

**ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ**

КОСТЕЦЬКИЙ ВОЛОДИМИР ВОЛОДИМИРОВИЧ

УДК 336:658.115.31

**ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ
МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Тернопіль – 2010

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано в Тернопільському національному економічному університеті Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, доцент
Бескид Йосип Миронович,
Тернопільський національний економічний університет,
доцент кафедри фінансів.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Терещенко Олег Олександрович,
ДВНЗ „Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана”,
професор кафедри фінансів підприємств;

кандидат економічних наук, доцент
Єрмошкіна Олена Вячеславівна,
Національний гірничий університет,
доцент кафедри економічного аналізу і фінансів.

Захист відбудеться ___ квітня 2010 р. о ___ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 58.082.03 у Тернопільському національному економічному університеті за адресою: 46020 м. Тернопіль, вул. Львівська, 11, корпус 11, зал засідань.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Тернопільського національного економічного університету за адресою: 46020 м. Тернопіль, майдан Перемоги, 3.

Автореферат розісланий ___ березня 2010 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат економічних наук, доцент

М. П. Шаварина

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Забезпечення сталого розвитку національної економіки за умов утвердження ринкових відносин безпосередньо пов'язане з ефективністю фінансово-господарської діяльності вітчизняних підприємств. Сучасні українські підприємства функціонують в умовах невизначеності та обмеженості фінансових ресурсів. У той же час, у ринкових умовах належне фінансове забезпечення підприємств є необхідним для ефективного господарювання і залежить, насамперед, від результативної системи управління ним.

Внаслідок недостатнього досвіду роботи у ринкових умовах сьогодні постають складні завдання раціоналізації управління діяльністю підприємств міського електротранспорту. Особливо це стосується вирішення проблем подолання збитковості підприємств згаданої галузі та підвищення ефективності системи фінансового забезпечення їхнього функціонування і розвитку. Тому пріоритетним напрямком наукових досліджень є пошук шляхів прискореного розвитку підприємств міського електротранспорту та оптимізації джерел фінансового забезпечення їхньої діяльності.

Виходячи з вище наведеного, особливої актуальності набувають теоретико-методичні розробки, спрямовані на вирішення питань покращення фінансового забезпечення комунальних транспортних підприємств, зокрема міського електротранспорту, який в умовах ринкової економіки залишається соціальним, екологічним та доступним видом громадського транспорту.

Проблеми фінансового забезпечення діяльності підприємств різних галузей економіки досліджували багато відомих вітчизняних і зарубіжних вчених. Пропозиції щодо їхнього теоретичного та практичного вирішення висвітлили у своїх наукових працях Л. М. Алексеєнко, В. Г. Белолипецький, М. Д. Білик, С. О. Булгакова, Л. Д. Буряк, В. В. Буряковський, О. Д. Василик, Л. А. Дробозіна, О. В. Єрмошкіна, І. В. Зятковський, Е. А. Каменева, В. Я. Кармазін, О. П. Кириленко, М. І. Крупка, В. М. Опарін, А. М. Поддерьогін, Р. С. Сайфулін, І. Г. Сокиринська, О. О. Терещенко, В. М. Федосов, С. І. Юрій та ін. Втім, кількість відповідних комплексних досліджень у галузі міського електротранспорту є недостатньою.

Питання діяльності підприємств міського електротранспорту розглядали радянські вчені-економісти, зокрема Ш. З. Васерман, В. П. Наумов, Р. І. Орлова, С. В. Розенберг, Т. А. Строганова, А. І. Файнберг та ін. У наукових розробках названих авторів порушено проблематику економіки, організації та планування діяльності підприємств згаданої галузі. Проте, після розпаду СРСР, з набуттям колишніми союзними республіками державної незалежності, вказана галузь зазнала значних змін і зіткнулася з цілою низкою нових проблем. На сучасному етапі їхніми дослідженнями займаються такі українські та закордонні вчені як В. В. Баклаков, В. Х. Далека, В. В. Димченко, Ю. М. Коссоєв, В. І. Крат,

В. М. Лисюк, І. І. Никифорак, М. Ю. Радченко, М. А. Столяренко, М. Н. Стоянова, Н. Л. Шлафман та ін. Разом з тим, поки що малодослідженими залишаються питання, пов'язані з врахуванням особливостей фінансового забезпечення діяльності комунальних електротранспортних підприємств. До того ж, здійснення ринкових перетворень в Україні вимагає нових теоретичних і практичних підходів до підвищення ефективності фінансового забезпечення діяльності усіх без винятку суб'єктів господарювання. За таких обставин вирішення проблем формування фінансових ресурсів, пошуку джерел фінансування оновлення основних засобів та загалом фінансового забезпечення функціонування і розвитку підприємств міського електротранспорту, що нагромадилися впродовж останніх років, треба вважати актуальним напрямком наукових пошуків.

Таким чином, актуальність досліджень цього напрямку діяльності комунальних електротранспортних підприємств, їхнє практичне значення зумовили вибір теми дисертаційної роботи, її цільову спрямованість і структуру.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційна робота є частиною науково-дослідних робіт, що виконувалися колективом кафедри фінансів Тернопільського національного економічного університету за темою „Оптимізація теоретичних та практичних аспектів фінансового забезпечення економічного зростання в Україні” (державний реєстраційний номер 0103U007682) та „Фінансова політика в стратегії соціально-економічного розвитку України” (державний реєстраційний номер 0105U000861), у межах яких автором розроблено рекомендації стосовно удосконалення фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є узагальнення й обґрунтування теоретичних засад фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту та пропозицій щодо його удосконалення відповідно до стратегічних напрямів соціально-економічного розвитку суспільства.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі основні завдання дослідження:

- виявити особливості організації фінансів підприємств міського електротранспорту;
- з'ясувати сутнісно-теоретичні основи фінансового забезпечення діяльності електротранспортних підприємств;
- проаналізувати динаміку обсягів та структури фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту;

- оцінити сучасну систему ціноутворення та її вплив на фінансове забезпечення діяльності комунальних електротранспортних підприємств;
- провести комплексну оцінку фінансового стану підприємств міського електротранспорту;
- розкрити напрями державної фінансової підтримки розвитку електротранспортних підприємств;
- розробити пропозиції щодо використання лізингу як альтернативного джерела фінансового забезпечення діяльності міського електротранспорту;
- запропонувати підходи до моделювання оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення розвитку комунальних електротранспортних підприємств.

Об'єктом дослідження є процес фінансового забезпечення діяльності підприємств в умовах ринкової економіки.

Предметом дослідження виступають теоретичні та прикладні засади фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Методологічну основу дисертаційної роботи становлять діалектичний метод наукового пізнання і системний підхід до вивчення фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Методи дослідження. Виконання дисертаційної роботи базується на використанні загальнонаукових та спеціальних методів дослідження фінансово-економічних явищ та процесів.

При постановці й розв'язанні поставлених завдань використовувались методи наукової абстракції, системного оцінювання, логічного узагальнення та наукової дедукції – під час дослідження концептуальних засад фінансового забезпечення функціонування підприємств міського електротранспорту; методи групування, порівняльного та економіко-статистичного аналізу – при проведенні оцінки стану та виявленні сучасних тенденцій щодо фінансового забезпечення діяльності вітчизняних електротранспортних підприємств; методи постановки цілей і вироблення рекомендацій щодо їхнього досягнення, економіко-математичні методи – у процесі розробки напрямків модернізації фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Теоретичною основою дослідження є фундаментальні положення світової економічної думки, наукові праці сучасних вітчизняних та зарубіжних фінансистів-практиків, розробки провідних учених у сфері фінансів суб'єктів господарювання.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження є нормативно-правові акти, що регулюють діяльність суб'єктів господарювання, зокрема підприємств міського електротранспорту, офіційні дані Державного комітету статистики України, дані фінансової звітності вітчизняних електротранспортних підприємств.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в поглибленні існуючих та розробці нових теоретичних, методичних і практичних положень щодо удосконалення фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту, зокрема:

вперше:

– застосовано інституціональний підхід до визначення поняття „фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту”, під яким запропоновано розуміти дворівневу систему взаємовідносин підприємств міського електротранспорту з органами місцевого самоврядування щодо реалізації соціальної функції шляхом отримання й використання бюджетних коштів та іншими суб'єктами ринку з приводу акумуляції, розподілу і використання фінансових ресурсів, які формуються за рахунок власних, притриманих до них, а також мобілізованих на фінансовому ринку та інших джерел і направляються на забезпечення ефективного функціонування та розвитку підприємств міського електротранспорту;

удосконалено:

– підходи до оцінки фінансової стійкості підприємств міського електротранспорту шляхом використання додаткового індикатора – коефіцієнта співвідношення кредиторської заборгованості та власного капіталу підприємства, як показника збалансованості надходження грошових коштів та їхнього використання у часі та за обсягом;

– обґрунтування доцільності залучення приватного капіталу для фінансового забезпечення електротранспортних підприємств, що, на відміну від існуючих підходів, передбачає використання моделі оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення регіональних інвестиційних проектів, та спрямоване на використання обмежених бюджетних ресурсів у поєднанні з інвестиціями приватних компаній при фінансуванні програм розвитку міського електротранспорту, та раціональний розподіл згаданих коштів між окремими проектами залежно від їхньої економічної та соціальної ефективності;

набули подальшого розвитку:

– систематизація особливостей діяльності комунальних електротранспортних підприємств, які впливають на організацію їхніх фінансів, зокрема, доведено необхідність врахування: специфічності продукту, що створюється на міському електротранспорті, який неможливо нагромаджувати чи резервувати; форми кругообігу виробничих засобів; специфіки формування і використання основних засобів; управління оборотними коштами; своєрідності контролінгу витрат електротранспортних підприємств, їх складу та структури; ціноутворення;

– оцінювання переваг лізингу над іншими джерелами фінансування оновлення основних засобів комунальних електротранспортних підприємств

шляхом визначення теперішньої вартості платежів при використанні фінансового лізингу та банківського кредиту для фінансування придбання рухомого складу підприємствами міського електротранспорту.

Практичне значення одержаних результатів. Сформульовані й обґрунтовані в дисертаційній роботі пропозиції можуть бути використані органами державної влади та місцевого самоврядування, а також підприємствами міського електротранспорту для покращення фінансового забезпечення комунальних електротранспортних підприємств.

Результати дослідження автора пройшли апробацію та прийняті до впровадження управлінням житлово-комунального господарства Тернопільської обласної державної адміністрації (довідка № 1091/03-1 від 23.10.2009 р.), управлінням транспорту і зв'язку Тернопільської міської ради (довідка № 906/07-2 від 27.10.2009 р.), комунальним підприємством „Рівнеелектроавтотранс” (довідка № 633 від 28.10.2009 р.).

Окремі положення дисертаційного дослідження використовуються у навчальному процесі Тернопільського національного економічного університету при викладанні дисциплін „Фінанси підприємств” та „Фінансова діяльність суб'єктів господарювання” (довідка № 126-24/2403 від 23.10.2009 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Представлені у роботі рекомендації та пропозиції розроблені автором особисто і наведені у його наукових працях.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися й одержали позитивну оцінку на 7 міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: „Економічні, правові, інформаційні та гуманітарні проблеми розвитку України в постстабілізаційний період” (м. Тернопіль, 2006 р. та 2008 р.); „Сучасні проблеми соціально-економічного розвитку України” (м. Дніпропетровськ, 2006 р.); „Організація та економічні проблеми розвитку муніципальних утворень” (м. Тернопіль, 2006 р.); „Економічний і соціальний розвиток України в XXI столітті” (м. Тернопіль, 2007 р.); „Формування єдиного наукового простору Європи та завдання економічної науки” (м. Тернопіль, 2008 р. та 2009 р.).

Наукові публікації. За результатами дослідження опубліковано 13 наукових праць, у тому числі 3 – у співавторстві. Загальний обсяг публікацій становить 59,35 д.а., з них особисто дисертанту належить 5,6 д.а., у тому числі один підручник (1,8 д.а.), 5 статей у наукових фахових виданнях (2,55 д.а.) та 7 публікацій в інших виданнях (1,25 д.а.).

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел із 250 найменувань на 25 сторінках і 17 додатків на 49 сторінках. Основний текст дисертаційної роботи викладено на 177 сторінках, що містять 25 таблиць і 14 рисунків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У першому розділі „Теоретичні та організаційно-правові засади фінансового забезпечення функціонування підприємств міського електротранспорту” з’ясовано організаційні та правові засади функціонування підприємств міського електротранспорту; досліджено специфіку організації фінансів комунальних електротранспортних підприємств; розкрито концептуальні основи фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Встановлено, що міський електричний транспорт – це складний технологічно-господарський комплекс, який включає в себе підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, рухомий склад, експлуатаційні підприємства, енергетичне та колійне господарство, виробничо-технічну базу з виготовлення запасних частин та проведення усіх видів ремонту рухомого складу, а також соціально-побутову базу. Підприємства міського електротранспорту входять до складу комунального господарства, що обумовлює специфіку їхнього функціонування. За організаційно-правовою формою вони належать до комунальних некомерційних підприємств, тобто володіють майном на праві оперативного управління. Взаємовідносини органів місцевого самоврядування з підприємствами міського електротранспорту будуються на засадах підпорядкованості, підзвітності та підконтрольності. Це знаходить свій прояв у праві на відчуження та передачу майна в іншу форму власності, встановлення частки прибутку, яка підлягає зарахуванню до місцевого бюджету, залученні на договірних засадах коштів на будівництво, розширення, ремонт і утримання об’єктів соціальної та виробничої інфраструктури й на заходи щодо охорони навколишнього природного середовища тощо. Державне регулювання роботи електротранспортних підприємств повинно бути виваженим, економічно обґрунтованим та спрямованим на забезпечення інтересів всіх учасників транспортного процесу: держави, транспортних підприємств, споживачів послуг та суспільства загалом.

Виокремлено і систематизовано особливості діяльності комунальних електротранспортних підприємств, які впливають на організацію їхніх фінансів, у порівнянні з підприємствами інших галузей реального сектору економіки. Суть їх зводиться до такого: по-перше, міський електротранспорт не створює новий матеріальний продукт, який би міг бути відділеним від виробництва і приймати участь у господарському обороті у натуральному вигляді як товар; по-друге, продукт, що створюється на міському електротранспорті, – це послуга з перевезення пасажирів, тому його неможливо нагромаджувати чи резервувати; по-третє, електротранспортним підприємствам властива інша форма кругообігу виробничих фондів у зв’язку з тим, що тут споживається і оплачується не готова продукція, а саме виробництво. Як наслідок – у кругообігу виробничих фондів згаданих підприємств відсутній такий елемент

як „вартість новоствореного продукту”. Це зумовлює коротший термін обороту коштів, оскільки транспортні послуги оплачуються у момент споживання і період, упродовж якого вони перебувають у сфері обігу, істотно складається лише з часу на обіг допоміжних матеріалів, запасних частин і т.п.; по-четверте, специфічним є формування і використання основних фондів, бо серед них найбільшу частку займає рухомий склад (понад 45%), трамвайні колії (25%) та передавальні пристрої (9%); по-п’яте, управління оборотними коштами, обсяг яких є незначним, зводиться до оптимізації лише виробничих запасів: запасних частин і агрегатів, обмінного фонду вузлів і агрегатів, палива, малоцінних і швидкозношуваних предметів (інструменти, інвентар, спецодяг, формений одяг), шин у запасах, незавершеного виробництва (стосується тільки капітального ремонту тролейбусів, трамваїв та виготовлення для них запасних частин); по-шосте, своєрідністю характеризується комплекс заходів із координації планування, розподілу, аналізу та контролю за витратами підприємств у цілому та окремих центрів відповідальності. У структурі витрат електротранспортних підприємств значна питома вага належить витратам на електроенергію, заробітну плату з нарахуваннями та амортизаційним відрахуванням на повне відновлення основних засобів; по-сьоме, має місце й специфіка у процесі ціноутворення – держава, в особі органів місцевої влади, здійснює контроль за цінами на послуги, що надаються згаданими підприємствами, шляхом прямого регулювання цін і тарифів.

У ринкових умовах для ефективного ведення господарської діяльності підприємств необхідно своєчасно забезпечувати її достатніми фінансовими ресурсами. Вирішення цього питання покладене на фінансове забезпечення підприємства. Розглянувши теоретичні аспекти цього поняття, встановлено, що фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту можна визначити як сукупність їхніх взаємовідносин із органами місцевого самоврядування та іншими суб’єктами економічної системи з приводу мобілізації, розподілу, перерозподілу й використання фінансових ресурсів, сформованих за рахунок різних джерел, які направляються для забезпечення господарської діяльності підприємств міського електротранспорту в процесі відтворення.

Формами фінансового забезпечення електротранспортних підприємств виступають самофінансування, кредитування та державне (бюджетне) фінансування. Самофінансування підприємства передбачає використання власних фінансових ресурсів для забезпечення діяльності та підвищення їхньої ролі у формуванні капіталу. При кредитуванні потреби підприємства у фінансових ресурсах покриваються за рахунок банківського кредиту, що надається на принципах терміновості, платності, поворотності, цільового характеру і забезпеченості позик, комерційного кредиту у вигляді відстрочки платежу за отриману продукцію та інших форм. Державне фінансування проводиться за рахунок бюджетних коштів на різних рівнях державної влади.

У другому розділі „Прагматика фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту” проаналізовано динаміку обсягів та структури фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту; розкрито особливості ціноутворення комунальних транспортних підприємств та його вплив на фінансове забезпечення їхньої діяльності; проведено багатоаспектну оцінку фінансового стану підприємств міського електротранспорту.

Встановлено, що у структурі фінансових ресурсів електротранспортних підприємств за період 2004-2008 рр. основна питома вага припадала на власні кошти – до 75%. Частка залучених та позичених ресурсів у загальній структурі фінансових ресурсів підприємств галузі є незначною – 18% та 7% відповідно. Найвагомими статтями залучених коштів є кредиторська заборгованість – 60-64%. Позикові кошти представлені переважно короткостроковими кредитами банків, частка яких складала 54%, вони використовуються головним чином на покриття потреби в оборотних коштах. На довгострокові кредити банків припадала незначна частина фінансових ресурсів, що пов’язано із низькою кредитоспроможністю підприємств галузі та необхідністю підтримки з боку держави у виконанні зобов’язань за кредитами.

Останніми роками спостерігалася тенденція до зростання доходів підприємств міського електротранспорту – на 7-10% щорічно, проте витрати збільшувалися більш швидкими темпами – на 10-15% відповідно. У видатках значну частку займають експлуатаційні витрати, а саме – на електроенергію, заробітну плату з нарахуваннями і амортизаційним відрахуванням на повне відновлення основних фондів, які з кожним роком збільшуються. У зв’язку з цим, більшість підприємств згаданої галузі залишаються збитковими і від’ємні фінансові результати їхньої діяльності з кожним роком зростають (табл. 1). Тому для фінансування таких підприємств використовуються кошти державного та місцевих бюджетів, за рахунок яких здійснюються компенсаційні виплати на пільговий проїзд електротранспортом окремим категоріям громадян, регулювання цін на послуги міського електротранспорту та інші заходи у сфері електротранспорту. Проте, обсяг бюджетних ресурсів обмежений, що спричинює постійне недофінансування експлуатаційної діяльності підприємств міського електричного транспорту.

Таблиця 1

Динаміка доходів, витрат та фінансових результатів діяльності підприємств міського електротранспорту України за 2004-2008 рр.

(млн. грн.)

	2004	2005	2006	2007	2008
Доходи	1075,9	1449,6	1609,2	1881,0	2413,4
Витрати	1226,0	1463,5	1775,4	2075,7	2699,5
Фінансові результати	-150,1	-13,9	-166,2	-194,7	-286,1

З'ясовано, що, виходячи зі специфіки діяльності електротранспортних підприємств, яка відповідає умовам природної монополії, держава, в особі органів місцевого самоврядування, здійснює пряме регулювання тарифів на послуги, що надаються ними. Проте, діюча методика формування тарифів на послуги міського електричного транспорту є недосконалою. Зокрема, це стосується зменшення вартості послуг з перевезення пасажирів на розмір доходів, отриманий підприємствами галузі від інших видів діяльності. Корективи чинного порядку формування тарифів у частині відміни зменшення вартості послуги з перевезення пасажирів на розмір доходів, отриманий підприємствами галузі від інших видів діяльності, можуть збільшити прибуток підприємств, що, своєю чергою, дасть можливість підвищити частку власних ресурсів підприємства, покривати більшу частину поточних витрат за рахунок прибутку від перевезення пасажирів; мінімізувати збитки; зменшити потребу в дотаціях із бюджету на компенсацію проїзду пільгових категорій населення, придбання нового парку тролейбусів і трамваїв тощо.

Проведений аналіз фінансового стану підприємств міського електротранспорту підтверджує наявність проблем у забезпеченні їхньої фінансової стійкості. Зокрема, спостерігаються зниження ліквідності, постійна нестача власних коштів для покриття поточних витрат, зростання кредиторської заборгованості, зменшення оборотності активів та підвищення рівня збитковості. Проте, за умов оптимізації джерел фінансових ресурсів у підприємств галузі є можливість покращити свій фінансовий стан до рівня, який би забезпечив необхідну фінансову стійкість.

При дослідженні динаміки коефіцієнта фінансування (фінансової залежності) з метою визначення чинників, що обумовили його зміну, визнано за доцільне використання додаткового показника – коефіцієнта співвідношення кредиторської заборгованості та власного капіталу підприємства. Згаданий індикатор є важливим доповненням аналізу, оскільки дає змогу враховувати залежність підприємства від короткострокових фінансових зобов'язань (табл. 2). Порівняння значень коефіцієнта фінансування та запропонованого додаткового показника дає можливість дійти висновку, що аналізовані електротранспортні підприємства мають труднощі із залученням довгострокових інвестицій, а всі їхні позичені кошти – це переважно кредиторська заборгованість, яка стала основним джерелом фінансування активів для більшості підприємств міського електротранспорту.

Така ситуація обумовлена тим, що у багатьох випадках штрафні санкції, які передбачені за порушення розрахункової дисципліни, носять формальний характер із причини неможливості їх застосування до підприємств-боржників як зі сторони їхніх партнерів, так і зі сторони держави. Це пояснюється плановою збитковістю діяльності міських електротранспортних підприємств. Саме ця причина значною мірою обумовлює наявність достатньо високої частки кредиторської заборгованості на підприємствах галузі.

Таблиця 2

Динаміка коефіцієнта фінансової залежності та показника співвідношення кредиторської заборгованості до власного капіталу підприємств міського електротранспорту у 2004-2008 рр.

Роки	Івано-Франківське ДКП „Електроавтотранс”	ЛКП „Львівелектротранс”	КП „Тернопіль- електротранс”	Хмельницьке КП „Електротранс”
Коефіцієнт фінансової залежності				
2004	0,09	0,07	0,12	0,35
2005	0,13	0,05	0,20	0,44
2006	0,25	0,07	0,59	0,53
2007	0,23	0,04	0,80	0,69
2008	0,25	0,51	1,68	0,66
Співвідношення кредиторської заборгованості та власного капіталу				
2004	0,05	0,05	0,12	0,11
2005	0,10	0,04	0,20	0,16
2006	0,11	0,06	0,19	0,17
2007	0,09	0,04	0,39	0,10
2008	0,13	0,15	0,53	0,22

При проведенні ґрунтового аналізу і оцінки структури кредиторської заборгованості підприємств виявлено, що значну її частку складають стійкі пасиви (заборгованість із розрахунків з бюджетом, державними цільовими фондами, з оплати праці). Переважання кредиторської заборгованості у складі джерел фінансового забезпечення обумовлене тим, що вона характеризується „нижчою вартістю” залучення і меншим ступенем ризику. Тобто, якщо мова йде про товарний кредит, то його ціна буде залежати від розміру цінової знижки за дострокову оплату товарів. Вартість цього джерела позикових коштів нижча за вартість банківських кредитів та інвестиційного капіталу. Використання кредиторської заборгованості дозволяє скорочувати тривалість виробничого циклу підприємств. Це, у свою чергу, дає змогу знизити потребу в грошових коштах, які спрямовуються на фінансування оборотних активів. Така ситуація обумовлена тим, що між періодом обороту кредиторської заборгованості та тривалістю виробничого циклу є зворотній зв'язок.

З'ясовано, що використання кредиторської заборгованості як альтернативного джерела для фінансування власних потреб комунальних транспортних підприємств є стримуючим фактором у використанні коротко- та довгострокових кредитів, які надаються на умовах платності та поверненості. Тобто, для того, щоб підприємства змогли отримати кредит, їм необхідно досягти прийняттого рівня кредитоспроможності. Збільшення кредиторської заборгованості у вигляді зобов'язань з оплати праці також спричиняє негативні наслідки для підприємств з точки зору мотивації трудової діяльності й задоволення інтересів працівників, оскільки затримка або невиплата заробітної плати знижує віддачу та їхню зацікавленість у кінцевих результатах діяльності,

що призводить до втрат певної частини доходів, а також створює соціальну напругу в колективі, викликає плинність кадрів і т. п.

Таким чином, використання для аналізу фінансової стійкості запропонованого показника співвідношення кредиторської заборгованості та власних коштів показує, що досліджувані електротранспортні підприємства мають труднощі з платоспроможністю. А усі в сукупності розраховані показники фінансової стійкості підтверджують, що вказані підприємства є недостатньо фінансово стійкими.

У третьому розділі **„Модернізація фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту”** запропоновано напрями покращення фінансового забезпечення діяльності та розвитку підприємств міського електротранспорту.

З'ясовано, що незадовільний фінансовий стан галузі не є наслідком недооцінки її ролі з боку органів місцевого самоврядування, а обумовлений, з одного боку, кризою економіки, з іншого – певними історичними та економічними передумовами: плановою збитковістю та залежністю рівня доходів підприємств міського електротранспорту від наявності та розміру компенсації з бюджету вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення. Фінансові проблеми галузі загалом майже однакові на території всієї країни. Адже дефіцит фінансових ресурсів обумовлений низьким платоспроможним попитом населення, великою часткою пасажирів пільгових категорій і неповною компенсацією із бюджету збитків щодо їх перевезення, високим рівнем зносу транспортних засобів, збільшенням поточних витрат на технічне обслуговування та ремонт застарілої техніки. З огляду на це, виникає необхідність державної фінансової підтримки підприємств міського електротранспорту.

Для підвищення дієвості державної фінансової підтримки діяльності міського пасажирського транспорту запропоновано здійснити низку заходів, які дозволять, з одного боку, створити сприятливі загальноекономічні умови для розвитку міського електротранспорту та поліпшити механізм державного регулювання, з іншого – підвищити якість і повноту задоволення потреб населення в послугах перевезення. Зокрема, по-перше, необхідно визначити основне спрямування компенсації за безкоштовне перевезення пільгових категорій населення – це надання державою пільг соціально незахищеним категоріям населення, які повинні бути чітко визначені на законодавчому рівні. По-друге, з огляду на використання граничного рівня тарифів на транспортні послуги, підприємствам міського електротранспорту як суб'єктам підприємницької діяльності повинна надаватися за рахунок бюджетних коштів компенсація збитків від запровадження граничного тарифу, якщо його рівень нижчий за ринкову ціну послуги. При цьому під ринковою ціною послуги слід вважати такий тариф, який забезпечить покриття витрат на надання вказаної

послуги, отримання прибутку та можливості для здійснення капітальних вкладень. По-третє, альтернативою надання державою прямої компенсації збитків можуть бути: пільгові податкові режими (наприклад, справляння податку на додану вартість за нульовою ставкою або звільнення від сплати земельного податку); запровадження механізму фінансування капітальних вкладень (наприклад, часткове фінансування інвестицій у рухомий склад за рахунок коштів новостворених державних лізингових компаній); надання пільгових кредитів Національним банком України на розвиток діяльності; встановлення залежності рівня граничного тарифу від коливань вартості електроенергії та рівня мінімальної заробітної плати (як основних складових витрат) або пропорційне його зростання залежно від рівня прожиткового мінімуму; заміна граничного тарифу регулюванням рівня рентабельності; поєднання вищезазначених методів.

З'ясовано, що важливим перспективним шляхом оновлення та нарощування технічної бази міських електротранспортних підприємств є фінансовий лізинг. Це обумовлено перевагами, які надає цей метод фінансування капітальних інвестицій. На основі дослідження вітчизняних тенденцій розвитку ринку лізингу та банківської системи, проведено порівняння вартості придбання рухомого складу підприємствами міського електротранспорту з використанням фінансового лізингу та банківського кредиту. Як наслідок, отримана методика порівняння сумарного обсягу платежів при використанні фінансового лізингу та банківського кредиту, враховуючи можливі методи погашення кредиту: стандартний або ануїтетний, тобто рівними частинами, для придбання активів дає можливість з'ясувати, який із згаданих шляхів залучення фінансових ресурсів буде ефективнішим для підприємства за конкретних економічних умов:

$$\frac{(B_{i-1} - A_{i-1}) \times N}{100} + \frac{Z_i + Z_{i+1}}{2} \times \left(\frac{k \times S + K}{100} \right) + \frac{\sum_{j=1}^n P_j}{T} < \sum_{i=1}^n \left(\frac{Sk}{n} + \left(Sk - \frac{Sk}{n} \times i \right) \times r \right), \quad (1)$$

або

$$\frac{(B_{i-1} - A_{i-1}) \times N}{100} + \frac{Z_i + Z_{i+1}}{2} \times \left(\frac{k \times S + K}{100} \right) + \frac{\sum_{j=1}^n P_j}{T} < \frac{Sk}{\left(\frac{1}{r} - \frac{1}{r \times (1+r)^n} \right)} \times n, \quad (2)$$

де: B_{i-1} – балансова вартість майна на початок періоду, що передував звітному; A_{i-1} – сума амортизаційних відрахувань, нарахованих у періоді, що передував звітному; S – кредитна ставка, відсотків річних; N – норма амортизаційних відрахувань, відсотків; Z_i і Z_{i+1} – залишкова вартість майна відповідно на початок і кінець року, грн.; k – коефіцієнт, який враховує питому вагу позикових коштів у загальній вартості придбаного майна; K – ставка

комісійної винагороди лізингодавцю, відсотків річних від середньорічної залишкової вартості лізингового майна; P_j – витрати лізингодавця на кожну послугу, передбачену лізинговим договором, грн.; T – строк лізингового договору, років; Sk – розмір банківського кредиту, згідно з кредитним договором, грн.; r – ставка за кредит, відсотків річних; n – тривалість періоду кредитної угоди (місяць, квартал, рік).

Підставивши у формули (1) та (2) відповідні параметри, можна з'ясувати, який із згаданих варіантів мобілізації фінансових ресурсів доцільно обрати підприємству за наявних економічних умов.

З метою визначення можливості залучення інвестицій приватних компаній для фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту запропоновано застосовувати модель оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення проектів розвитку регіону. Це дозволяє обирати варіант найраціональнішого використання бюджетних коштів, призначених для реалізації регіональних та місцевих програм розвитку міського електротранспорту. Дослідження базується на теорії ігор, яка представляє собою теорію побудови математичних моделей прийняття оптимальних рішень в умовах конфлікту інтересів. Запропонована модель є дієвою і може бути використана органами місцевого самоврядування при залученні до фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту приватного капіталу. Її використання дає змогу не лише розподілити обмежені бюджетні кошти між запропонованими проектами, а й спрямувати їх у такі проекти, які мають найбільший не лише економічний, але і соціальний ефект для конкретного регіону чи міста, де функціонує міський електротранспорт.

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні наведено теоретичні узагальнення та отримано нове вирішення наукового завдання обґрунтування теоретичних підходів до ефективного фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту. Це стало основою для розробки рекомендацій прикладного характеру щодо покращення фінансового забезпечення функціонування комунальних електротранспортних підприємств із метою забезпечення їх стабільної роботи у ринкових умовах господарювання.

Основні висновки, що отримані на основі використання наукових методів дослідження, зводяться до такого:

1. Встановлено недостатність теоретичних досліджень сутності фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту як екологічного, економічного та доступного в умовах ринкової економіки виду громадського транспорту. Теоретичне обґрунтування економічного змісту фінансового забезпечення діяльності електротранспортних підприємств дало

можливість визначити його як сукупність взаємовідносин комунальних електротранспортних підприємств з державою та іншими суб'єктами господарювання з приводу мобілізації, розподілу, перерозподілу й використання фінансових ресурсів, які формуються за рахунок різних джерел і направляються на забезпечення господарської діяльності та ефективного функціонування вказаних підприємств у процесі відтворення.

2. З огляду на специфічну роль електротранспорту в комунальному господарстві проведено систематизацію особливостей діяльності комунальних електротранспортних підприємств, які впливають на організацію їхніх фінансів. Виділення системи особливих ознак дало змогу встановити низку характерних аспектів фінансово-господарської діяльності підприємств міського електротранспорту, які обумовлюють реалії їхнього фінансового забезпечення. Зокрема, це стосується специфічності послуги, що надають електротранспортні підприємства, яку неможливо нагромаджувати чи резервувати; форми кругообігу виробничих засобів; формування і використання основних засобів; управління оборотними коштами; своєрідності контролінгу витрат та порядку формування тарифів на перевезення пасажирів.

3. Доведено, що основну питому вагу серед джерел формування фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту займають власні кошти. Частка залучених та позичених коштів у загальній структурі фінансових ресурсів підприємств галузі є незначною. Залучені кошти сформовані, в основному, за рахунок кредиторської заборгованості. Найменшу частку у структурі фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту становлять позикові кошти. Згадане джерело формування ресурсів комунальних електротранспортних підприємств репрезентоване здебільшого короткостроковими кредитами банків, які використовуються на покриття потреби в оборотних коштах. Підприємства міського електротранспорту недостатньо використовують у фінансовому забезпеченні своєї діяльності довгострокові кредити банків. Така ситуація із використанням кредитних ресурсів пов'язана з тим, що згадані підприємства не в змозі виконувати зобов'язання за кредитами самостійно, без підтримки органів місцевого самоврядування.

4. Проведеним аналізом фінансового стану виявлено, що електротранспортні підприємства не володіють достатніми високоліквідними активами для погашення своїх поточних зобов'язань. Останніми роками спостерігається зниження питомої ваги власних фінансових ресурсів у загальній сумі коштів, авансованих у діяльність підприємств цієї галузі, що зумовлює виникнення постійної потреби у погашенні витрат за допомогою бюджетних коштів (дотацій). На більшості підприємств міського електротранспорту спостерігається сповільнення оборотності активів, що підтверджує нестабільність їхнього розвитку в сучасних умовах господарювання. До того ж, згадані підприємства є нерентабельними, тобто працюють збитково.

5. З'ясовано, що підприємства міського електротранспорту мають труднощі із залученням довгострокових інвестицій, оскільки всі їхні позичені кошти обмежуються кредиторською заборгованістю. Такі узагальнення були зроблені завдяки введенню в аналіз додаткового коефіцієнта фінансування – показника співвідношення кредиторської заборгованості та власних коштів підприємств. Порівняння значень коефіцієнта фінансової залежності і показника співвідношення кредиторської заборгованості та власних коштів підтверджує, що кредиторська заборгованість стала основним джерелом фінансування активів для більшості підприємств. Це пояснюється тим, що у багатьох випадках штрафні санкції, передбачені за порушення розрахункової дисципліни, носять формальний характер через неможливість їх застосування до підприємств-боржників як з боку партнерів, так і з боку держави внаслідок планової збитковості діяльності. Саме ця обставина значною мірою обумовлює наявність достатньо високої заборгованості із виплати заробітної плати та зростання заборгованості перед іншими кредиторами.

6. Обґрунтовано положення, що вирішення ситуації щодо збитковості та постійної нестачі коштів для забезпечення діяльності комунальних транспортних підприємств є важливим державним завданням, оскільки втрата згаданого сегменту ринку транспортних перевезень матиме значний вплив на забезпечення державою соціальних гарантій багатьом категоріям громадян. Неповне відшкодування пільгового проїзду з державного та місцевого бюджетів, не врахування місцевими органами влади фактичних обсягів пільгових перевезень, а також нерівномірний розподіл субвенції упродовж року негативно впливають на фінансове забезпечення підприємств міського електротранспорту. Тому для практичної реалізації заходів їхньої державної фінансової підтримки, крім бюджетних трансфертів, пропонується використовувати низку джерел фінансових ресурсів, акумульованих на місцевому рівні. Зокрема, це використання на вказані цілі: частини податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів; коштів, отриманих від зборів із міських платних стоянок; коштів екологічного збору з продажу паливно-мастильних матеріалів; збору на розвиток пасажирського електротранспорту. Акумулювання фінансових ресурсів із вказаних джерел дозволить, з одного боку, створити сприятливі умови для розвитку міського електротранспорту та поліпшити механізм його державного регулювання, а з іншого – підвищити якість і повноту задоволення потреб населення в послугах із перевезення за доступними цінами.

7. Переконаливо аргументовано, що одним із можливих шляхів фінансування поповнення й оновлення парку рухомого складу електротранспортних підприємств є використання фінансового лізингу, що обумовлено перевагами цього методу фінансування капітальних інвестицій. Для прийняття рішення на користь вибору лізингу чи банківського

кредитування при покупці нових тролейбусів та трамваїв запропоновано методику порівняння приведеного до сучасних умов обсягу платежів при використанні цих способів залучення капіталу підприємствами міського електротранспорту. При відомих параметрах, відображених у лізинговій угоді та договорі банківського кредитування, за допомогою зазначеної методики можна порівняти можливі витрати підприємства на реалізацію запланованого заходу.

8. Враховуючи обмежені можливості бюджетного фінансування розвитку підприємств міського електротранспорту, розглянуто перспективи залучення до програм розвитку міського електротранспорту приватного капіталу. З цією метою запропоновано використати економіко-математичну модель оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення регіональних інвестиційних проектів. Використання вказаної моделі інтерпретує можливості залучення для фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту коштів приватних компаній у поєднанні із бюджетними ресурсами. Модель оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення дає можливість раціонально розподілити обмежені бюджетні кошти між конкретними проектами розвитку міського електротранспорту, а також спрямувати їх у ті проекти, які мають найбільший як економічний, так і соціальний ефект для конкретного регіону, міста чи окремого підприємства міського електротранспорту.

Застосування розглянутих пропозицій є найбільш реальним шляхом виходу галузі пасажирських перевезень міським електротранспортом із кризи.

Подальше дослідження викладених питань теоретичного та практичного характеру повинно розгортатись за такими векторами: проведення економічного моніторингу пасажирського транспорту в регіонах; створення умов для стабільної роботи підприємств галузі та їх розвитку; розробка єдиних методичних вказівок щодо розрахунку економічно обґрунтованих сум бюджетного відшкодування за перевезення пільгових категорій пасажирів; мобілізація та освоєння альтернативних джерел фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту; задоволення потреб населення у транспортних послугах на рівні світових стандартів.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії та підручники:

1. Місцеві фінанси : підручник / [О. П. Кириленко, О. Р. Квасовський, А. В. Лучка та ін.] ; за ред. О. П. Кириленко. – К. : Знання, 2006. – 677 с. (55,3 д.а.). Дисертанту належать підрозділи 8.2 „Особливості функціонування та фінансова діяльність підприємств комунальної власності” і 9.4 „Фінансова діяльність комунальних транспортних підприємств” обсягом (1,8 д.а.).

Публікації у наукових фахових виданнях:

2. Костецький В. В. Особливості організації фінансового забезпечення функціонування і розвитку підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. – № 2. – С. 39–42 (0,4 д.а.).
3. Костецький В. В. Актуальні проблеми формування фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Світ фінансів. – 2007. – Випуск 3. – С.120–133 (1,0 д.а.).
4. Костецький В. В. Проблеми та перспективи використання фінансового лізингу для оновлення рухомого складу підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Наука й економіка. – 2009. – № 3. – Том 2. – С. 108–113 (0,4 д.а.).
5. Костецький В. В. Проблеми використання бюджетних трансфертів для підтримки підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Інвестиції : практика та досвід. – 2009. – № 14. – С. 34–37 (0,5 д.а.).
6. Іващук О. Моделювання оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту / Олег Іващук, Володимир Костецький // Наука молода. – 2009. – № 12. – С. 128–135 (0,5 д.а.). Дисертантом обґрунтовано використання інструментів економіко-математичного моделювання для оптимізації джерел фінансування проектів розвитку міського електротранспорту (0,25 д.а.).

Публікації в інших виданнях:

7. Костецький В. В. Проблеми функціонування підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Збірник тез доповідей Наукової конференції професорсько-викладацького складу, докторантів, здобувачів наукових ступенів „Економічні, правові, інформаційні та гуманітарні проблеми розвитку України в постстабілізаційний період”. – Тернопіль : Економічна думка, 2006. – С. 77–80 (0,2 д.а.).
8. Костецький В. В. Галузева специфіка функціонування підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Матеріали IV Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих вчених „Сучасні проблеми соціально-економічного розвитку України”. – Том 6. – Дніпропетровськ : Наука і освіта, 2006. – С. 34–36 (0,2 д.а.).
9. Костецький В. В. Проблеми формування фінансових результатів діяльності підприємствами міського електротранспорту в сучасних умовах / В. В. Костецький // Збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції „Організація та економічні проблеми розвитку муніципальних утворень”. – Тернопіль : Економічна думка, 2006. – С. 153–157 (0,2 д.а.).
10. Костецький В. В. До питання визначення правового статусу підприємства міського електротранспорту / В. В. Костецький // Збірник тез доповідей Четвертої міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених

- „Економічний і соціальний розвиток України в ХХІ столітті”. Ч.2. – Тернопіль : Економічна думка, 2007. – С. 400–403 (0,2 д.а.).
11. Бескид Й. М. Проблеми державної фінансової підтримки підприємств міського електротранспорту / Й. М. Бескид, В. В. Костецький // Матеріали ІІ міжнародної науково-практичної конференції „Формування єдиного наукового простору Європи та завдання економічної науки”. – Тернопіль : ТНЕУ, 2008. – С. 120–123 (0,2 д.а.). Дисертантом обґрунтовано альтернативні варіанти фінансової участі держави у підтримці функціонування і розвитку підприємств міського електротранспорту (0,1 д.а.).
 12. Костецький В. В. Оцінка фінансового стану підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Збірник тез доповідей Наукової конференції професорсько-викладацького складу, докторантів, здобувачів наукових ступенів “Економічні, правові, інформаційні та гуманітарні проблеми розвитку України в постстабілізаційний період”. – Тернопіль : ТНЕУ, 2008. – С. 62–64 (0,15 д.а.).
 13. Костецький В. В. Використання фінансового лізингу на підприємствах міського електротранспорту / В. В. Костецький // Матеріали ІІІ міжнародної науково-практичної конференції „Формування єдиного наукового простору Європи та завдання економічної науки”. – Тернопіль : ТНЕУ, 2009. – С. 69–71 (0,2 д.а.).

АНОТАЦІЯ

Костецький В. В. Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит. – Тернопільський національний економічний університет, Тернопіль, 2010.

У дисертації проведено комплексне дослідження теоретичних та практичних аспектів фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту. Розкрито організаційні та правові засади функціонування підприємств міського електротранспорту, специфіку організації фінансів комунальних електротранспортних підприємств, концептуальні основи фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Проведено багатоаспектну оцінку й аналіз прагматики фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту України та виявлено основні проблеми у його здійсненні.

Визначено напрями вдосконалення фінансового забезпечення вітчизняних електротранспортних підприємств шляхом практичної реалізації заходів державної фінансової підтримки діяльності міського пасажирського транспорту, використання альтернативних джерел фінансових ресурсів,

запровадження механізмів оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення проектів розвитку підприємств міського електротранспорту.

Ключові слова: підприємства міського електротранспорту, фінансові ресурси, фінансування, фінансове забезпечення, фінансовий стан, бюджетне фінансування.

АННОТАЦИЯ

Костецкий В. В. Финансовое обеспечение деятельности предприятий городского электротранспорта. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.08 – деньги, финансы и кредит. – Тернопольский национальный экономический университет, Тернополь, 2010.

В диссертационной работе исследовано теорию и практику финансового обеспечения деятельности предприятий городского электротранспорта. Раскрыты организационные и правовые аспекты функционирования предприятий городского электротранспорта, особенности организации финансов коммунальных электротранспортных предприятий, экономическая сущность финансового обеспечения деятельности предприятий городского электротранспорта.

Теоретически обосновано определение понятия „финансовое обеспечение деятельности предприятий городского электротранспорта”, под которым предложено понимать взаимоотношения предприятий городского электротранспорта с государством, в лице органов местного самоуправления, и другими субъектами рынка по поводу мобилизации, распределения, перераспределения и использования фондов финансовых ресурсов, которые формируются за счет собственных, приравненных к собственным, в том числе бюджетных, внебюджетных, а также мобилизованных на финансовом рынке и других источников и направляются на обеспечение хозяйственной деятельности предприятий городского электротранспорта.

Систематизировано особенности деятельности коммунальных электротранспортных предприятий, которые влияют на организацию их финансов, в сравнении с предприятиями других отраслей экономики. В частности, они касаются специфичности продукта, создаваемого на городском электротранспорте, который невозможно накапливать или резервировать; формы кругооборота производственных фондов; формирования и использования основных средств; управления оборотными средствами; особенности состава и структуры затрат электротранспортных предприятий, методики их планирования; ценообразования.

Проведены многоаспектная оценка и анализ финансового обеспечения деятельности предприятий городского электротранспорта Украины, а также определены основные проблемы по его реализации.

Обоснованы предложения по оцениванию преимуществ лизинга над другими источниками финансирования обновления основных фондов коммунальных электротранспортных предприятий путем сравнения стоимости современного объема платежей при использовании финансового лизинга и банковского кредита для финансирования приобретения активов предприятиями городского электротранспорта.

Разработаны рекомендации по усовершенствованию финансового обеспечения отечественных электротранспортных предприятий путем практической реализации государственной финансовой поддержки деятельности городского пассажирского транспорта, использования альтернативных источников финансовых средств, внедрения механизмов оптимального сочетания источников финансового обеспечения проектов развития предприятий городского электротранспорта.

Ключевые слова: предприятия городского электротранспорта, финансовые ресурсы, финансирование, финансовое обеспечение, финансовое состояние, бюджетное финансирование.

ANNOTATION

Kostetsky V. V. Financial Providing of the Electro-Transport Enterprises Activity. – Manuscript.

Thesis for a candidate degree in the field of Economic Sciences on speciality 08.00.08 – Money, Finance and Credit. – Ternopil National Economic University, Ternopil, 2010.

The thesis is dedicated to the complex research of theoretical and practical aspects of the financial providing of electro-transport enterprises's activity. The organizational and legal bases of enterprises functioning, specific of it's finance organization, conceptual bases of the financial providing of municipal enterprises activity are exposed.

A multidimensional estimation and analysis of the financial providing of electro-transport enterprises is conducted. The main problems of its realization are found.

The directions of improving of the financial providing of domestic electro-transport enterprises are shown. This ways related to the practical realization of state sponsorship of public passenger transport activity, utilizing of alternative financial resources, introduction of optimal combination of financial providing sources of projects of electro-transport enterprises development.

Key words: electro-transport enterprises, financial resources, financing, financial providing, financial state, budgetary financing.