням прав та свобод людини; 4) підвищення якості послуг комунальних транспортних підприємств та якості роботи представників міської ради.

9. Запропоновано систему контролю за використанням фінансових ресурсів підприємств громадського транспорту, основою якої є взаємодія та взаємовплив суб'єктів державного, муніципального (регіонального) та внутрішнього контролю, доповнена діяльністю суб'єктами громадського контролю (структура у міській раді, призначена генерувати інформацію про цільове використання коштів на розвиток підприємств громадського транспорту), діяльність яких спрямована на підвищення якості послуг підприємств громадського транспорту, усунення ними порушень та зловживань з метою стимулювання вирішення регіональних транспортних проблем.

Основні результати та положення третього розділу опубліковані автором в наукових працях[21, 26, 28, 29, 31, 32].

## ВИСНОВКИ

Вирішення актуального наукового завдання поглиблення теоретичних засад, розширення методичного інструментарію та формування організаційних положень щодо фінансового забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту дозволило сформулювати наступні висновки та пропозиції теоретичного і практичного характеру:

1. Запропоновано дескриптивну модель транспортної регіональної системи як сукупності суб'єктної складової (органи місцевої влади, наділені власними та делегованими повноваженнями) та об'єктної складової (транспортні підприємства, транспортна інфраструктура, види транспортних засобів, диференційованих за способом пересування, рівнем контролю, формою власності, локацією). Це дозволило виділити передумови її розвитку: 1) просторова мобільність; 2) інтегрований розвиток міст; 3) належне фінансування галузі; 4) ефективна регіональна політика; 4) ефективна регіональна політика; 5) позитивна динаміка оновлення транспортних засобів і інфраструктури.

2. Систематизовано наукові підходи до фінансового забезпечення суб'єктів господарювання та виділено: 1) методологічний; 2) процесний; 3) ресурсний, 4) формальний. Обґрунтовано використання системного підходу та визначено фінансове забезпечення як система фінансових відносин між суб'єктами, спрямована на акумуляцію фінансових ресурсів через структурування фінансового механізму на підставі визначених державою моделей регулювання. Виокремлено ліберальну, патерналістську та комбіновану моделі фінансового забезпечення суб'єктів господарювання громадського транспорту, диференційовані за суб'єктом фінансування, механізмами реалізації, методами регулювання, та обґрунтовано необхідність впровадження комбінованої моделі, що характеризується диверсифікацією джерел фінансування, використанням інструментів державно-приватного партнерства, змішаним контролем з боку державних і приватних інститутів, що сприятиме модернізації регіональної транспортної інфраструктури та ефективності діяльності перевезення пасажирів громадським транспортом.

3. Виявлено та обґрунтовано елементний склад механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. Здійснено його структурування як системи фінансових відносин, що реалізується через сукупність форм, методів та інструментів впливу на фінансово-господарську діяльність підприємств громадського транспорту з метою ефективного формування, розподілу й використання фінансових ресурсів та виконання соціальної функції забезпечення перевезень пасажирів. На відміну від існуючих підходів до структури механізму фінансового забезпечення, розширено перелік його інструментів: 1) відсоткова ставка для лізингового кредиту; 2) облігації місцевої позики; 3) дотації; 4) субсидії; 5) субвенції (для компенсації пільгових контрактів); 6) норми амортизації; 7) пільгове оподаткування (для приватних перевізників) з врахуванням галузевої специфіки. Обґрунтовано необхідність змішаного фінансування (державно-приватне партнерство), що відповідатиме сутності комбінованої моделі регулювання громадського транспорту на регіональному рівні.

4. Обґрунтовано науково-методичний підхід до оцінювання ефективності діяльності підприємств громадського транспорту. Здійснено рейтингування підприємств на підставі таксонометричного методу, результатом використання якого є визначення інтегрального показника ефективності та ідентифікація місця кожного підприємства у кінцевому рейтингу. Це дозволило: 1) провести кластеризацію підприємств громадського транспорту за ознакою достатності фінансового забезпечення; 2) здійснити деталізацію основних проблем підприємств громадського транспорту в Україні за допомогою створення «дерево проблем» недостатньо ефективного функціонування таких суб'єктів з врахуванням впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища на їх фінансове забезпечення.

5. Розроблено порядок формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту, що, на відміну від існуючого, враховує вплив факторів зовнішнього і внутрішнього середовища: 1) інвестиційна політика підприємства; 2) темпи інфляції; 3) склад і структура пасажирського наземного транспорту; 4) терміни амортизації; 5) методи нарахування амортизації. Це дозволяє ідентифікувати такі її етапи: 1) аналіз показників технічного стану об'єктів громадського транспорту з

визначенням прорахунків у проведеній амортизаційній політиці, можливостей їх усунення у майбутньому; 2) ідентифікація факторів впливу на формування амортизаційної політики на підприємствах; 3) вибір ефективного методу нарахування амортизації, зважаючи на результати вищепроведеного аналізу; 4) оцінка ефективності амортизаційної політики підприємства. Очікуваними результатами впровадження ефективної амортизаційної політики є покращення технічного стану основних засобів; підвищення безпеки і якості обслуговування пасажирів; формування внутрішнього фінансового джерела відтворення транспортних засобів.

6. Розроблено організаційно-фінансовий механізм надання міжнародного фінансування для міського громадського транспорту з боку міжнародних фінансових організацій. На відміну від існуючих механізмів, відображає фінансові відносини між суб'єктами різних системних рівнів (міжнародних фінансових донорів, позичальників (Міністерство фінансів України, Міністерство інфраструктури України), отримувачів (органи місцевого самоврядування і підприємства громадського транспорту), що реалізуються із залученням посередників (керівного комітету групи управління проектом, групи впровадження проекту). Розроблений механізм дозволив: 1) ідентифікувати проблеми неефективності залучення грантових коштів, визначити напрями їх вирішення; 2) запропонувати заходи активізації контрольної діяльності з боку спостерігачів ЄІБ і громадськості.

7. Проведено аналіз проблем державно-приватного партнерства для обґрунтування можливостей ефективного застосування ДПП в транспортній галузі на регіональному рівні. Визначено головні переваги та недоліки державно-приватного партнерства для транспортної галузі України в цілому та на регіональному рівні. Обґрунтовано впровадження державно-приватного партнерства як методу залучення додаткового цільового фінансування для розвитку транспортної системи. Визначено теоретичні підходи до оцінки переваг та ризиків впровадження державно-приватного партнерства для розвитку регіональної транспортної системи для різних суб'єктів (регіональної влади, державної влади, підприємств) та структуровано модель системи державно-приватного партнерства на регіональному рівні для підприємств громадського транспорту (мета, завдання, об'єкти, суб'єкти, джерела, механізми

реалізації).

8. Сформовано та обґрунтовано організаційні засади емісії та обігу облігацій місцевих позик для розвитку транспортної інфраструктури регіону, що містять етапи: 1) оцінка можливості залучення ОМП підприємствами громадського транспорту; 2) визначення параметрів випуску ОМП та потенційних інвесторів; 3) розміщення ОМП та виникнення у емітента боргових зобов'язань з обслуговування облігацій; 4) обіг облігацій; 5) погашення боргу емітентом перед інвестором у розмірі номінальної вартості ОМП та реалізується за допомогою фінансового механізму через взаємодію органів місцевого самоврядування, інвестора, професійного посередника та при наявності діючих елементів ринкових інститутів (біржі, депозитарію та реєстратора). Запропоновано створення департаменту з обігу ОМП при міській раді: 1) сприятиме підвищенню рівня довіри населення до операцій з цінними паперами; 2) стимулюванню потенційних інвесторів до участі у ефективних проєктах; 3) скороченню витрат органів місцевого самоврядування в процесі емісії ОМП.

9. Запропоновано систему контролю за використанням фінансових ресурсів підприємств громадського транспорту. Основою системи є взаємодія та взаємовплив суб'єктів державного, муніципального (регіонального) та внутрішнього контролю, доповнена суб'єктами громадського контролю (структура у міськраді, призначена генерувати інформацію про цільове використання коштів на розвиток підприємств громадського транспорту), діяльність яких спрямована на підвищення якості послуг комунальних транспортних підприємств, усунення ними порушень та зловживань та стимулювання вирішення регіональних транспортних проблем. Впровадження такої системи контролю сприятиме підвищенню транспарентності громадської оцінки рівня виконання соціально значущих завдань місцевою владою та підпорядкованими комунальними організаціями.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Александрова М.М., Кірейцев Г.Г., Маслова С.О. Гроші. Фінанси. Кредит: Навч.-метод. посібник. Житомир: ЖІТІ, 2001. 312с.
2. Аранчій В.Л. Фінанси підприємств: посібник. Київ: Професіонал, 2004. 304 с.
3. Ахромкін Є.М., Хорошилова І.О., Кучменко В.О. Удосконалення механізму управління транспортною системою міста: монографія. Харків: Бровін О.В., 2019. 254 с.
4. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? Москва: Финансы и статистика, 1995. 384 с.
5. Балдич Н., Гринчук Н., Ходько Н., Чорній Л., Глібіщук Я. Місцевий економічний розвиток: Фінансово-кредитні інструменти фінансування МЕР: навч. посібник. Київ: Проміс, 2020. 96 с.
6. Барабан Л.М. Перспективи розвитку ринку муніципальних цінних паперів в Україні. *Фінансовий простір*. 2011. №4 (4). С.15-21.
7. Бондарчук А.В. Державні цінні папери як інструмент боргової політики: міжнародний досвід. *Стратегічні пріоритети*. 2013. №4(29). С. 22-28.
8. Бузько И.Р., Вартанова Е.В., Голубенко А.А. Стратегическое управление инвестициями и инновационная деятельность предприятия: монография. Луганск: Издательство Восточнукраинский национальный университет им. В. Даля, 2002. 176 с.
9. Бурденюк Т., Свірський В. Теоретичні засади фінансового механізму. *Економічний аналіз*. 2012. №10 (2). С. 201-205.
10. Бюджетний кодекс України від 07.10.2010 № 2592-VI (зі змінами і доповненнями). *Відомості Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#n1439> (дата звернення: 03.04.2020).
11. Вавилов В.Я., Родионова В.М., Гончаренко Л.И. Финансы. Москва: Финансы и статистика, 1993. 196 с.
12. Василик О.Д. Теорія фінансів. навч. посібник. Київ: ЦУЛ, 2005. 480 с.
13. Василик О.Д. Теорія фінансів: підручник. Київ: НІОС, 2003. 416 с.
14. Величко В.В. Фінансово-бюджетне забезпечення функціонування

транспортного елементу міського комплексу. *Комунальне господарство міст*. 2010. № 96. С. 337-343.

15. Венгер В. В. Фінанси: навч. посібник. Київ: ЦУЛ, 2009. 427 с.

16. Виговська Н.Г. Удосконалення обліку амортизації: стан, проблеми, перспективи. Житомир: ЖІТІ, 1998. 59 с.

17. Виговська О.А. Міжнародна фінансова підтримка транспортної галузі. *Розвиток фінансового ринку в Україні: загрози, проблеми та перспективи*: матеріали міжнар. науково-практ. конф. (Полтава 22 жовтня 2020 р.). Полтава 2020 р. С. 182-184.

18. Виговська О.А., Виговський В.Г. Проблеми фінансування підприємств транспортної галузі. *Підприємницька модель економіки та управління розвитком підприємства*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Житомир, 8-9 листопада 2018 р.). Житомир, 2018 р. С. 41-44. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/pidpryyemnytska-model-ekonomiky-ta-upravlinnya-rozvytkom-pidpryyemstva-8-9-lystopada-2018-r/>

19. Виговська О.А. Амортизаційна політика транспортних підприємств. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки* (Житомир, 2020 р.), 11-15 травня 2020 р. С. 300-301. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/konferentsiya-prysvyachena-dnyu-nauky-11-15-travnnya-2020-r>

20. Виговська О.А. Використання лізингу на автотранспортних підприємствах. *Розвиток обліку, аналізу і аудиту суб'єктів суспільного інтересу: матеріали міжнар. наукової конф.* (Житомир, 20-21 жовтня 2017 р.). Житомир, 2017 р. С. 300-302. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/rozvytok-obliku-analizu-i-audytu-subyektiv-suspilnogo-interesu-20-21-zhovtnya-2017-r/>

21. Виговська О.А. Особливості реалізації концесії у транспортній галузі. *Сучасні виклики сталого розвитку бізнесу*: матеріали міжнар. науково-практ. конф. (Житомир, 5-6 листопада 2020 р.). Житомир, 2020 р. С. 236-237. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/suchasni-vyklyky-stalogo-rozvytku-biznesu-5-6-lystopada-2020-r>

22. Виговська О.А. Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України. *Вісник Державного університету «Житомирська політехніка»*. Серія:

*Економіка, управління та адміністрування*. 2019. №4 (90). С. 214-221.

23. Виговська О.А. Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України. *Підприємницька модель економіки та управління розвитком підприємства*: матеріали міжнар. науково-практ. конф. (Житомир, 6-8 листопада 2019 р.). Житомир, 2019 р. С. 526-530. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/pidpryyemnytska-model-ekonomiky-ta-upravlinnya-rozvytkom-pidpryyemstva-6-8-lystopada-2019-r>

24. Виговська О.А. Теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: «Економічні науки»*. 2018. №1(83). С. 111-115.

25. Виговська О.А. Формування механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. *Облік і фінанси*. 2021. № 2 (92). С. 35-43. URL: <http://www.afj.org.ua/ua/article/828/>

26. Виговська О.А., Виговська Н.Г., Виговський В.Г. Фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик в транспортній галузі. *Соціальна економіка. Серія Фінанси*. 2020. №60. С. 114-127. URL: <https://periodicals.karazin.ua/socoeconom/article/view/16659>

27. Виговська О.А., Виговський В.Г. Обґрунтування форм і методів фінансування підприємств громадського транспорту. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки* (Житомир, 2021 р.), 11-15 травня 2021 р. С. 399-400. (0,15 д.а.). URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2021/05/13.-vplyv-inovats.-zmin-na-roz-k-susp.-s.-6.pdf>.

28. Виговська О.А., Виговський В.Г. Переваги та ризики впровадження облігацій місцевих позик. *Проблеми та перспективи розвитку фінансової системи в сучасних умовах*. матеріали міжнар. науково-практ. інтернет-конф. (Полтава 15-16 квітня 2021 р.). Полтава 2021 р. С. 4-6. URL: <http://dspace.puet.edu.ua/handle/123456789/10625>

29. Виговська О.А., Виговський В.Г. Фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик в транспортній галузі. *Збірник наукових праць ЛОГОС, Серія Економічні науки*. №1. м. Амстердам, Нідерланди, 15 грудня 2020 року. С. 138- 140. URL: <https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/logos/issue/view/11.12.2020/403>



30. Виговська О.А., Виговський В.Г., Хвіст В.В. Амортизаційні відрахування як внутрішнє джерело фінансового забезпечення підприємств транспортної галузі. *Ефективна економіка*. 2020. № 8. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8090>

31. Виговська О.А., Виговський В.Г. Державно-приватне партнерство як інструмент фінансового забезпечення транспортної галузі. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2019. № 2. С. 136-142.

32. Виговська О.А., Виговський В.Г. Переваги та недоліки державно-приватного партнерства в транспортній галузі: регіональний рівень *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки* (Житомир, 15-17 травня 2019 р.) Житомир, 2019 р. С. 943. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/tezy-do-dnya-nauky-15-17-travnua-2019-r/>

33. Виговська О.А., Виговський В.Г. Теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція аспірантів, молодих учених та студентів, присвячена Дню науки* (Житомир, 16-18 травня 2018 р.). Житомир, 2018. С. 287-288. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/tezy-do-dnya-nauky-16-18-travnua-2018-r/>

34. Виговська О.А., Виговський В.Г. Формування механізму фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі. *Eurasian Academic Research Journal*. 2018. №5 (23). С.109-117. URL: [http://www.earj.org/wp-content/uploads/2018/10/2018\\_23\\_EARJ.pdf](http://www.earj.org/wp-content/uploads/2018/10/2018_23_EARJ.pdf) (0,54 д.а.).

35. Волков О. Экономика предприятия: учебник. Москва: ИНФРА-М, 1998. 416 с.

36. Галепа Т.В. Особливості формування джерел відтворення основних засобів у сільськогосподарських підприємствах. *Економіка АПК*. 2006. № 9. С. 77–81. (2, 2.2.)

37. Гілецький Й.Р., Сливка Р.Р., Богович М.М. Географія: довідник. Харків: Веста; Ранок, 2008. 480 с.

38. Гоберник С. Інвестиційна діяльність. Київ: ІМЦ, 2000. 236 с.

39. Голуб Ю.О. Кредитна складова фінансового забезпечення діяльності суб'єктів господарювання: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.08 / Харківський

національний економічний університет. Харків, 2011. 20 с.

40. Горобінська І.В. Оподаткування транспортних підприємств в системі податкового реформування в Україні. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія»*. 2012. Вип. 9. С. 281-285. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nznuoa\\_2009\\_11\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nznuoa_2009_11_5) (дата звернення 12.12.2020)

41. Городянська Л.В. Амортизаційна політика та напрями відтворення фінансово-економічних ресурсів у бухгалтерському обліку. *Фінанси України*. 2009. №11. С. 112-121.

42. Гривківська О.В. Теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення діяльності підприємств. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2004. №2. С. 12-15.

43. Грищенко С.М. Підготовка та реалізація проєктів публічно-приватного партнерства: практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу. Київ: ФОП Москаленко О. М., 2011. 140 с.

44. Громов Н.Н. Управление на транспорте: Учебник. Москва: Транспорт, 1990. 336 с.

45. Губачова О. Обираємо метод нарахування амортизації основних засобів. *Економіка України*. 2000. №11. С. 42-47.

46. Дахно І.І. Зовнішньоекономічна діяльність: навч. посіб. 2-ге вид., виправл. і доповн. Київ: МАУП, 2006. 248 с.

47. Делмон Д.Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре: практическое руководство для органов государственной власти. The World Bank Group. 2010. 250 с. URL: [http://www.fa.ru/org/chair/gchp/Documents/biblio/%D0%94%D0%B5%D0%BB%D0%BC%D0%BE%D0%BD%20public\\_private\\_partner.pdf](http://www.fa.ru/org/chair/gchp/Documents/biblio/%D0%94%D0%B5%D0%BB%D0%BC%D0%BE%D0%BD%20public_private_partner.pdf) (дата звернення 15.12.2020)

48. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки: Законопроект України від 16.12.2009 р. № 1390. *Урядовий кур'єр*. 2009.

49. Дикань В.Л., Корінь М.В. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 33. С. 13-19.

50. Дробозина Л. Финансы: учебник для вузов. Москва: ЮНИТИ, 2001. 527 с.

51. Жукова Ю.М. Макроекономічний механізм фінансування науки в Україні: автореф. канд. екон. наук: 08.01.01. Київський національний університет ім. Т.Шевченка. Київ, 2000. 15 с.

52. Забаштанський М.М. Фінансове забезпечення комунальної сфери: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.08. Ірпінь, 2009. 21 с.

53. Заблодська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: монографія. Сєверодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.

54. Заблоцький Б.Ф. Розміщення продуктивних сил України. Національна макроекономіка: посібник. Київ: Академвидав, 2002. 368 с.

55. Завадський Й.С., Осовська Т.В., Юшкевич О.О. Економічний словник. Київ: Кондор, 2006. 356 с.

56. Загородний А.Г, Вознюк Г.Л., Смовженко Т.С. Фінансовий словник. Львів: Вид-во «Центр Європи», 1997. 471 с.

57. Захаров В.С. Трансформація наукових підходів до визначення фінансового забезпечення підприємств в умовах глобалізації світової економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2016. № 7. С. 103-107. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd\\_2016\\_7\\_19](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2016_7_19). (дата звернення 18.12.2018).

58. Золотухін Є.В. Компаративний аналіз зарубіжного досвіду функціонування ринків місцевих запозичень: уроки для України. *Інвестиції: практика та досвід*. Київ. 2017. № 11. С. 55-60.

59. Кайлюк Є.М. Проблеми синергізма та диверсифікації в процесі формування оптимальних економічних структур житлово-комунального господарства України. Харків: Форт, 2010. 376 с.

60. Катасонова О.М. Актуальні проблеми формування дохідної частини місцевих бюджетів. *Економічний простір*. 2010. № 12. С. 114-118.

61. Качан Є.П. Розміщення продуктивних сил України: (розміщення галузей транспортного комплексу). Київ: Вища школа, 1997. 365 с.

62. Кириленко О.П. Фінанси (теорія та практика): посібник. Тернопіль: Астон,

2002. 212 с.

63. Клименко І.В. Лізинг у системі забезпечення надання транспортної послуги автотранспортним підприємством. *Економіка України*. 2014. 632 с.

64. Клиновий Д.В., Петровська І.О, Фінанси: посібник. Київ: ЦУЛ, 2002. 300 с.

65. Ковалев В.В. Введение в финансовый менеджмент. Москва: Финансы и статистика, 2003. 768 с.

66. Коваленко В.В. Методологічні основи фінансування проєктів публічно-приватного партнерства. *Ефективна економіка*. 2014. № 1. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2014\\_1\\_53](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2014_1_53) (дата звернення: 25.04.2020)

67. Козак В., Москвін С., Посполітак В. Емісія облігацій комунальних підприємств та місцевих позик. Київ: DESPRO, 2017. 106 с.

68. Колосова В.П. Використання Україною кредитних ресурсів міжнародних фінансових організацій. *Фінанси України*. 2020. № 5. С. 114-118.

69. Костецький В.В. Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.08 «Гроші, фінанси і кредит». ТНЕУ. Тернопіль, 2010. 20 с

70. Конституція України, прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. С.141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 30.04.2020).

71. Кравчук Н.Я., Горин В.П., Ясеновська Т.Б. Фінанси. Тернопіль: Економічна думка, 2008. 432 с.

72. Крепышева Н.В. Финансовое обеспечение автодорожной безопасности: методология и практика / автореф. дис. ... док. экон. наук: 08.00.10 / Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. СПб., 2008. 40 с.

73. Круглов В.В. Розвиток державно-приватного партнерства в Україні: механізми державного регулювання: монографія. Харків: Вид-во ХарPI НАДУ «Магістр», 2019. 252 с.

74. Круглов В.В. Механізми державного регулювання розвитку

державноприватного партнерства в Україні: дис. д-ра наук з держ. упр. : 25.00.02. Харків, 2020, 479 с.

75. Мазур І.І. Особливості становлення ринку муніципальних паперів в Україні. *Стратегічні пріоритети*. 2010. № 1. С. 23-28.

76. Максимова С.Ю. Инновационные технологии в управлении развитием транспортно-логистической инфраструктуры региона: монография. Ставрополь: СИЭУ ФПГТУ, 2009. 357 с.

77. Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития. Москва: Издательство «Наука», 1977. С. 1-7.

78. Міцкан А. Можливості ППП у сфері міського теплозабезпечення: механізми ЕСКО. Ялта: 2012. 20 с.

79. Міщук О.В. Фінансове забезпечення економічного зростання: теоретичний аспект. *Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції*. 2011. №2. С. 9- 12. URL: <http://fbi.cfuv.ru/wp-content/uploads/2017/09/002mischuk.pdf> (дата звернення 23.06.2020).

80. Москаль О.І. Фінансове забезпечення розвитку агропромислового виробництва регіону (на матеріалах Чернівецької області): автореф. дис....канд. ек. наук: спец.: 08.04.01 / Інститут аграрної економіки УААН. Київ: 2001. 16 с.

81. Мохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. *Менеджер*. 2015. № 1. С. 88-96. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzhm\\_2015\\_1\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzhm_2015_1_16) (дата звернення 13.12.2020).

82. Мочерний С.В. Економічний словник-довідник. Київ. Феміна, 1995. 272 с.

83. Нехайчук Д.В. Фінансове забезпечення розвитку підприємств водогосподарського комплексу регіону: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.08. Одеський державний економічний університет. Одеса, 2008. 23 с.

84. Никифорок О.І., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Перспективи фінансування транспортних проєктів у рамках міжнародної фінансової допомоги. *Економіка України*. 2015. № 4. С. 45-57.

85. Никольский П.С. Финансы в системе хозяйственного управления промышленностью. Москва: Финансы и статистика, 1982. 457 с.

86. Новак В.О. Сучасні перспективи розвитку транспортної галузі України. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2012. № 1. URL: [http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2012\\_1/Novak\\_112.htm](http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2012_1/Novak_112.htm) (дата звернення: 17.08.2019).

87. Овчар П.А. Регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.03 / ВНЗ «Національна академія упр.». Київ, 2019. 40 с.

88. Омелянович Л.О., Веретенникова О.В. Інвестиційні можливості і перспективи підприємств промислового міста: монографія. Донецьк: ДонДУЕТ, 2005. 172 с.

89. Опарін В.М. Фінанси (Загальна теорія): навч. посібник. Київ: КНЕУ, 2002. 240 с.

90. Оспіщев В.І. Фінанси: навч. посібник. Київ: «Знання», 2006. 415 с.

91. Офіційний сайт «The World Bank Group's». URL: <https://olc.worldbank.org> (дата звернення 12.12.2020)

92. Офіційний сайт Агенції з питань підтримки державно-приватного партнерства <https://ppragency.me.gov.ua/uk/> (дата звернення 04.07.2020).

93. Офіційний сайт Вінницької міської ради. URL: <https://vmr.gov.ua> (дата звернення: 08.08.2020)

94. Офіційний сайт Державної служби статистики України URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 17.07.2020).

95. Офіційний сайт Державної служби фінансового моніторингу в Україні. URL: <https://fiu.gov.ua> (дата звернення: 12.06.2020).

96. Офіційний сайт Дніпровської міської ради. URL: <https://dniprorada.gov.ua/> (дата звернення: 08.08.2020).

97. Офіційний сайт Житомирської міської ради. URL: <http://zt-rada.gov.ua> (дата звернення 15.06.2019).

98. Офіційний сайт Корпорації підприємств міського електротранспорту України «Укрелектротранс». URL: <https://www.korpmet.org.ua> (дата звернення 09.08.2021).

99. Офіційний сайт Львівської міської ради. URL: <https://city-adm.lviv.ua> (дата

звернення 30.05.2019).

100. Офіційний сайт Міністерства економіки України. URL: <https://me.gov.ua> (дата звернення 04.07.2020).

101. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua> (дата звернення: 07.08.2020).

102. Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. URL: <https://nfr.gov.ua> (дата звернення: 16.06.2020).

103. Офіційний сайт Рівненської міської ради. URL: <https://rivnerada.gov.ua> (дата звернення: 08.08.2020).

104. Офіційний сайт Черкаської міської ради. URL: <http://chmr.gov.ua/ua/> (дата звернення 30.05.2019).

105. Павлюк А.П., Ляпін Д.В. Державно-приватне партнерство як механізм активізації інвестиційної діяльності в Україні. *Стратегічні пріоритети*. 2012. № 3 (24). С. 38-45.

106. Пащенко Ю.Є. Державно-приватне партнерство у розвитку транспортної інфраструктури. *Молодий вчений*. 2015. № 5(2). С. 54-56. (7, 3.1.)

107. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. Київ: Науковий світ, 2003. 467 с.

108. Петрук О.М., Трусова Н.В., Полчанов А.Ю., Довгалюк В.В. Фінансові ресурси електротранспортних підприємств. *Ефективна економіка*. 2021. № 1. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8556>

109. Петрук О.М., Трусова Н.В., Полчанов А.Ю., Довгалюк В.В. Вплив структури капіталу на ефективність діяльності комунальних підприємств пасажирського транспорту. *Modern Economics*. 2020. № 24. С. 132-137. URL: <https://modecon.mnau.edu.ua/the-influence-of-the-capital/>

110. Пікулик О.Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. *Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки*. 2008. № 7. С. 284- 291.

111. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б. Особливості функціонування фінансового механізму підприємств. *Економіка. Фінанси. Право*. 2003. № 4. С.18-23.

112. Повна С.В., Сікач Н.М., Ігнетенков О.Л. Публічне управління модернізацією системи громадського транспорту міста. *Публічне адміністрування: наукові дослідження та розвиток*. 2018. №1. С. 39-52.

113. Погріщук Г.Б. Фінансове забезпечення охорони навколишнього природного середовища: автореф. дис. канд. ек. наук. 08.04.01 / Тернопільська академія народного господарства. Тернопіль, 2005.

114. Порядок здійснення місцевих позик: постанова Кабінету Міністрів України №110 від 16.02.2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/110-2011-%D0%BF#Text> (дата звернення: 20.07.2019)

115. Постніков В.С. Особливості застосування державно-приватного партнерства як регулятора розвитку державно-приватного партнерства: Глобальні та національні проблеми економіки. 2018. №. 22. С. 104-108.

116. Потеева М.А. Роль транспортної системи в устійчивом розвитку економіки Крима. *Культура народів Причорноморья*. № 56. Т.2. Симферополь. С. 123-131.

117. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 3493-IV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/ed20170507> (дата звернення 02.10.2020)

118. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (дата звернення 29.04.2019)

119. Про Державну фіскальну службу України: постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 р. № 236. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/rada/show/236-2014-%D0%BF/paran11#n11> (дата звернення 26.12.2020)

120. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: Постанова Кабінету міністрів України від 9.11.2000 р. № 1684. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF> (дата звернення 19.09.2019)

121. Про затвердження Положення про порядок визначення амортизації та віднесення амортизаційних відрахувань на витрати виробництва (обігу): Постанова Кабінету міністрів України від 06.09.1996р. №1075. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1075-96-%D0%BF#Text> (дата звернення



03.01.2020)

122. Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби»: Наказ Міністерства фінансів від 18.05.2000 р. №288/4509. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00#Text> (дата звернення 09.04.2020)

123. Про затвердження Положення про Державну аудиторську службу України: Наказ Кабінету Міністрів України від 03.02 2016 р. № 43. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/43-2016-%D0%BF> (дата звернення 14.01.2021)

124. Про затвердження Положення про Державну аудиторську службу України: постанова Кабінету Міністрів України від 03.02.2016 р. № 43. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/43-2016-%D0%BF> (дата звернення 03.01.2021)

125. Про затвердження Положення про Державну казначейську службу України: постанова Кабінету міністрів України від 15.04.2015 № 2156. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/215-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення 03.01.2021)

126. Про затвердження Положення про порядок випуску облігацій підприємств: рішення Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку від 17.07.2003 р. № 322 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0706-03> (дата звернення 23.12.2020)

127. Про затвердження Положення про порядок емісії облігацій внутрішніх місцевих позик та їх обігу: рішення Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку від 14.06.2018р. № 391. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0808-18#Text> (дата звернення 23.12.2020)

128. Про затвердження положення про порядок здійснення емісії облігацій внутрішніх місцевих позик та їх обігу: рішення Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку від 14.06.2018 р. № 391. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0808-18> (дата звернення 23.12.2020)

129. Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства від 17.03.2011 р. № 279. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=279-2011-%EF> (дата звернення 30.06.2019)

130. Про затвердження Порядку дійснення дострокового погашення

довгострокових державних облігацій з достроковим погашенням: наказ Міністерства фінансів України від 05.05.2004р. №308. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0640-04#Text> (дата звернення 14.07.2018).

131. Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус): наказ Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013р. № 940. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2035-13> (дата звернення 06.02.2018).

132. Про затвердження Порядку заміни приватного партнера за договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства: постанова Кабінету міністрів України від 26.04.2017р. № 298. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/298-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.08.2020)

133. Про звернення громадян: Закон України від 02.10.1996 № 393/96-ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/393/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 20.03.2021)

134. Про інформацію: Закон України від 02.10.92 р. № 2657 URL: <http://net-law.biz/?dir=2.1&article=91&lng=ru> (дата звернення: 20.03.2021)

135. Про концесії: Закон України від 16.07.1999 р. № 997-XIV. Відомості Верховної Ради України, 1999. № 41. 372 с.

136. Про місцеве самоврядування: Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80>.

137. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-IV URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1914-15> (дата звернення 05.07.2019).

138. Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком: Закон України від 12.04.2017. №2009-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2009-19> (дата звернення 03.04.2019).

139. Про Рахункову палату: Закон України від 02.07.2015 р. № 576-VIII. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/576-19> (дата звернення 03.01.2021)

140. Про результати аналізу річного звіту про виконання Закону України «Про

державний бюджет України на 2017 рік». Київ, 2018. URL: <https://rp.gov.ua/FinControl/FinReports/?id=342> (дата звернення: 02.04.2019).

141. Про результати аналізу річного звіту про виконання Закону України «Про державний бюджет України на 2018 рік». Київ, 2019. URL: [https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/8-5\\_2019/Vysn\\_vyk\\_dbu\\_2018\\_8-5\\_2019.pdf](https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/8-5_2019/Vysn_vyk_dbu_2018_8-5_2019.pdf) (дата звернення: 02.10.2019).

142. Про результати аналізу річного звіту про виконання Закону України «Про державний бюджет України на 2019 рік». Київ, 2019. URL: <https://rp.gov.ua/FinControl/FinReports/?id=150> (дата звернення: 07.08.2020).

143. Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 р. № 739-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80> (дата звернення 02.05.2019)

144. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. №430-р. URL: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80) (дата звернення 10.07.2018)

145. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 15.05.2020)

146. Про цінні папери та фондовий ринок: Закон України від 23.02.2006 р. № 3480-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3480-15#Text> (дата останнього звернення 20.07.2019)

147. Проект «Міський громадський транспорт України». Процедури проекту. Посібник. Київ, 2017.

148. Пустовойт О.В. Економічне зростання України: проблеми та можливості прискорення. *Економіка і прогнозування*. 2017. №4. С. 71-92.

149. Радева О.Г. Амортизаційна політика в контексті механізму ефективного управління підприємством: сутність, характеристика та проблеми. *Молодий вчений*. 2014. № 12(2). С. 70-73.

150. Райзберг Б.А., Лозовский Л.М., Стародубцева Е.Б. Современный

экономический словарь. Москва: ИНФРА-М, 1999. 479с.

151. Рибчук А.В. Наднаціональна виробнича інфраструктура в умовах нестабільності глобального розвитку (тенденції, проблеми, перспективи): монографія. Дрогобич: 2015. 364 с.

152. Родионова В.М., Вавилов Ю.Я., Гончаренко Л.И. Финансы. Москва: Финансы и статистика, 1993. 432 с.

153. Романовский М.В., Белоглазовой Г.Н. Финансы и кредит. Москва: Высшее образование, 2006. 575 с.

154. Рясних Є.Г. Амортизація по-українськи: бухгалтерський та податковий аспект – що гірше? *Вісник Хмельницького національного університету*. 2009. № 5/2. С. 120-125.

155. Савенко В.Я. Транспортні шляхи сполучення: Підручник. Київ: Арістей, 2005. 255 с.

156. Сенгачев В.К., Архипова А.И. Финансы, денежное обращение и кредит: учебник. Москва: Проспект, 2000.

157. Сенчагов В.К. Финансовый механизм и его роль в повышении эффективности производства. Москва: Финансы, 1979. 364 с.

158. Слободяник Ю.Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах: монографія. Суми: УАБС НБУ, 2007. 162 с.

159. Слободяник Ю.Б. Особливості контролю доходів підприємств міського пасажирського транспорту. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2018. № 9. С. 162-177. URL: <http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2018/261/pdf/162-177.pdf>

160. Сокириська І.Г. Діагностика фінансового забезпечення діяльності підприємства. *Фінанси України*. 2003. № 1. С. 89-93.

161. Соколова О.Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2007. № 2. URL: [/http://www.nbuuv.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html](http://www.nbuuv.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html) (дата звернення 22.12.2020)

162. Стеценко Т.В. Безпечність здійснення місцевих запозичень в Україні.

*Бізнесінформ*. 2014. № 4. 331 с.

163. Стеценко Т.В., Яременко В.Г., Лосєва О.М. Відбір проєктів розвитку територіальних громад для співфінансування з місцевих бюджетів. *Економіка і суспільство*. 2017. № 11. С. 474-480.

164. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року (нова редакція). 2017. URL: <https://dei.kyivcity.gov.ua/files/2017/7/28/Strategy2025new.pdf> (дата звернення 30.05.2019).

165. Терещенко О.О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: навч. посібник. Київ: КНЕУ, 2003. 554 с.

166. Тивончук С.В., Тивончук Я.О. Особливості фінансового забезпечення сільського господарства у Франції і Україні. *Фінанси і кредит*. 2013. №1. С. 61-69. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsnau\\_2013\\_1\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsnau_2013_1_14) (дата звернення 05.01.2019).

167. Ткаченко Н.Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. *Вісник ДонДУЕТ*. 2006. №4 (32). С. 56-61.

168. Троицкая Н.А. Транспортно-технологические схемы перевозок отдельных видов грузов: учебное пособие. Москва: КНОРУС, 2010. 232 с.

169. Троицкая Н.А. Единая транспортная система. Москва: Издательский центр «Академия», 2003. 240 с

170. Усенко С.В. Економічні аспекти розвитку малого підприємництва в Україні. *Економіка и управление*. 2001. № 6(31). С. 16-17.

171. Фастовець О.О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі. *Туристично-краєзнавче дослідження*. № 4. Київ: Державне підприємство «Національна туристична організація». 2002. С. 418-443.

172. Хусаїнов Р.В. Формування і розвиток механізму державно-приватного партнерства в Україні. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses\\_2016\\_7\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses_2016_7_17) (дата звернення 30.04.2019)

173. Черваньов Д.М. Менеджмент інвестиційної діяльності підприємств. Київ: Знання-Прес, 2003. 622 с.

174. Чернюк Л.Г. Транспортний потенціал регіону та системна організація його

використання. *Збірник наукових праць ВНАУ, серія «Економіка»*. 2011. № 2 (53). С. 3-6.

175. Шинкарук В.І. Філософський енциклопедичний словник: енциклопедія. Київ: Абрис, 2002. 742 с.

176. Юрій С.І. Фінанси: вишкіл студій: посібник. Тернопіль: Карт-бланш, 2002. 357 с.

177. Юрій С.І., Федосов В.М. Фінанси: підручник. Київ: Знання, 2008. 611 с.

178. Юрій С.І., Федосов В.М., Теорія фінансів: підручник. Київ: ЦУЛ, 2010. 576 с.

179. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту: навчальний посібник Київ: Арістей, 2007. 504 с.

180. Attard M., Ison S.G. Research in transportation business and management. Urban transport. 2020. 36.

181. Buryk Z., Bashtannyk V., Ragimov F. Economic growth: macroeconomic effects of public borrowings at the global level. Problems and perspectives in management. 2019. 3. pp. 169-183.

182. Chena Zh., Panb J., Wanga L., Shenb X. Disclosure of government financial information and the cost of local government's debt financing - Empirical evidence from provincial investment bonds for urban construction. *China Journal of Accounting Research*. 2016. 9 (3). pp. 191-206.

183. Colombier C. Does the Composition of Public Expenditure Affect Economic Growth. URL: [https://econpapers.repec.org/article/tafapec/lt/v\\_3a18\\_3ay\\_3a2011\\_3ai\\_3a16\\_3ap\\_3a1583-1589.htm](https://econpapers.repec.org/article/tafapec/lt/v_3a18_3ay_3a2011_3ai_3a16_3ap_3a1583-1589.htm) (дата звернення 21.05.2019)

184. Dzhumageldiyeva G., Zablodska I., Yukhymenko-Nazaruk I., Dovgaliuk V., Suprunova I., Gylka U. Utilities Market: The Sphere of Protection of Subjects. *International Journal of Computer Science and Network Security*, VOL.21 No.3, March 2021. P. 266-274. URL: [http://paper.ijcsns.org/07\\_book/202103/20210335.pdf](http://paper.ijcsns.org/07_book/202103/20210335.pdf)

185. European PPP Market in 2015: 49 deals / European Investment Bank. URL: <http://www.eib.org/eprec/> (Accessed 30 November 2018).

186. Gennaioli N., Martin A., Rossi S. Banks, government Bonds, and Default: What

do the data Say? *Journal of Monetary Economics*. 2018. 98. pp. 98-113.

187. Petruk O., Novak O., Petruk A., Radchenko N. Determinants of Volatility of the Derivative Financial Instrument in Ukraine, *Universal Journal of Accounting and Finance*, Vol. 9, No. 4, pp. 653-666, 2021. URL: [http://www.hrpub.org/journals/article\\_info.php?aid=11162](http://www.hrpub.org/journals/article_info.php?aid=11162)

188. Popova S., Karlova N., Ponomarenko A., Deryugina E. Analysis of the debt burden in Russian economy sectors. *Russian Journal of Economics*. 2017. 3(4). 379- 410.

189. Review of the European PPP Market: First half of 2016. URL: [http://www.eib.org/eppec/resources/publications/eppec\\_market\\_update\\_2016\\_h1\\_en](http://www.eib.org/eppec/resources/publications/eppec_market_update_2016_h1_en) (Accessed 30 November 2018)

190. Slobodyanik Yu., Bagatska K., Silakova H., Krot L., Korbutiak A. Efficiency of capital formation of utility enterprises: the case of Ukraine. *Independent Journal of Management & Production (Special Edition ISE, S&P)*. 2021. Vol.12. № 3. P. 1-18. URL: <http://www.ijmp.jor.br/index.php/ijmp/article/view/1501/1948>

191. Slobodyanik Yulia. Influence of the mechanism of compensation for the free transport of the citizens entitled to the benefits on the financial result of the urban passenger transport enterprises. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2018. № 10. С. 206-220. URL: [http://projects.dunehd.com/bitstream/handle/2010/35530/Slobodyanik\\_206-220.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://projects.dunehd.com/bitstream/handle/2010/35530/Slobodyanik_206-220.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

192. Spilioti S., Vamvoukas G. The impact of government debt on economic growth: An empirical investigation of the Greek market. *Journal of Economic Asymmetries*. 2015. 12(1). P. 34-40.

193. Temple J. The debt/tax choice in the financing of state and local capital expenditures. *Journal of Regional Science*. 1994. 34(4). pp. 529-547.

194. Trusova N., Petruk O., Polchanov A., Tsaruk I., Biliak T. Financial Support of Passenger Transportation in the Regional Road Transport System of Ukraine. *Universal Journal of Accounting and Finance*. 2021. 9(4), 852- 868. URL: <http://www.hrpub.org/download/20210830/UJAF31-12291838.pdf>

195. Trusova N., Tanklevska N., Cherniavska T., Prystemskyi O., Yeremenko D.,

Demko V. Financial Provision of Investment Activities of the Subjects of the World Industry of Tourist Services. *Journal of Environmental Management and Tourism*. Vol. XI, 4(44). 2020. P. 890-902. URL: <http://elar.tsatu.edu.ua/handle/123456789/11477> (Scopus)

196. Workshop and Training on Urban Transport Planning and Reform. Baku, April 14 - 16, 2009 URL: <http://siteresources.worldbank.org/EXT/ECAREGTOPTRANSPORT/Resources/571120-1241808859601/R13.pdf> (дата звернення 19.08.2020)

197. Vyhovska O., Vyhovska N. International financial support for public transport at the regional level. *Three Seas Economic Journal*. 2020. Vol.1, Iss.3. P. 9-15. URL: <http://baltijapublishing.lv/index.php/threeseas/article/view/904>

198. Vyhovska N.G., Polchanov A.Y., Ostapchuk T.P., Dovgaliuk V.V. The impact of solvency and business activity on profitability of mining companies in Ukraine. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*. 2020. Issue 4. P. 164-170. URL: [http://nvngu.in.ua/jdownloads/pdf/2020/04/04\\_2020\\_Vyhovska.pdf](http://nvngu.in.ua/jdownloads/pdf/2020/04/04_2020_Vyhovska.pdf)

199. YouControl – повне досьє на кожну компанію України. URL: <https://youcontrol.com.ua/>



## **ДОДАТКИ**

Визначення елементного складу транспортної системи у різних наукових джерелах

№ з/п	Елементний склад транспортної системи	Автори (підходи)
1.	Транспортні засоби, інфраструктура, транспортні підприємства, що поєднуються процесом управління	Н. Троїцькою [168]
2.	Рейковий, дорожній, повітряний, водний та інші види транспорту, що забезпечують перевезення пасажирів і вантажів	В. Новак [86]
3.	Транспортна система: транспортна інфраструктура та транспорт без взаємопов'язаних між собою елементів.	Є. Качан [61]
4.	Транспортна мережа, рухомий склад та відповідні управлінські структури	Л. Чернюк [174]
5.	Сукупність шляхів сполучення, перевізних та технічних пристроїв і механізмів, засобів управління і зв'язку, облаштувань всіх видів транспорту, об'єднаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових та економічних відносин, що забезпечують задоволення потреб народного господарства у перевезенні вантажів і пасажирів	Ю. Пащенко [106].
6.	Взаємопов'язані види транспорту та транспортної інфраструктури, що діють в межах міста та задовольняють потреби різних галузей господарського комплексу й населення у процесі транспортування пасажирів та вантажів.	Є. Ахромкін, І. Хорошилова та В. Кучменко [3]
Авторське тлумачення: Елементний склад транспортної системи регіону включає транспортну інфраструктуру, систему управління, транспортні засоби та послуги з перевезення, що взаємопов'язані механізмами державного та приватного регулювання.		

\*узагальненом автором

## Додаток Б

Визначення складових транспортної інфраструктури у різних наукових джерелах

№ з/п	Складові транспортної інфраструктури	Автори (підходи)
1.	Елементи інфраструктури ринку, що об'єднує сфери виробництва, розподілу, обігу й споживання в єдиний ланцюжок, забезпечуючи прискорений обіг матеріальних, фінансових і інформаційних потоків у регіональній економіці	С. Максимова [76]
2.	Сукупність транспортних комунікацій, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують умови для надання транспортних послуг, тобто переміщення вантажів і пасажирів	О. Пікулик [110]
4.	Елементи загальної інфраструктури (будівлі, споруди, пристрої), що забезпечують функціонування та експлуатацію різних видів транспорту (транспортних засобів). Без такої матеріальної бази транспортування вантажів є або неможливим (наприклад, залізничні колії для потягів, станції перекачування нафтопродуктів для нафтопроводів і т.п.), або економічно недоцільним (наприклад, автомобільні дороги для вантажних автомобілів і пасажирських автобусів)	Н. Ткаченко [167]
5.	Сукупність транспортних шляхів та пунктів усіх видів транспорту і допоміжного обладнання спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів та транспортних пунктів.	О. Соколова [161]
6.	Сукупність матеріальних, кадрових, організаційних, фінансово-економічних і нормативно-правових умов, які сформовані в країні з метою забезпечення сталого та якісного перевезення пасажирів і доставки вантажів в усіх сферах суспільного відтворювального процесу.	М. Потєєва [116]
7.	Під транспортною інфраструктурою розуміють сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв'язку, а також комплекс технічних споруд та пристроїв здатних забезпечити їх функціонування.	О. Фастовець [171]
<p style="text-align: center;">Авторське тлумачення: Транспортна інфраструктура включає елементи комунікації транспортних об'єктів, забезпечуючи виконання соціально-економічної функції у просторовій мобільності мешканців та здійсненні перевезень вантажів.</p>		

## Визначення поняття «фінансовий механізм» у економічній літературі

№	Автори	Тлумачення категорії «фінансовий механізм»
1.	Александрова М.М., Маслова С.О.	сукупність методів фінансового впливу на соціально-економічний розвиток і система фінансових індикаторів та фінансових інструментів, які дають змогу оцінити цей вплив [1]
2.	Аранчій В.І.	Сукупність форм і методів формування та використання фінансових ресурсів для забезпечення фінансової діяльності підприємства [2]
3.	Балабанов І.Т.	Система дії фінансових важелів, яка виражається в організації, плануванні й стимулюванні фінансових ресурсів [4]
4.	Волков О.М.	Система фінансових важелів впливу на організацію, планування і стимулювання використання фінансових ресурсів [35]
5.	Дробозіна О.Л.	Система встановлених державою форм, видів і методів організації фінансових відносин [50]
6.	Нікольський П.С.	Сукупність форм, методів і важелів планового управління фінансовими відносинами, пов'язаними із плануванням фінансів, утворенням, розподілом і використанням грошових доходів, нагромадженням фондів, з системою фінансування видатків [85]
7.	Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б.	Система управління фінансами підприємства, яка призначена для організації взаємодії фінансових відносин і фондів коштів (грошового капіталу) з метою їх ефективного впливу на кінцеві результати діяльності, та регулюється державою відповідно до вимог економічних законів [111]
8.	Сенчагов В.К.	Взаємопов'язана система методів фінансово-кредитного планування, фінансово-кредитних важелів і форм організації управління фінансами та кредитом [156]
9.	Сокиринська І.Г.	Сукупність форм і методів зовнішнього та внутрішнього впливу на фінансово-господарську діяльність суб'єкта господарювання з метою покращення його кінцевих фінансових результатів [160]
10	Федосов В.М.	Сукупність економіко-організаційних форм і методів управління фінансовою діяльністю держави, які функціонують у процесі формування, розподілу й використання цільових централізованих і децентралізованих фондів грошових ресурсів для задоволення потреб суспільства [177]
11	Юрій С.І.	Сукупність фінансових форм, методів і важелів, за допомогою яких забезпечується процес суспільного відтворення через формування та використання доходів і фондів грошових коштів, можливих завдяки розподільчій функції фінансів. [176]

\*узагальнено автором

## Додаток Д

## Перевезення пасажирів трамвайним транспортом за регіонами (млн. чол.)

Регіон	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Відносне відхилення, +/- 2019 до 2010 рр.
<b>Україна</b>	<b>714</b>	<b>798</b>	<b>800</b>	<b>757</b>	<b>770</b>	<b>738</b>	<b>694</b>	<b>676</b>	<b>666</b>	<b>628</b>	<b>-86</b>
Автономна Республіка Крим	14	13	13	13	-	-	-	-	-	-	-
області											
Вінницька	57	55	68	68	63	63	59	59	59	56	-1
Дніпропетровська	149	155	134	127	129	146	133	128	117	104	-45
Донецька	150	146	132	126	100	50	42	35	31	25	-125
Житомирська	9	8	8	8	8	8	8	8	7	7	-2
Запорізька	57	57	47	41	43	42	37	32	28	26	-31
Луганська	8	11	13	7	3	-	-	-	-	-	-
Львівська	50	37	43	36	50	60	56	54	59	63	13
Миколаївська	22	26	25	26	29	30	26	24	24	22	0
Одеська	48	68	69	56	79	110	109	107	118	134	86
Сумська	6	5	5	4	5	6	5	6	4	5	-1
Харківська	75	83	98	91	100	112	104	104	108	89	14
місто											
Київ	69	134	145	154	161	112	115	119	111	97	28

## Додаток Ж

## Перевезення пасажирів тролейбусним транспортом за регіонами (млн. чол.)

Регіон	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Відносне відхилення, +/- 2019 до 2010 рр.
Україна	1204	1346	1345	1306	1097	1081	1039	1058	1016	946	-258
Автономна Республіка Крим	61	101	128	138	-	-	-	-	-	-	
області											0
Вінницька	65	60	75	75	73	78	80	74	73	68	3
Волинська	19	21	21	17	22	29	26	29	32	29	10
Дніпропетровська	51	61	57	51	54	63	57	55	56	53	2
Донецька	185	207	200	187	145	94	82	75	70	60	-125
Житомирська	49	43	41	34	33	36	37	44	39	35	-14
Запорізька	25	23	22	18	18	20	16	16	13	12	-13
Івано-Франківська	22	20	16	14	15	14	14	14	16	14	-8
Київська	4	5	8	8	6	10	9	9	6	7	3
Кіровоградська	3	4	4	5	5	9	7	16	19	26	23
Луганська	82	93	90	67	35	28	26	22	19	13	-69
Львівська	26	22	25	23	26	30	32	32	31	36	10
Миколаївська	9	10	11	13	17	23	26	26	23	18	9
Одеська	39	51	47	38	52	62	53	49	54	65	26
Полтавська	33	36	40	44	46	55	49	50	52	64	31
Рівненська	30	27	26	20	22	34	34	35	36	38	8
Сумська	21	18	16	14	15	23	20	21	22	16	-5
Тернопільська	19	19	16	16	19	26	24	22	17	14	-5
Харківська	88	94	98	113	124	142	145	142	132	103	15
Херсонська	37	31	24	17	22	20	19	23	31	36	-1
Хмельницька	46	42	38	35	33	35	37	38	40	42	-4
Черкаська	26	38	18	19	18	20	19	24	26	22	-4
Чернівецька	45	46	39	39	31	28	25	27	30	29	-16
Чернігівська	39	35	40	36	37	39	38	47	42	36	-3
міста											0
Київ	124	183	185	200	229	163	164	168	137	110	-14
Севастополь	56	56	60	65	-	-	-	-	-	-	-

**ДОДАТОК 3**  
**Додаток 3.1**

Результати аналізу діяльності підприємств громадського транспорту у 2015 році  
(матриця початкових даних), %

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	0,16	0,78	60,57	-13,79	28,52	56,26	-100,69
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	немає даних	немає даних	18,21	-164,24	17,35	37,1	-100
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-32,31	-17,61	45,67	-55,93	10,27	-27,5	259,18
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-7,84	-10,15	22,97	-8,65	59,61	4,86	2451,15
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-17,18	-57,46	68,02	14,53	128,15	18,02	22,4
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	10,99	10,65	15,62	-4,44	70,55	-10,34	-168,67
7.	КП «Черкасиелектротранс»	-35,57	-30,32	177,18	-116,64	34,17	19,51	559,05
8.	КП «Одесміськелектротранс»	7,1	14,03	43,38	-28,75	33,72	85,71	-18,47
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-2,55	-2,57	26,06	-11,02	57,7	21,42	-47,7
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-22,36	-35,52	15,53	52,08	181,93	36,85	52,08

## Додаток 3.2

Результати аналізу діяльності підприємств громадського транспорту у 2016 році

(матриця початкових даних), %

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	3,02	18,17	51,99	1,26	111,5	0,92	2 263,91
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	-8,25	-6,93	19,51	-190,92	14,19	9,71	немає даних
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	5,84	6,95	15,5	-11,86	23,45	8,67	-142,93
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-2,96	-3,14	22,09	-2,19	89,45	37,82	-57,39
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-11,98	-69,89	67,77	-45,56	21,53	-2,99	22,4
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-4,43	-6,26	9,82	0,73	107,68	-1,86	-157,7
7.	КП «Черкасиелектротранс»	0,07	0,48	20,0	-9,54	52,27	2,04	-101,63
8.	КП «Одесміськеелектротранс»	-0,36	-1,08	54,22	-42,92	20,84	15,22	-108,9
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-0,45	-0,66	22,29	0,18	100,8	7,94	-72,2
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-63,72	-138,75	10,5	293,32	287,31	0,69	293,32



## Додаток 3.3

Результати аналізу діяльності підприємств громадського транспорту у 2017 році

(матриця початкових даних)

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	2,69	14,8	42,85	4,94	153,2	62,67	32,55
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	0,0	0,0	54,33	21,56	140,47	61,02	-100
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-5,11	-12,09	7,56	24,95	430,05	25,18	-317,6
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-5,96	-8,54	20,46	-6,57	67,88	0,96	174,97
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-26,44	-143,76	58,33	9,07	589,72	25,35	157,86
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-4,35	-6,82	36,37	-4,99	67,14	54,06	67,73
7.	КП «Черкасиелектротранс»	0,1	0,46	19,97	-9,07	54,6	61,99	55,56
8.	КП «Одесміськеелектротранс»	-0,46	-1,48	67,16	-19,93	61,92	23,51	68,91
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-1,69	-1,77	19,4	-5,59	71,2	87,38	401,75
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-115,83	-184,2	14,61	80,52	127,43	36,02	80,52

## Додаток 3.4

Результати аналізу діяльності підприємств громадського транспорту у 2018 році

(матриця початкових даних)

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	-1,66	-9,57	29,46	-3,92	53,32	44,67	-193,52
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	-9,97	-53,78	19,8	4,23	128,56	-74,24	немає даних
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-7,7	-20,59	5,41	-2,89	46,58	29,39	120,41
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-10,69	-16,06	24,6	-8,26	66,43	7,12	101,33
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-17,2	-69,53	46,87	12,28	911,19	48,29	-28,28
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-4,26	-11,94	56,1	-8,93	47,88	9,98	67,73
7.	КП «Черкасиелектротранс»	0,08	0,28	21,35	-9,25	56,67	26,89	-22,86
8.	КП «Одесміськелектротранс»	-0,7	-3,23	81,87	-27,67	29,69	14,8	149,7
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-11,04	-13,05	22,39	-4,39	80,41	-7,2	583,74
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-13,75	-30,68	31,57	-75,99	114,81	44,11	-75,99

## Додаток 3.5

Результати аналізу діяльності підприємств громадського транспорту у 2019 році

(матриця початкових даних)

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	-0,97	-4,32	76,25	-4,03	53,22	27,42	-42,48
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	-8,76	-46,35	32,25	8,86	158,68	41,62	22,05
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-5,6	-12,92	4,79	1,73	136,07	22,2	120,41
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-5,73	-8,22	23,33	-9,2	60,56	12,28	-42,55
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-4,66	-17,65	36,93	5,25	182,47	87,31	-52,44
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-6,49	-32,78	66,34	-22,25	14,83	-28,18	67,73
7.	КП «Черкасиелектротранс»	0,35	0,38	7,56	-0,45	94,09	29,13	72,22
8.	КП «Одесміськелектротранс»	5,64	16,76	77,92	-39,01	23,38	61,71	-940,21
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-17,26	-17,36	23,65	-9,92	58,06	41,1	87,7
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-8,28	-16,93	10,12	-43,21	134,12	2,92	-43,21

**ДОДАТОК К**  
**Додаток К.1**

Матриця стандартизованих показників діяльності підприємств громадського  
транспорту у 2015 році

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	0,014	0,055	3,9	-0,264	0,156	1	-0,041
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	0	0	1,172	-3,153	0,095	0,659	-0,04
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-2,939	-1,255	2,94	-1,073	0,056	-0,488	0,105
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-0,713	-0,723	1,479	-0,166	0,327	0,086	1,00
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-1,563	-4,095	4,379	0,278	0,704	0,32	0,009
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	1	0,759	1,005	-0,085	0,387	-0,183	-0,068
7.	КП «Черкасиелектротранс»	-3,236	-2,161	11,408	2,239	0,187	0,346	0,228
8.	КП «Одесміськелектротранс»	0,646	1	2,793	-0,552	0,186	1,523	-0,007
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-0,232	-0,183	1,678	-0,211	0,317	0,38	-0,019
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-2,034	-2,531	1	1	1	0,654	0,021

## Додаток К.2

Матриця стандартизованих показників діяльності підприємств громадського транспорту у 2016 році

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	0,517	18,17	5,294	0,004	0,388	0,024	1,00
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	-1,412	-0,381	1,986	-0,65	0,049	0,256	0
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	1	0,382	1,578	-0,04	0,081	0,229	-0,063
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-0,506	-0,172	2,249	-0,007	0,311	37,82	-0,025
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-2,051	-3,699	6,901	-0,155	0,074	-0,079	0,009
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-0,758	-0,344	1	0,002	0,374	-0,049	-0,069
7.	КП «Черкасиелектротранс»	0,011	0,026	2,036	-0,032	0,181	0,053	0,044
8.	КП «Одесміськелектротранс»	-0,061	-0,059	5,521	-0,146	0,072	0,402	-0,048
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-0,077	-0,036	2,269	6,136	0,35	0,209	-0,031
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-10,91	-7,636	1,069	293,32	287,31	0,018	0,129

## Додаток К.3

Матриця стандартизованих показників діяльності підприємств громадського транспорту у 2017 році

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	1	1	5,667	0,061	0,259	0,717	0,081
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	0	0	7,186	0,267	0,238	0,698	-0,248
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-1,899	-0,816	1	-0,081	0,729	0,288	-0,79
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-2,215	-0,577	2,706	-0,081	0,115	0,01	-0,79
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-9,828	-9,713	7,715	0,112	1	0,29	0,435
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-1,617	-0,46	4,81	-0,061	0,113	0,618	0,168
7.	КП «Черкасиелектротранс»	0,037	0,031	2,641	-0,247	0,092	0,709	0,138
8.	КП «Одесміське електротранс»	-0,171	-0,1	8,883	-0,247	0,104	0,269	0,171
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-0,628	0,119	2,566	-0,069	0,12	1	1
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-43,059	-12,445	1,932	1	0,216	0,412	0,2

## Додаток К.4

Матриця стандартизованих показників діяльності підприємств громадського транспорту у 2018 році

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	-20,75	-34,178	5,445	-0,319	0,058	0,925	-0,331
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	-124,625	-192,071	3,659	0,344	0,141	-1,537	0
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-96,25	-73,535	1	-0,235	0,051	0,608	0,001
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-133,625	-57,357	4,547	-0,672	0,072	0,147	0,173
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-215	-248,321	8,663	1	1	1	-0,048
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-53,25	-42,642	10,369	-0,727	0,052	0,206	0,116
7.	КП «Черкасиелектротранс»	1	1	3,946	-0,753	0,062	0,556	-0,039
8.	КП «Одесміськеелектротранс»	-8,75	-11,535	15,133	-2,253	-0,001	0,306	0,256
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-138	-46,607	4,138	-0,357	0,088	-0,149	1
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-206,053	-109,571	5,835	-6,217	0,126	0,913	-0,13

## Додаток К.5

## Матриця стандартизованих показників діяльності підприємств громадського транспорту у 2019 році

№ з/п	Підприємство	Рентабельність активів	Чиста маржа	Коефіцієнт заборгованості	Робочий капітал	Коефіцієнт покриття	Зростання продажів	Зростання прибутків
1.	КП «Київпаstrans»	-0,171	-0,257	15,918	-0,454	0,291	0,314	-0,352
2.	КП «Дніпровський електротранспорт»	-1,553	-2,765	6,732	1	2,981	0,476	0,183
3.	КП «Рівнеелектроавтотранс»	-0,992	-0,77	1	0,195	0,745	0,254	1
4.	КП «Вінницька транспортна компанія»	-1,015	-0,49	4,87	-1,038	0,331	0,14	-0,353
5.	ЛКП «Львівелектротранс»	-0,826	-1,053	7,709	0,592	1	1	-0,435
6.	ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-1,15	-1,955	13,849	-2,511	0,081	-0,322	0,008
7.	КП «Черкасиелектротранс»	0,062	0,022	1,578	-0,05	0,515	0,333	0,599
8.	КП «Одесміськеелектротранс»	1	1	16,267	-4,402	0,128	0,706	-7,808
9.	КП «Тернопільелектротранс»	-3,06	-1,035	4,937	-1,119	-1,119	0,47	0,726
10.	КП «Житомирське ТТУ»	-1,468	-1,01	2,112	-4,876	0,735	0,033	-0,358



**ДОДАТОК Л**  
**Додаток Л.1**

Рейтингова оцінка стандартизованих показників діяльності підприємств громадського транспорту і визначена матриця відстаней у 2015 році

Підприємство	$(1 - Z_{1j})^2$	$(1 - Z_{2j})^2$	$(1 - Z_{3j})^2$	$(1 - Z_{4j})^2$	$(1 - Z_{5j})^2$	$(1 - Z_{6j})^2$	$(1 - Z_{7j})^2$	Сума	R	Рейтинг
КП «Київпаstrans»	0,97	0,89	8,41	1,60	0,71	-	1,08	13,67	3,70	5
КП «Дніпровський електротранспорт»	-	-	0,03	17,25	0,82	0,12	1,08	19,29	4,39	6
КП «Рівнеелектроавтотранс»	15,52	5,09	3,76	4,30	0,89	2,21	0,80	32,57	5,71	8
КП «Вінницька транспортна компанія»	2,93	2,97	0,23	1,36	0,45	0,84	-	8,78	2,96	4
ЛКП «Львівелектротранс»	6,57	25,96	11,42	0,52	0,09	0,46	0,98	46,00	6,78	9
ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	-	0,06	0,00	1,18	0,38	1,40	1,14	4,15	2,04	1
КП «Черкасиелектротранс»	17,94	9,99	108,33	1,54	0,66	0,43	0,60	139,48	11,81	10
КП «Одесміськелектротранс»	0,13	-	3,21	2,41	0,66	0,27	1,01	7,70	2,77	3
КП «Тернопільелектротранс»	1,52	1,40	0,46	1,47	0,47	0,38	1,04	6,73	2,59	2
КП «Житомирське ТТУ»	9,21	12,47	-	-	-	0,12	0,96	22,75	4,77	7

## Додаток Л.2

Рейтингова оцінка стандартизованих показників діяльності підприємств громадського транспорту і визначена матриця відстаней у 2016 році

Підприємство	$(1 - Z1j)^2$	$(1 - Z2j)^2$	$(1 - Z3j)^2$	$(1 - Z4j)^2$	$(1 - Z5j)^2$	$(1 - Z6j)^2$	$(1 - Z7j)^2$	Сума	R	Рейтинг
КП «Київпаstrans»	0,23	294,81	18,44	0,99	0,37	0,95	-	315,80	17,77	8
КП «Дніпровський електротранспорт»	5,82	1,91	0,97	2,72	0,90	0,55	1,00	13,88	3,73	4
КП «Рівнеелектроавтотранс»	-	0,38	0,33	1,08	0,84	0,59	1,13	4,37	2,09	1
КП «Вінницька транспортна компанія»	2,27	1,37	1,56	1,01	0,47	1 355,71	1,05	1 363,45	36,92	9
ЛКП «Львівелектротранс»	9,31	22,08	34,82	1,33	0,86	1,16	0,98	70,55	8,40	7
ЗКП МЕТ «Запоріжелелектротранс»	3,09	1,81	-	1,00	0,39	1,10	1,14	8,53	2,92	3
КП «Черкасиелектротранс»	0,98	0,95	1,07	1,07	0,67	0,90	0,91	6,55	2,56	2
КП «Одесміськелектротранс»	1,13	1,12	20,44	1,31	0,86	0,36	1,10	26,32	5,13	5
КП «Тернопільелектротранс»	1,16	1,07	1,61	26,38	0,42	0,63	1,06	32,33	5,69	6
КП «Житомирське ТТУ»	141,85	74,58	0,00	85 450,98	81 973,42	0,96	0,76	167 642,55	409,44	10

## Додаток Л.3

Рейтингова оцінка стандартизованих показників діяльності підприємств громадського транспорту і визначена матриця відстаней у 2017 році

Підприємство	$(1 - Z_{1j})^2$	$(1 - Z_{2j})^2$	$(1 - Z_{3j})^2$	$(1 - Z_{4j})^2$	$(1 - Z_{5j})^2$	$(1 - Z_{6j})^2$	$(1 - Z_{7j})^2$	Сума	R	Рейтинг
КП «Київпаstrans»	-	-	21,78	0,88	0,55	0,08	0,84	24,14	4,91	5
КП «Дніпровський електротранспорт»	1,00	1,00	38,27	0,54	0,58	0,09	1,56	43,03	6,56	7
КП «Рівнеелектроавтотранс»	8,40	3,30	-	1,17	0,07	0,51	3,20	16,66	4,08	3
КП «Вінницька транспортна компанія»	10,34	2,49	2,91	1,17	0,78	0,98	3,20	21,87	4,68	4
ЛКП «Львівелектротранс»	117,25	114,77	45,09	0,79	-	0,50	0,32	278,72	16,69	9
ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	6,85	2,13	14,52	1,13	0,79	0,15	0,69	26,25	5,12	6
КП «Черкасиелектротранс»	0,93	0,94	2,69	1,56	0,82	0,08	0,74	7,77	2,79	1
КП «Одесміське електротранс»	1,37	1,21	62,14	1,56	0,80	0,53	0,69	68,30	8,26	8
КП «Тернопільелектротранс»	2,65	0,78	2,45	1,14	0,77	-	-	7,80	2,79	2
КП «Житомирське ТТУ»	1 941,20	180,77	0,87	-	0,61	0,35	0,64	2 124,43	46,09	10

## Додаток Л.4

Рейтингова оцінка стандартизованих показників діяльності підприємств громадського транспорту і визначена матриця відстаней у 2018 році

Підприємство	$(1 - Z_{1j})^2$	$(1 - Z_{2j})^2$	$(1 - Z_{3j})^2$	$(1 - Z_{4j})^2$	$(1 - Z_{5j})^2$	$(1 - Z_{6j})^2$	$(1 - Z_{7j})^2$	Сума	R	Рейтин г
КП «Київпаstrans»	473,06	1 237,49	19,76	1,74	0,89	0,01	1,77	1 734,72	41,65	3
КП «Дніпровський електротранспорт»	15 781,64	37 276,41	7,07	0,43	0,74	6,44	1,00	53 073,73	230,38	8
КП «Рівнеелектроавтотранс»	9 457,56	5 555,47	-	1,53	0,90	0,15	1,00	15 016,61	122,54	5
КП «Вінницька транспортна компанія»	18 123,89	3 405,54	12,58	2,80	0,86	0,73	0,68	21 547,08	146,79	6
ЛКП «Львівелектротранс»	46 656,00	62 160,96	58,72	-	-	-	1,10	108 876,78	329,96	9
ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	2 943,06	1 904,62	87,78	2,98	0,90	0,63	0,78	4 940,76	70,29	4
КП «Черкасиелектротранс»	-	-	8,68	3,07	0,88	0,20	1,08	13,91	3,73	1
КП «Одесміськелектротранс»	95,06	157,13	199,74	10,58	1,00	0,48	0,55	464,55	21,55	2
КП «Тернопільелектротранс»	19 321,00	2 266,43	9,85	1,84	0,83	1,32	-	21 601,27	146,97	7
КП «Житомирське ТТУ»	42 870,94	12 225,95	23,38	52,09	0,76	0,01	1,28	55 174,40	234,89	10

## Додаток Л.5

Рейтингова оцінка стандартизованих показників діяльності підприємств громадського транспорту і визначена матриця відстаней у 2019 році

Підприємство	$(1 - Z1j)^2$	$(1 - Z2j)^2$	$(1 - Z3j)^2$	$(1 - Z4j)^2$	$(1 - Z5j)^2$	$(1 - Z6j)^2$	$(1 - Z7j)^2$	Сума	R	Рейтинг
КП «Київпаstrans»	1,37	1,58	222,55	2,11	0,50	0,47	1,83	230,41	15,18	9
КП «Дніпровський електротранспорт»	6,52	14,18	32,86	-	3,92	0,27	0,67	58,42	7,64	6
КП «Рівнеелектроавтотранс»	3,97	3,13	-	0,65	0,07	0,56	-	8,37	2,89	2
КП «Вінницька транспортна компанія»	4,06	2,22	14,98	4,15	0,45	0,74	1,83	28,43	5,33	3
ЛКП «Львівелектротранс»	3,33	4,21	45,01	0,17	-	-	2,06	54,79	7,40	7
ЗКП МЕТ «Запоріжелектротранс»	4,62	8,73	165,10	12,33	0,84	1,75	0,98	194,35	13,94	8
КП «Черкасиелектротранс»	0,88	0,96	0,33	1,10	0,24	0,44	0,16	4,11	2,03	1
КП «Одесміське електротранс»	-	-	233,08	29,18	0,76	0,09	77,58	340,69	18,46	10
КП «Тернопільелектротранс»	16,48	4,14	15,50	4,49	4,49	0,28	0,08	45,46	6,74	4
КП «Житомирське ТТУ»	6,09	4,04	1,24	34,53	0,07	0,94	1,84	48,74	6,98	5

**ДОДАТОК М**

**СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

**Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації**

Стаття у періодичному науковому виданні іншої держави,  
яка входять до Організації економічного співробітництва та розвитку та  
Європейського Союзу:

1. Vyhovska O., Vyhovska N. International financial support for public transport at the regional level. Three Seas Economic Journal. 2020. Vol.1, Iss.3. P. 9-15. URL: <http://baltijapublishing.lv/index.php/threeseas/article/view/904> (Латвія). (загальний обсяг 0,6 д.а., особисто автору належить 0,4 д.а.: виявлено проблеми неефективності впровадження джерел фінансування міжнародних фінансових організацій (на прикладі Європейського інвестиційного банку) та запропоновані напрями їх вирішення).

Статті у наукових фахових виданнях України:

2. Виговська О.А. Теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: «Економічні науки»*. 2018. № 1(83). С. 111-115. URL: <http://ven.ztu.edu.ua/article/view/127594> (0,5 д.а.).

3. Виговська О.А., Виговський В.Г. Державно-приватне партнерство як інструмент фінансового забезпечення транспортної галузі. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2019. № 2. С. 136-142. URL: [http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/pdfbase/2019/V\\_KNU-ES-2019-N2.pdf#page=136](http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/pdfbase/2019/V_KNU-ES-2019-N2.pdf#page=136) (загальний обсяг 0,69 д.а., особисто автору належить 0,5 д.а.: обґрунтовано теоретичні підходи до оцінки переваг та ризиків впровадження державно-приватного партнерства як передумови розвитку громадського транспорту з позиції різних суб'єктів).

4. Виговська О.А. Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України. *Вісник Державного університету «Житомирська політехніка». Серія: Економіка, управління та адміністрування*. 2019. №4 (90). С. 214-221. URL: <http://ema.ztu.edu.ua/article/view/193085/193415> (0,58 д.а.).

5. Виговська О.А., Виговський В.Г., Хвіст В.В. Амортизаційні відрахування як внутрішнє джерело фінансового забезпечення підприємств транспортної галузі. *Ефективна економіка*. 2020. № 8. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8090> (загальний обсяг 0,6 д.а., особисто автору належить 0,4 д.а.: *удосконалено порядок формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту, що, на відміну від існуючого, враховує вплив факторів зовнішнього і внутрішнього середовища*).

6. Виговська О.А., Виговська Н.Г., Виговський В. Г. Фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик в транспортній галузі. *Соціальна економіка*. 2020. № 60. С. 114-127. URL: <https://periodicals.karazin.ua/socoeconom/article/view/16659> (загальний обсяг 1,11 д.а., особисто автору належить 0,4 д.а.: *запропоновано створення департаменту з обігу облігацій місцевих позик при міській раді, що сприятиме стимулюванню потенційних інвесторів до участі у ефективних проєктах в процесі емісії ОМП*).

7. Виговська О.А. Формування механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. *Облік і фінанси*. 2021. № 2 (92). С. 35-43. URL: <http://www.afj.org.ua/ua/article/828/> (1,8 д.а.).

*Стаття в іншому виданні*

8. Виговська О.А., Виговський В.Г. Формування механізму фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі. *Eurasian Academic Research Journal*. 2018. № 5 (23). С. 109-117. URL: [http://www.earj.org/wp-content/uploads/2018/10/2018\\_23\\_EARJ.pdf](http://www.earj.org/wp-content/uploads/2018/10/2018_23_EARJ.pdf) (загальний обсяг 0,54 д.а., особисто автору належить 0,3 д.а.: *запропоновано механізм фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі*).

***Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації***

9. Виговська О.А. Використання лізингу на автотранспортних підприємствах. *Розвиток обліку, аналізу і аудиту суб'єктів суспільного інтересу*: матеріали міжнар. наук. конф. (Житомир, 20-21 жовтня 2017 р.). Житомир, 2017. С. 300-302. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/rozvytok-obliku-analizu-i-audytu-subyektiv-suspilnogo-interesu->

20-21-zhovtnya-2017-r/ (0,12 д.а.).

10. Виговська О.А., Виговський В.Г. Теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція аспірантів, молодих учених та студентів, присвячена Дню науки* (Житомир, 16-18 травня 2018 р.). Житомир, 2018. С. 287-288. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/tezy-do-dnya-nauky-16-18-travnya-2018-r/> (загальний обсяг 0,15 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: *запропоновано теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом*).

11. Виговська О.А., Виговський В.Г. Проблеми фінансування підприємств транспортної галузі. *Підприємницька модель економіки та управління розвитком підприємства*: матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Житомир, 8-9 листопада 2018 р.). Житомир, 2018. С. 41-44. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/pidpryyemnytska-model-ekonomiky-ta-upravlinnya-rozvytk-om-pidpryyemstva-8-9-lystopada-2018-r/> (загальний обсяг 0,15 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: *ідентифіковано проблеми фінансування підприємств транспортної галузі*).

12. Виговська О.А., Виговський В.Г. Переваги та недоліки державно-приватного партнерства в транспортній галузі: регіональний рівень. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки* (Житомир, 15-17 травня 2019 р.) Житомир, 2019 р. С. 943. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/tezy-do-dnya-nauky-15-17-travnya-2019-r/> (загальний обсяг 0,21 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: *визначено переваги та недоліки державно-приватного партнерства в транспортній галузі: регіональний рівень*).

13. Виговська О.А. Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України. *Підприємницька модель економіки та управління розвитком підприємства*: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (Житомир, 6-8 листопада 2019 р.). Житомир, 2019. С. 526-530. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/pidpryyemnytska-model-ekonomiky-ta-upravlinnya-rozvytkom-pidpryyemstva-6-8-lystopada-2019-r/> (0,20 д.а.).

14. Виговська О.А. Амортизаційна політика транспортних підприємств.



*Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки* (Житомир, 11-15 травня 2020 р.). Житомир, 2020. С. 300-301. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/konferentsiya-prysvyachena-dnyu-nauku-11-15-travnua-2020-r/> (0,21 д.а.).

15. Виговська О.А. Особливості реалізації концесії у транспортній галузі. *Сучасні виклики сталого розвитку бізнесу: матеріали міжнар. науково-практ. конф.* (Житомир, 5-6 листопада 2020 р.). Житомир, 2020 р. С 236-237. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/suchasni-vyklyky-stalogo-rozvytku-biznesu-5-6-lystopada-2020-r/> (0,11 д.а.).

16. Виговська О.А. Міжнародна фінансова підтримка транспортної галузі. *Розвиток фінансового ринку в Україні: загрози, проблеми та перспективи: матеріали міжнар. науково-практ. конф.* (Полтава 22 жовтня 2020 р.). Полтава 2020 р. С. 182-184. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/32652/1/124.pdf>. (0,15 д.а.).

17. Виговська О.А., Виговський В.Г. Фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик в транспортній галузі. *Specialized and multidisciplinary scientific researches: Збірник наукових праць ЛОГОС* (Amsterdam, December 11, 2020). Amsterdam, The Netherlands, 2020. Volume 1. Pp.138-140. URL: <https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/logos/issue/view/11.12.2020/403> (загальний обсяг 0,17 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: запропоновано фінансовий механізм впровадження облігацій місцевих позик в транспортній галузі).

18. Виговська О.А., Виговський В.Г. Переваги та ризики впровадження облігацій місцевих позик. *Проблеми та перспективи розвитку фінансової системи в сучасних умовах. матеріали міжнар. науково-практ. інтернет-конф.* (Полтава, 15-16 квітня 2021 р.). Полтава, 2021. С. 4-6. URL: <http://dspace.puet.edu.ua/handle/123456789/10625> (загальний обсяг 0,15 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: запропоновано створення департаменту облігацій місцевих позик при міській раді).

19. Виговська О.А., Виговський В.Г. Обґрунтування форм і методів фінансування підприємств громадського транспорту. *Всеукраїнська науково-практична on-line конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених, присвячена Дню науки* (Житомир, 11-15 травня 2021 р.). Житомир, 2021. С. 399-400. URL:

<https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2021/05/13.-vplyv-inovats.-zmin-na-roz-k-susp.-s.-b.pdf>. (загальний обсяг 0,15 д.а., особисто автору належить 0,1 д.а.: *обґрунтовано форми і методи фінансування підприємств громадського транспорту*).