

## Формування механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту

**Анотація.** Особливості державного та регіонального управління фінансовими потоками транспортної галузі суттєво впливають на всі елементи фінансового механізму забезпечення підприємств громадського транспорту (форми, види, інструменти, джерела фінансових ресурсів). Метою статті є визначення елементного складу механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту, дослідження особливостей формування його структури, характеристика переваг і недоліків можливих джерел фінансування в цій галузі в умовах обмеженості залучення бюджетних ресурсів. В результаті дослідження уточнено елементний склад та побудовано модель механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту (форма фінансування, метод фінансування, вид фінансування, інструменти фінансування) з врахуванням специфіки транспортної галузі. Обґрунтовано, що під механізмом фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту слід 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. Визначено переваги та недоліки джерел фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. Обґрунтовано доцільність використання альтернативних бюджетному фінансуванню джерел фінансових ресурсів, зокрема, облігацій місцевих позик та концесії в межах державно-приватного партнерства. Визначено переваги впровадження облігацій місцевих позик на різних рівнях управління.

**Ключові слова:** фінансове забезпечення, громадський транспорт, фінансовий механізм, облігації місцевої позики, метод фінансування, вид фінансування, форма фінансування.

Olena VYHOVSKA

Zhytomyr Polytechnic State University, Zhytomyr, Ukraine

## Formation of the Financial Support Mechanism for Public Transport Enterprises

**Abstract.** Features of state and regional management of financial flows in the transport industry significantly affect on all elements of the financial support mechanism for public transport enterprises (forms, types, tools, sources of financial resources). The purpose of the article is to determine the elemental composition of the financial support mechanism for public transport enterprises, to study the features of the formation of its structure, to characterize the advantages and disadvantages of possible sources of financing in this area in the context of limited attraction of budgetary resources. As a result of the study, the elemental composition was clarified and a model of the financial support mechanism for public transport enterprises (form of financing, method of financing, type of financing, financing instruments) was built, taking into account the specifics of the transport industry. It was substantiated that the financial support mechanism for public transport enterprises should be understood as a system of financial relations, implemented through a set of forms, methods and tools of influence on the financial and economic activities of public transport enterprises in order to effectively form, distribute and use financial resources and perform a socially important function of ensuring transportation passengers. The advantages and disadvantages of sources of financial support for public transport enterprises were determined. The expediency of using alternative sources of financial resources was substantiated, in particular, local government bonds and concessions within the framework of public-private partnership. The advantages of the introduction of local government bonds at various levels of government were determined.

**Keywords:** financial support, public transport, financial mechanism, local government bonds, method of financing, type of financing, form of financing.

<sup>1</sup> Олена Анатоліївна ВИГОВСЬКА, аспірантка кафедри фінансів та кредиту Державного університету «Житомирська політехніка» (м. Житомир).

ORCID 0000-0002-7905-0494

**Постановка проблеми.** 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. 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 % [13, с. 46]. 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.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика функціонування механізму фінансового забезпечення діяльності підприємств громадського транспорту розкрита у працях таких науковців: О. Василюк [6, с. 203], Л. Дробозіна [23, с. 21], Ю. Слободяник, С. Юрій [24, с. 237], О. Никифорок, Л. Чмирьова, Н. Федяй [13, с. 45-57].

Зокрема, Ю. Слободяник [20] розкрила методичні основи побудови фінансового механізму для підприємств пасажирського автотранспорту та заходи реформування тарифно-цінового механізму для підприємств транспортної галузі. Водночас структуру фінансового механізму вона досліджувала спрощено. Науковці С. Юрій [24, с. 237] та О. Василюк [6, с. 203] досліджували теоретичні аспекти трактування категорії «фінансовий механізм» через сукупність форм, методів, важелів та інструментів. Аналогічний підхід до структуризації фінансового механізму розкрито у працях Л. Дробозіної [23, с. 21]. О. Никифорок, Л. Чмирьова та Н. Федяй зосередили увагу на перспективах фінансового забезпечення транспортних проєктів [13, с. 45-57], детально не розкриваючи структуру фінансового механізму.

Не заперечуючи вагомості напрацьованих вищезазначених дослідників, варто зазначити, що існує низка невіршених 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 актуалізує необхідність проведення додаткових наукових досліджень.

**Метою статті** є визначення елементного складу механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту, дослідження особливостей формування його структури з урахуванням специфіки галузі, характеристика переваг і недоліків можливих джерел фінансування в умовах обмеженості залучення бюджетних ресурсів.

Завданнями даного дослідження є:

- уточнення елементного складу фінансового механізму (форма фінансування, метод фінансування, вид фінансування, інструменти фінансування) з урахуванням специфіки транспортної галузі;

- формування структури механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту на основі уточнених елементів;

- характеристика переваг та недоліків джерел фінансування підприємств громадського транспорту в умовах обмеженості державної підтримки.

**Методологія дослідження.** Для досягнення поставленої мети автором використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: аналіз, синтез, індукція та дедукція (при дослідженні елементного складу фінансового механізму), системний підхід (для структуризації механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту), порівняльний аналіз (при оцінці переваг та недоліків джерел фінансування підприємств громадського транспорту).

**Виклад основного матеріалу.** 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 сформулювати 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 єдиною галуззю економіки держави, в якій лише частково діє основний принцип ринкової економіки – вартість товару (послуг) повинна бути сплачена споживачем виробнику [26,

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 неврегульованість 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, С. Юрій [24, с. 237], П. Нікольський [14, с. 316], О. Василик [6, с. 203], В. Сенчагов [19, с. 137], О. Дробозіна [26, с. 264] трактують фінансовий механізм як сукупність форм, методів, важелів та інструментів. І. Плікус [16, с. 19], Ю. Слободяник [16, с. 19], та І. Сокиринська [21, 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 [1, с. 287] та О. Волков [27, с. 327]. Однак такий підхід є вузьким, оскільки не враховує суб'єктний склад означеного механізму. І. Балабанов [2, 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 [17, с. 128] вважають фінансовий механізм складовою підсистемою господарського механізму.

Заслугує 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» [23, с. 21]. Дослідник 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 [19, 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) [24, с. 97]. Безумовною перевагою означеного підходу є надмірна деталізація вищезазначених складових.

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 [10, 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 форм та методів фінансування представлено в табл. 1. та табл. 2.

## Ідентифікація методів фінансування

№ з/п	Ідентифікація методів	Джерела				
		[24]	[18]	[25]	[12]	[2]
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	-	-	-	-	+

Джерело: складено автором на підставі узагальнення [24, 18, 25, 12, 2].

Таблиця 2

## Ідентифікація форм фінансування

№ з/п	Ідентифікація форм	Джерела					
		[7]	[9]	[11]	[8]	[15]	[5]
1.	самофінансування	+	+	+	-	+	+
2.	кредитування	+	+	+	-	-	+
3.	зовнішнє фінансування	+	+	-	-	-	-
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	-	-	-	-	+	-

Джерело: складено автором на підставі узагальнення [7, 9, 11, 8, 15, 5].

В таблицях 1 та 2 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, облік, оперативне управління, оподаткування та контроль. Слід зазначити, що фінансове забезпечення та фінансове регулювання є методами прямої дії, а інші – опосередкованими методами забезпечення такої дії [4, 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 [26, 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: податкове регулювання, пряме встановлення цін на послуги, контроль виконання наданих пільг, розподіл бюджетних дотацій, компенсація пільгових поїздок через дотації, субвенції, субсидії.

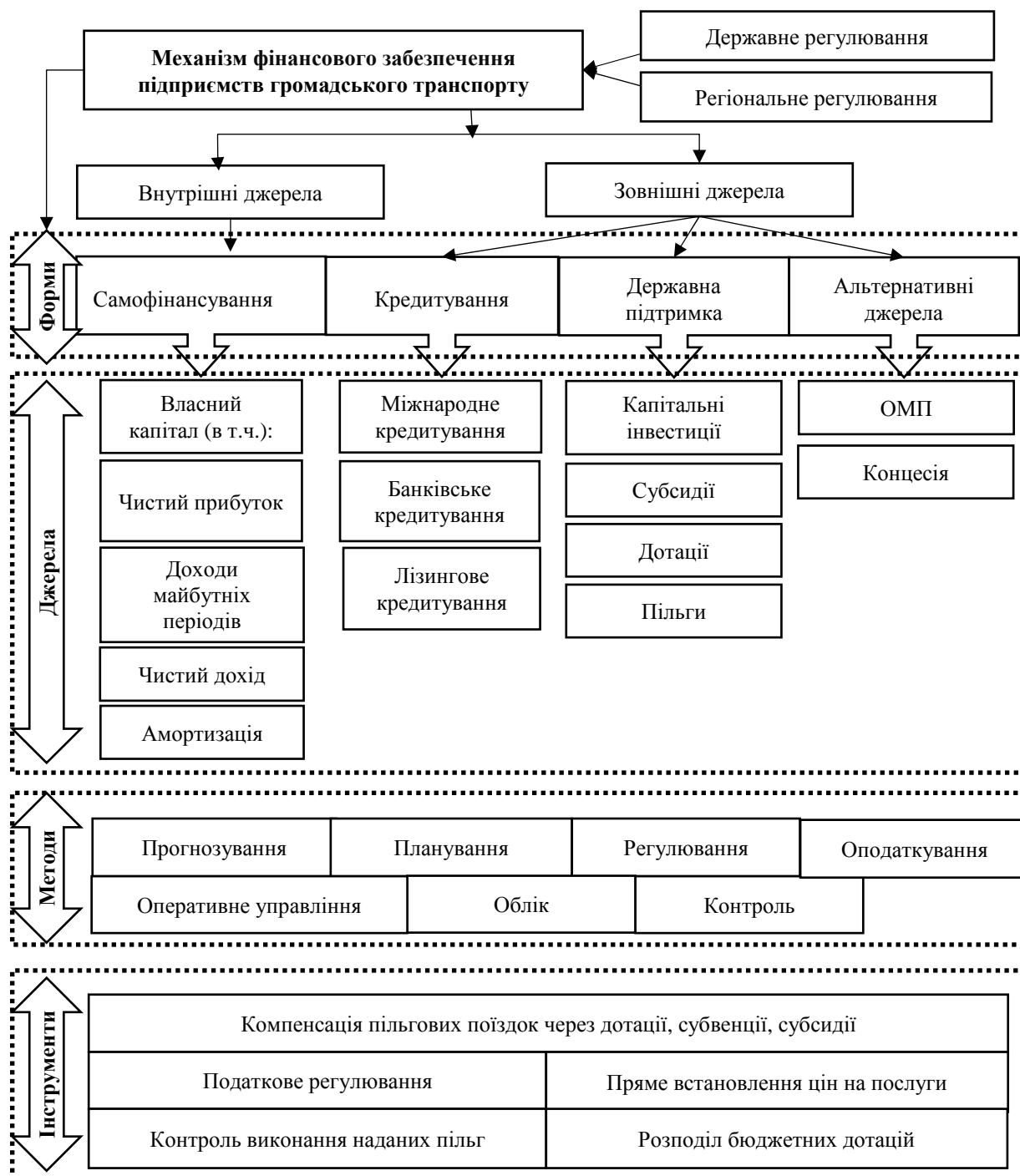


Рис. 1. Структура механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту  
Джерело: складено автором на основі узагальнення [5, 7, 18, 20].

Важливою складовою фінансового механізму є джерела фінансування, які є такими для підприємств громадського транспорту: чистий прибуток, доходи майбутніх періодів, амортизація, міжнародне кредитування, банківське кредитування, лізингове кредитування, державно-приватне партнерство, концесії, субсидії, дотації, пільги. Джерелами фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту з комунальною формою власності є видатки місцевого та державного бюджетів, 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).

Запропоновану структуру механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту представлено на рис. 1.

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.

Переваги та недоліки використання зовнішніх та внутрішніх джерел фінансового забезпечення для підприємств громадського транспорту представлено в табл. 3.

*Таблиця 3*

**Переваги та недоліки використання зовнішніх та внутрішніх 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 (прикладні аналізи 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.	Облігації місцевої позики	Можливості фінансового забезпечення високовартісних проєктів підприємств громадського транспорту	Довготривалий процес розміщення цінних паперів.
5.	Державно-приватне партнерство (наприклад, концесія)	Обмеженість в отриманні державних гарантій в реалізації проєктів ДПП на регіональному рівні; значна частина коштів для поліпшення транспортної галузі очікується від міжнародних фінансових інститутів, що уповільнює процес впровадження ДПП	Брак прозорого політичного середовища для впровадження проєктів транспортної галузі; нестабільний характер нормативної бази щодо залучення прямих іноземних інвестицій; відсутність податкового стимулювання.

*Джерело: складено автором на основі узагальнення [13, 16, 20].*

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.

Наприклад, використовуючи облігації місцевих позик (ОМП), міська влада отримує можливості фінансового забезпечення високовартісних проєктів підприємств громадського транспорту. Впровадження облігацій місцевих позик сприятиме розвитку надання перевезень громадським транспортом на регіональному рівні (табл. 4). 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.

Таблиця 4

Переваги впровадження облігацій місцевих позик на різних рівнях

№ з/п	Суб'єкт	Переваги
1.	Для інвестора	– достатній рівень ліквідності ОМП та попит на вторинному ринку цінних паперів; – надійний фінансовий інструмент у порівнянні з іншими видами облігацій та акцій.
2.	Для держави	– зростання рівня зацікавленості в ліквідних цінних паперах серед національних інвесторів; – розвиток транспортної галузі через використання регіональних інструментів без втручання держави; – популяризація позитивного досвіду використання ОМП для ОТГ
3.	Для регіону / Для емітенту	– покриття потреб у фінансуванні проєктів, що мають соціальне значення для територіальної громади, але не мають суттєвого значення на державному рівні (зокрема, громадський транспорт); – стимулювання фінансування довгострокових проєктів; – зростання рівня кредитоспроможності та довіри кредиторів до місцевих органів влади; – налагодження взаємовідносин місцевої влади з інвесторами.
4.	Для транспортного підприємства (комунального)	– цільове спрямування ОМП; – оновлення основних засобів на підприємстві; – зростання доходів на підприємстві; – зростання кількості робочих місць.

Джерело: складено автором.

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.

**Висновки.** За результатами дослідження уточнено елементний склад механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту (форма фінансування, метод фінансування, вид фінансування, інструменти фінансування) з врахуванням специфіки транспортної галузі та здійснено його структурізацію 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: 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.

Обґрунтовано доцільність використання альтернативних бюджетному фінансуванню джерел фінансових ресурсів, зокрема, облігацій місцевих позик та концесії в межах державно-приватного партнерства. Активне залучення альтернативних джерел фінансового забезпечення підприємства громадського транспорту надасть їм можливість успішно реалізовувати високовартісні проєкти, що мають соціальне значення для територіальної громади.

**4 Список використаних джерел**

1. Аранчій В. Л. Фінанси підприємств : навч. посібник. Київ : Професіонал, 2004. 304 с.
2. Балабанов И. Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? Москва : Финансы и статистика, 1995. 384 с.
3. Бузько И. Р., Варганова Е. В., Голубенко А. А. Стратегическое управление инвестициями и инновационная деятельность предприятия : монографія. Луганск : Издательство Восточнукр. нац. ун-та им. В. Даля, 2002. 176 с.
4. Бурденюк Т., Свірський В. Теоретичні засади фінансового механізму. *Економічний аналіз*. 2012. Т. 2, № 10. С. 201–205.
5. Вавилов В. Я., Гончаренко Л. И. Финансы / ред. В. Родионова. Москва : Финансы и статистика, 1993. 196 с.
6. Василик О. Д. Теорія фінансів: підручник. Київ : НІОС, 2003. 416 с.
7. Венгер В. В. Фінанси : навч. посібник. Київ : Центр учб. літ., 2009. 432 с.
8. Гоберник С. Інвестиційна діяльність. Київ: ІМЦ, 2000. 236 с.
9. Жукова Ю. М. Макроекономічний механізм фінансування науки в Україні : автореф. канд. екон. наук : 08.01.01. Київ, 2000. 15 с.
10. Завадський Й. С., Осовська Т. В., Юшкевич О. О. Економічний словник. Київ : Кондор, 2006. 356 с.
11. Клиновий Д. В., Петровська І. О., Фінанси : навчальний посібник. Київ : ЦУЛ, 2002. 300 с.
12. Ковалев В. В. Введение в финансовый менеджмент. Москва : Финансы и статистика, 2003. 768 с.
13. 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.
14. Никольский П. С. Финансы в системе хозяйственного управления промышленностью. Москва : Финансы и статистика, 1982. 457 с.
15. Омелянович Л. О., Веретенникова О. В. Інвестиційні можливості і перспективи підприємств промислового міста : монографія. Донецьк : ДонДУЕТ, 2005. 172 с.
16. Плікус І. Й., Слободяник Ю. Б. Особливості функціонування фінансового механізму підприємств. *Економіка. Фінанси. Право*. 2003. № 4. С. 18–23.
17. Райзберг Б. А., Лозовский Л. М., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. 2-ге вид. Москва : ИНФРА-М, 1999. 479 с.
18. Романовский М. В. Финансы и кредит / за ред. М. В. Романовского, Г. Н. Белоглазовой. Москва : Высш. образование, 2006. 575 с.
19. Сенчагов В. К. Финансовый механизм и его роль в повышении эффективности производства. Москва : Финансы, 1979. 364 с.
20. Слободяник Ю. Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах : монографія. Суми, 2007. 199 с.
21. Сокиринська І. Г. Діагностика фінансового забезпечення діяльності підприємства. *Фінанси України*. 2003. № 1. С. 89-93.
22. Теорія фінансів : підручник / ред.: В. Федосова, С. Юрія. Київ : Центр учб. літ., 2010. 576 с.
23. Финансы : учебник для вузов / ред. Л. Дробозина. Москва : ЮНИТИ, 2001. 527 с.
24. Фінанси: вишкіл студій : навчальний посібник / ред. С. Юрій. Тернопіль : Карт-бланш, 2002. 357 с.
25. Черваньов Д. М. Менеджмент інвестиційної діяльності підприємств. Київ : Знання-Прес, 2003. 622 с.
26. Шинкарук В. І. Філософський енциклопедичний словник : енциклопедія. Київ : Абрис, 2002. 742 с.
27. Экономика предприятия : учебник / ред. О. Волкова. Москва : ИНФРА-М, 1998. 416 с.

**4 References**

1. Aranchii, V. L. (2004). *Finansy pidpriemstv* [Finance of enterprise]. Kyiv: Profesional.
2. Balabanov, I. T. (1995). *Osnovy finansovoho menedzhmenta. Kak upravliat kapitalom?* [Fundamentals of Financial Management. How do you manage capital?] Moskva: Finansy i statistika.
3. Buzko, I. R., Vartanova, E. V., Holubenko, A. A. (2002). *Stratehicheskoe upravlenie investitsiyami i innovatsyonnaia deiatelnost predpriyatiya* [Strategic investment management and enterprise innovation]. Luhansk: Izdatelstvo Vostochnoukr. nats. un-ta im. V. Dalia.
4. Burdeniuk, T., Svirskiy, V. (2012). *Teoretychni zasady finansovoho mekhanizmu* [Theoretical principles of the financial mechanism]. *Ekonomichnyi analiz*, 2(10), 201–205.
5. Vavilov, V. Ya., Honcharenko, L. I. (1993). *Finansy* [Finance] (ed. by V. Rodionova). Moskva: Finansy i statistika.
6. Vasylyk, O. D. (2003). *Teoriia finansiv* [Theory of finance]. Kyiv: NIOS.
7. Venher, V. V. (2009). *Finansy* [Finance]. Kyiv: Tsentri uchb. literatury.
8. Hobernyk, S. (2000). *Investytsiina diialnist* [Investment activity]. Kyiv: IMTS.
9. Zhukova, Yu. M. (2000). *Makroekonomichni mekhanizm finansuvannia nauky v Ukraini* [Macroeconomic mechanism of science financing in Ukraine] (Dissertation abstract). Kyiv.
10. Zavadskiy, Y. S., Osovska, T. V., Yushkevych, O. O. (2006). *Ekonomichni slovnyk* [Economic dictionary]. Kyiv: Kondor.
11. Klynoviy, D. V., Petrovska, I. O. (2002). *Finansy* [Finance]. Kyiv: TSUL.

12. Kovalev, V. V. (2003). *Vvedenie v finansovyi menedzhment* [Introduction to financial management]. Moskva: Finansy i statistika.
13. Nykyforuk, O. I., Chmyrova, L. Yu., Fediai, N. O. (2015). Perspektivy finansuvannya transportnykh proektiv u ramkakh mizhnarodnoi finansovoi dopomohy [Prospects for financing transport projects within the framework of international financial assistance]. *Ekonomika Ukrainy*, (4), 45-57.
14. Nikolskyi, P. S. (1982). *Finansy v sisteme khoziaistvennogo upravleniya promyshlennosti* [Finance in the system of economic management of industry]. Moskva: Finansy i statistika.
15. Omelianovych, L. O., Veretennykova, O. V. (2005). *Investytsiini mozhyvosti i perspektyvy pidpriemstv promysloвого mista* [Investment opportunities and prospects of enterprises in the industrial city]. Donetsk: DonDUET.
16. Plikus, I. Y., Slobodianyuk, Yu. B. (2003). Osoblyvosti funktsionuvannya finansovoho mekhanizmu pidpriemstv [Features of functioning of the financial mechanism of the enterprises]. *Ekonomika. Finansy. Pravo*, (4), 18–23.
17. Raizberh, B. A., Lozovskyi, L. M., Starodubtseva, E. B. (1999). *Sovremennyi ekonomicheskyy slovar* [Modern Economic Dictionary] (2<sup>nd</sup> ed). Moskva: INFRA-M.
18. Romanovskiy, M. V. (2006). *Finansy i kredit* [Finance and credit] (ed. by M. V. Romanovskiy, H. N. Belohlazova). Moskva: Vyssh. obrazovanie.
19. Senchahov, V. K. (1979). *Finansovyi mekhanizm i eho rol v povyshenii effektivnosti proizvodstva* [The financial mechanism and its role in improving production efficiency]. Moskva: Finansy.
20. Slobodianyuk, Yu. B. (2007). *Finansovyi mekhanizm funktsionuvannya pidpriemstv pasazhyrskoho avtotransportu v suchasnykh umovakh* [The financial mechanism of functioning of the enterprises of passenger motor transport in modern conditions]. Sumy.
21. Sokyrynska, I. H. (2003). *Diahnostyka finansovoho zabezpechennia diialnosti pidpriemstva* [Diagnosis of financial support of the enterprise]. *Finansy Ukrainy*, (1), 89–93.
22. Fedosov, V. (ed.), Yurii, S. (ed.) (2010). *Teoriia finansiv* [Theory of finance]. Kyiv: Tsentr uchb. literatury.
23. Drobozyna, L. (ed.) (2001). *Finansy* [Finance]. Moskva: YUNITI.
24. Yurii, S. (ed.) (2002). *Finansy: vyshkil studii* [Finances: training of studios]. Ternopil: Kart-blansh.
25. Chervanov, D. M. (2003). *Menedzhment investytsiinoi diialnosti pidpriemstv* [Management of investment activity of enterprises]. Kyiv: Znannia-Pres.
26. Shynkaruk, V. I. (2002). *Filosofskyy entsyklopedychnyi slovnyk* [Philosophical encyclopedic dictionary]. Kyiv: Abrys.
27. Volkova, O. (ed.) (1998). *Ekonomika predpriyatiya* [Enterprise economy]. Moskva: INFRA-M.