

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. М. ОСТРОГРАДСЬКОГО
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В. ДАЛЯ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA
TECHNICAL UNIVERSITY OF SOFIA
TADEUSZ KOŚCIUSZKO CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
POZNAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
UNIVERSITY OF OCCUPATIONAL SAFETY MANAGEMENT IN
KATOWICE
KAZIMIERZ PULASKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND
HUMANITIES IN RADOM
LANZHOU JIAOTONG UNIVERSITY
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**Тези доповідей
міжнародної науково-технічної конференції**

«ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТУ»

Харків 2018

Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», Харків, 14 – 16 травня 2018 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. - с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та будівельної галузі за такими секціями: технології виготовлення та відновлення виробів транспортного призначення; проектування, виробництво та сервіс засобів транспорту; транспортні технології та логістика; проблеми безпеки на транспорті, в промисловості та інфраструктурі; захист довкілля, екологічна безпека та ресурсозберігаючі технології; забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту і промисловості; інтеграційні процеси фінансово-економічного розвитку транспортної галузі.

<i>О. В. Комеліна, В. П. Дубіщев, Н. Л. Панасенко, М. В. Лисенко</i> МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ	476
<i>О. А. Кравченко</i> ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»	478
<i>О. А. Криворученко</i> ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	480
<i>Н. М. Лисьонкова, О. А. Єрмоленко</i> ФІНАНСОВІ ПРОБЛЕМИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ ВАНТАЖНОЇ ТЯГИ В УКРАЇНІ	482
<i>В. Ф. Мінка, І. В. Підопригора</i> ВПЛИВ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В МІЖНАРОДНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ ІНФРАСТРУКТУРІ НА РОЗВИТОК ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ	484
<i>М. М. Мороз, О. В. Мороз, С. О. Король, В. Л. Хорольський, К. В. Васильковська</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ	486
<i>М. В. Найдьонова, Н. М. Бонцевич, В. К. Сідельнікова</i> СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ	488
<i>Т. С. Обидєннова, Ю. Е. Дуднєва, В. І Чобіток</i> ОСОБЛИВОСТІ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ НА ПІДПРИЄМСТВІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	490
<i>В. Б. Родченко, Ю. І. Прус, М. С. Свіденська, Д. М. Хрипунова</i> ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОЦЕСІВ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ	493
<i>О. Д. Стешенко, В. В. Масалигіна, О. В. Саленко</i> ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ Й ІНТЕГРАЦІЇ	495
<i>В. М. Тіманюк, Ю. Ю. Черненко</i> ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ ЯК ОДИН З ОСНОВНИХ НАПРЯМКІВ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	497

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

FINANCING PROVISION OF GENERAL USE PASSENGER TRANSPORT

*д-р техн. наук М.М. Мороз¹, канд. екон. наук О.В. Мороз¹,
канд. техн. наук С.О. Король¹, канд. техн. наук В.Л. Хорольський¹,
канд. техн. наук К.В. Васильковська²*

¹*Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського,
(м. Кременчук)*

²*Центральноукраїнський національний технічний університет (м. Кропивницький)*

*M.M. Moroz¹, D.Sc. (Tech.), O.V. Moroz¹, PhD (Econ.),
S.O. Korol¹, PhD (Tech.), V.L. Khorolskyi¹, PhD (Tech.),
K.V. Vasylkovska², PhD (Tech.)*

¹*Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi national university (Kremenchuk)*

²*Central Ukrainian national Technical University (Kropyvnytskyi)*

Характерною особливістю ринку пасажирських перевезень є те, що існуюча структура рухомого складу не відповідає вимогам, у першу чергу, за класом автобусів, а це значно погіршує якість обслуговування населення та екологічну ситуацію регіону. На сучасному етапі становлення економіки України у підприємств пасажирського автотранспорту виникли такі проблеми як нестача інвестиційних ресурсів для оновлення та модернізації рухомого складу; наявність нерівноправних умов функціонування автотранспортних підприємств різних форм власності; відсутність адаптованого до сучасних умов економічно-організаційного механізму фінансування.

Світовий досвід показує, що в більшості країн організація функціонування міського пасажирського транспорту є предметом постійної уваги і турбот влади, знаходження засобів на його фінансування, включаючи й інвестиції. При обмеженості бюджетних ресурсів багато задач можна ефективно розв'язуватися за допомогою залучення приватного капіталу у вигляді, змішаних і муніципально-приватних підприємств, а взаємовідносини між ними і міською адміністрацією будують на договірній основі з різною часткою держави [1].

Умови функціонування на ринку пасажирських перевезень сприятливі для приватних перевізників та менш сприятливі для великих підприємств. Державні органи повинні створити для підприємців певні умови діяльності, під час їх розробки мають бути враховані інтереси всіх учасників процесу автотранспортних перевезень – як перевізників, так і пасажирів [2, 3].

В основу моделі пропонується взаємодія замовника і перевізника транспортних послуг на основі створення спільного підприємства з метою якісного обслуговування пасажирів послугами транспорту, із заміною старого парку рухомого складу поетапно.

На першому етапі порівнюємо структуру існуючого парку із необхідною, залишаємо певну кількість, що відповідає встановленим вимогам, з існуючого рухомого складу.

Другий етап: з амортизації рухомого складу, що залишився передбачається отримати кошти, за рахунок яких будуть закуплені новий рухомий склад необхідного класу. Одержати новий рухомий склад необхідного класу також пропонується за рахунок приватних підприємців на умовах лізингу. З цією метою використовуються вивільнені кошти в результаті отримання податкової пільги.

На останньому етапі решту необхідного рухомого складу може придбати муніципалітет за рахунок бюджетних коштів і поставити їх на баланс муніципального підприємства.

Для реалізації запропонованої моделі організації фінансування міського пасажирського транспорту розроблено алгоритм формування фінансування необхідної структури рухомого складу. Ним передбачено обов'язкове обстеження пасажиропотоків, розрахунок необхідної структури і кількості рухомого складу та порівняння його з фактичним, визначення обсягів капіталовкладень, поетапне формування грошових потоків за рахунок амортизації, лізингу та бюджетного фінансування. Розрахунки показали, що необхідне фінансування на придбання рухомого складу парку автобусів, що відповідають умовам якісного перевезення пасажирів у м. Кременчузі, відбудеться за чотири роки.

Відповідно до функцій, що покладені на обидві сторони, приватна сторона забезпечує основне фінансування та менеджмент підприємства, зі свого боку місцеві органи влади забезпечують умови для організації пасажирських перевезень та роботи підприємств перевізників. Приватні перевізники виконують збір платні за перевезення та технічне обслуговування транспортних засобів. Органи виконавчої влади забезпечують контроль за виконанням перевізником умов договору, та в разі порушення ним цих умов договір можуть розірвати. Таким чином досягається високий контроль за цільовим використанням амортизаційних відрахувань.

Умова оновлення матеріально-технічної бази передбачається нормативами Податкового кодексу для підприємств, зареєстрованих платниками єдиного податку. Так, ст. 154.6 та ст.154 передбачається податкова ставка в 0% за умови, що суми коштів, які не перераховані до бюджету при застосуванні ставки податку нуль відсотків, спрямовуються на переоснащення матеріально-технічної бази [4].

[1] Усиченко Н.Г. Организационно-экономические основы регулирования системы городского пассажирского транспорта (на материалах Санкт-Петербурга) : дис. ... к.е.н. / Н.Г. Усиченко – Санкт-Петербург: СПбГУЭФ, 2000. – 96 с.

- [2] Слободяник Ю.Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах. Монографія / Ю.Б. Слободяник – Суми: УАБС НБУ, 2007. – 158 с.
- [3] Сергієнко Л. Допомогти перевізникові й пасажирові / Л. Сергієнко // Перевізник. – 2007. – № 9. – С. 5-6.
- [4] Податковий кодекс України. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Податкового кодексу України». – Харків: Одиссей, 2010. – 568 с.
- [5] Парахина В.Н. Совершенствование управления системой пассажирского транспорта города. Монография / В.Н. Парахина - М.: КНОРУС, 2007. – 135 с.
- [6] Шабанов А.В. Региональные логистические системы общественного транспорта: методология формирования и механизм управления / А.В. Шабанов – Ростов-н/Д.: изд-во СКНЦ ВШ, 2001. – 205 с.

УДК 338

СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

MODERN CONCEPT OF THE TRANSPORT INDUSTRY'S FINANCIAL STRATEGY

*канд. екон. наук М.В. Найдьонова¹, канд. іст. наук Н.М. Бонцевич¹,
канд. пед. наук В.К. Сідельнікова²,*

*¹ ФДБОУ ВО «Саратовський державний технічний університет
імені Гагаріна Ю.О.» (м. Саратов)*

*² Харківський національний педагогічний університет
імені Г.С. Сковороди (м.Харків)*

***M.V. Naydenova¹, PhD (Econ.), N.N. Bontsevich¹, PhD (Hist.),
V.K. Sidelnikova², PhD (Ped.)***

¹ Yuri Gagarin State Technical University of Saratov (Saratov)

*² Kharkiv National Pedagogical University Named
After G.S. Skovoroda (Kharkiv)*

Аналіз практики фінансового управління підприємствами транспортної галузі показує, що вони (підприємства) не в повній мірі використовують сучасні досягнення у галузі фінансового менеджменту, а недолік менеджерського досвіду та адміністративних можливостей знижує ефективність їх діяльності. У той же час, ефективне фінансове управління підприємствами знаходиться не тільки в сфері інтересів менеджерів і власників цих компаній, але також у сфері регіональних і державних інтересів. Слід зазначити, що, незважаючи на те, що сьогодні в питаннях конкурентної переваги підприємства на перше місце виходять аспекти технологічного та інтелектуального забезпечення бізнесу, проблеми їх забезпеченості фінансовими ресурсами не втратили своєї актуальності, а ефективне фінансове управління стає одним з основних чинників підтримання конкурентної переваги підприємства в сучасних умовах ведення бізнесу.