

УДК 658.1:338

**УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ СТАБІЛІЗАЦІЄЮ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

DOI 10.30838/ P.ES.2224.250918.80.229

**Сатир Л. М., д.е.н,
Загинайло Р. С.***Білоцерківський національний аграрний університет, м. Біла Церква*

В статті представлено результати дослідження фінансового стану підприємств транспорту в Україні. Визначена роль транспортних підприємств в економіці країни. Представлена порівняльна характеристика фінансових результатів від звичайної діяльності до оподаткування прибуткових та збиткових підприємств галузі, а також порівнюються темпи зростання суми активів та виручки. Розглянута структура активів та пасивів транспортних підприємств. Охарактеризовані джерела формування майна підприємств автомобільного транспорту. Розраховані фінансові коефіцієнти підприємств транспорту та зв'язку. Особливу увагу приділено аналізу та оцінці фінансового стану підприємств транспорту та зв'язку, визначені тенденції основних фінансових показників. В результаті проведеного дослідження зроблений висновок про хиткий фінансовий стан, підприємств транспорту та зв'язку, що в умовах економічної кризи, яка триває, значно посилює ризикованість їх діяльності. Було обґрунтовано необхідність стабілізації фінансового стану транспортної галузі. Запропоновано впровадження організаційно-економічного механізму, стратегія та комплекс заходів щодо стабілізації фінансового стану транспортних підприємств.

Ключові слова: фінансовий стан, підприємства транспорту та зв'язку, економічна криза, власні кошти, поточні зобов'язання, прибуток, збиток, рентабельність, стабілізація

UDC 658.1:338

**MANAGEMENT OF FINANCIAL STABILIZATION OF MOTOR
VEHICLES ENTERPRISES**

DOI 10.30838/ P.ES.2224.250918.80.229

**Satir L., Dr. of Econ. Sc.
Zaginailo R.***Bila Tserkva National Agrarian University, Bila Tserkva*

This article presents the results of a study of the financial condition of transport enterprises in Ukraine. The specific role of transport enterprises in the economy of the country. A comparative characteristic of the financial results from ordinary activities before taxation of profitable and unprofitable enterprises of the industry is presented, as well as growth rates of assets and revenues are compared. The structure of assets and liabilities of transport enterprises is considered. The sources of the formation of the

property of mobile transport enterprises are characterized. Calculated financial ratios of enterprises of transport and communications. Particular attention is paid to the analysis and assessment of the financial condition of transport and communication enterprises, and certain trends in key financial indicators. As a result of the study, a conclusion was made about the unstable financial situation of transport and communication enterprises in the conditions of the economic crisis that continues, which significantly increases the riskiness of their activities. The necessity of stabilizing the financial state of the transport industry was justified. The introduction of an organizational-economic mechanism, a strategy and a set of measures to stabilize the financial condition of transport enterprises have been proposed.

Keywords: financial condition, transport and communication enterprises, economic crisis, own funds, current liabilities, profit, loss, profitability, stabilization

Актуальність проблеми. Внаслідок недостатнього досвіду роботи в ринкових умовах складні завдання управління транспортною системою, як на макро- так і на мезорівні, часто вирішуються методом "спроб і помилок". У зв'язку з цим дослідження питань удосконалення організаційно-економічного механізму стабілізації фінансового стану транспорт-них підприємств має не лише теоретико-пізнавальне, але й господарсько-практичне значення. Адже фінансовий стан є найважливішою характеристикою ефективності функціонування підприємства, якості управління, розміщення та використання його ресурсів.

Аналіз останніх наукових досліджень. Питанням оцінки фінансового стану автотранспортного підприємства та його стабілізації значну увагу надають вітчизняні вчені-економісти. Серед них - Алькема В.Г., Валіулліна З.В., Власенко Д.О., Дмитрієв І.А. [4], Дулеба Н. В. [5], Железняк К.Л., Мельник О.О., Нікітіна А.В. [6], Подвальна Г.В., Пушкар Т.А., Согомонова Н.А., Федорова В.О., Шинкаренко В.Г. [8], Щербакова Н.О. та інші. Не дивлячись на широке коло досліджень, сьогодні відкритими залишаються питання, пов'язані із врахуванням галузевих особливостей оздоровлення і стабілізації фінансового стану автотранспортних підприємств у умовах економічної кризи, що триває.

Метою роботи є пошук шляхів стабілізації фінансового стану підприємств транспортної галузі.

Викладення основного матеріалу дослідження. Автомобільний транспорт основний елемент транспортної системи країни; він відіграє провідну роль в пасажирських перевезеннях, транспортуванні вантажів

на короткі і середні відстані.

Для самих підприємств транспорту та зв'язку важливим є їх фінансовий стан як здатність фінансувати свою поточну діяльність та розвиватися.

За досліджуваний період фінансовий результат та питома вага прибуткових транспортних підприємств, не дивлячись на коливання, мають позитивну тенденцію зміни. В 2017р. 28.5% транспортних підприємств залишаються збитковими, а їх річний збиток склав 45041,7 млн.грн. (рис. 1).

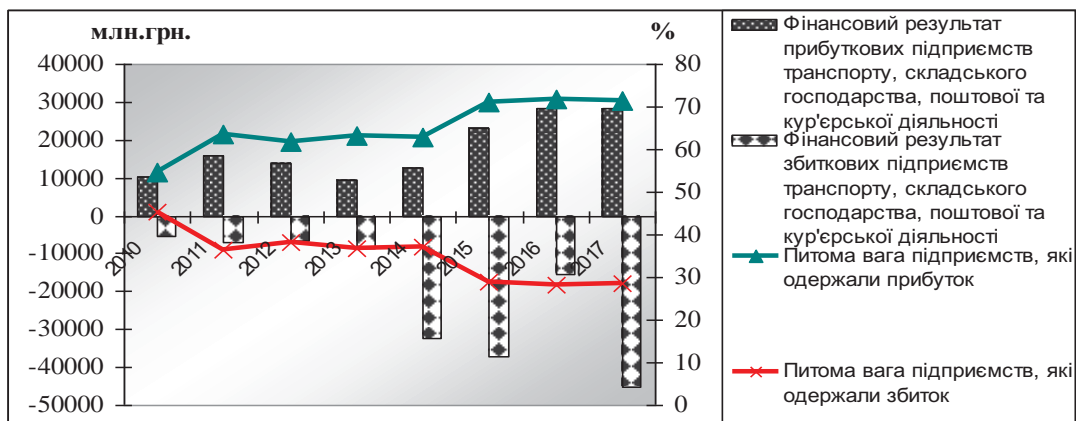


Рис. 1 - Фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування прибуткових та збиткових підприємств транспортної галузі України
Джерело: [8]

Особливістю балансу підприємств транспортної галузі та зв'язку є переважання частки основних засобів. В 2012-2017рр. в структурі активів транспортної галузі та зв'язку України переважали необоротні активи, причому не дивлячись на коливання їх питомої ваги в сукупних активах, цей показник має тенденцію до зростання. В свою чергу оборотні активи з часом зменшуються. (рис. 2).

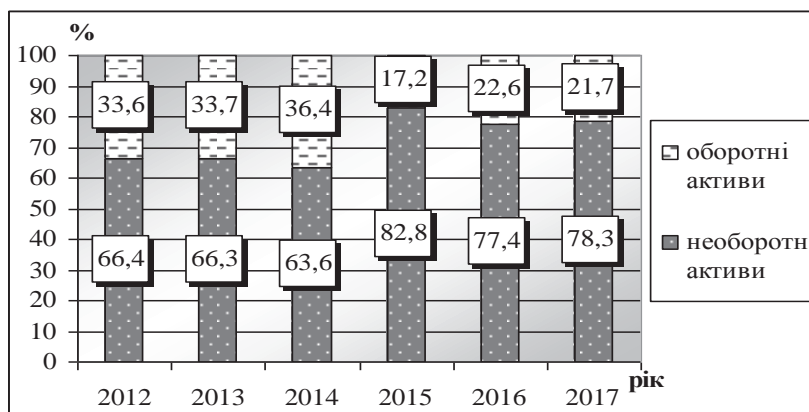


Рис. 2 - Структура необоротних активів підприємств транспортної галузі та зв'язку України станом на кінець року
Джерело: [8]

Вартість сукупних активів підприємств транспорту та зв'язку виросла з 341817,1млн.грн. на кінець 2012р. до 1001820,9 млн. грн. на кінець 2017р., тобто на 660003,8 млн.грн. або на 1,93 %. Вартість необоротних активів як основної частини сукупних активів зросла з 226885,8 млн.грн. на кінець 2012р. до 784171,7 млн. грн. на кінець 2017р., тобто на 557285,9 млн.грн. або на 2,46%. Усі структурні елементи активів транспортної галузі та зв'язку в грошових одиницях мають позитивну тенденцію, що свідчить про залучення фінансових ресурсів в галузь.

В 2017р. в порівнянні з 2012р. вартість оборотних активів зросла на 102571,3 млн.грн. (на 89,3%). Збільшення суми оборотних активів в умовах зростання виторгу від реалізації послуг є позитивною зміною, оскільки більш високі темпи росту виторгу (109,3%) в порівнянні з темпами росту вартості мобільних активів (89,3%) свідчать про прискорення оборотності оборотних коштів підприємств. Особливо в 2017р., коли швидкість зростання виручки перевищила і швидкість зростання вартості необоротних і оборотних активів: 120% проти 82% і 78% (табл. 1).

Таблиця 1 – Порівняння темпів зростання суми активів та виручки в транспортній галузі

Рік	Необоротні активи, млн.грн.	Оборотні і активи, млн.грн.	Виручка від реалізації послуг, млн.грн.	Темпи приросту		
				необоротні активи	оборотні активи	обсяг реалізації послуг
2012	226885,8	114880	228906,6			
2013	247983	126248	224523,5	1,09	1,10	0,98
2014	234921,7	134507,7	223068,4	0,95	1,07	0,99
2015	888430,3	184204	322291,2	3,78	1,37	1,44
2016	960118,2	279795,1	398913,7	1,08	1,52	1,24
2017	784171,7	217451,3	479013,7	0,82	0,78	1,20
2017/2012, млн..грн.	557285,9	102571,3	250107,1			
2017/2012,%	245,62	89,29	109,26			

Джерело: розроблено автором

Найбільшу питому вагу в структурі оборотних активів займає дебіторська заборгованість (58,4% на кінець 2017р.), значні частини запасів (21,2%) і грошових коштів (15,7%) (рис. 3).

Позитивний тренд дебіторської заборгованості (рис. 4) є негативною зміною, оскільки це уповільнює оборотність оборотних коштів транспортних підприємств. Основною причиною накопичення

дебіторської заборгованості є погіршення платоспроможності покупців.

В структурі пасивів підприємств транспортної галузі та зв'язку України переважає власний капітал, який є основним джерелом формування сукупних активів (рис. 5).

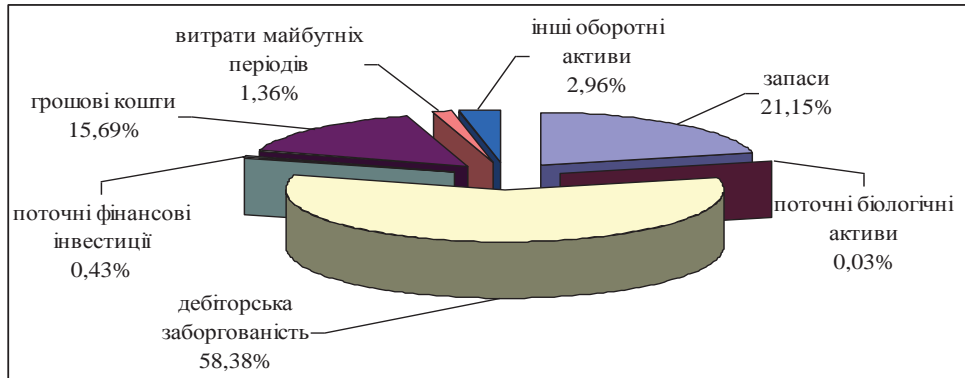


Рис. 3 – Структура оборотних активів підприємств транспорту та зв'язку України станом на кінець 2017р.

Джерело: [8]

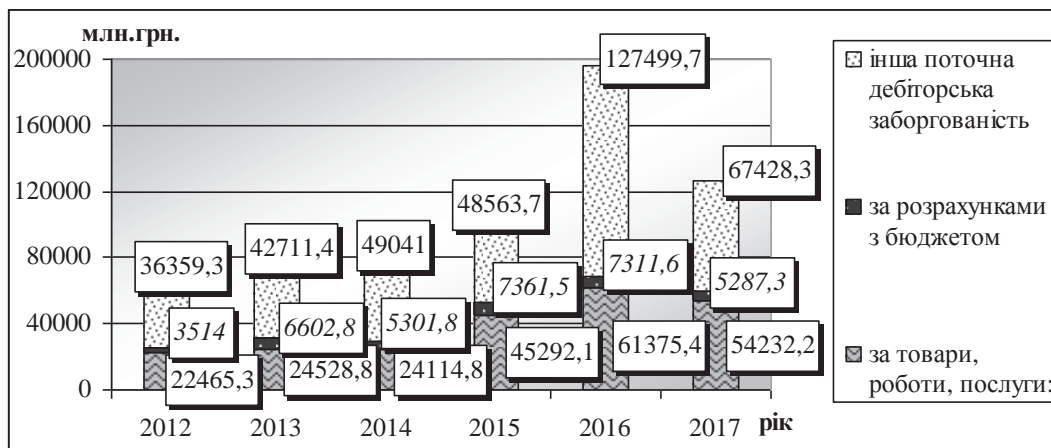


Рис. 4 – Динаміка дебіторської заборгованості транспортних підприємств України

Джерело: [8]

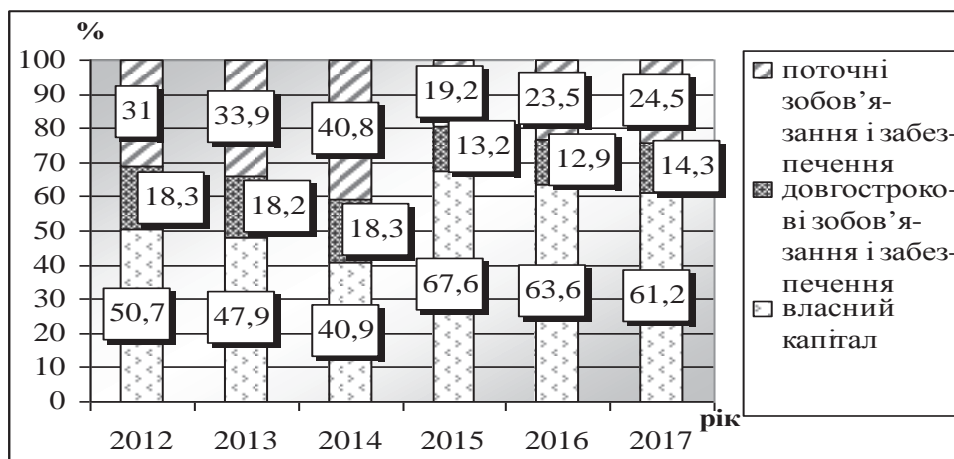


Рис. 5 - Структура необоротних пасивів підприємств транспортної галузі та зв'язку України станом на кінець року

Джерело: [8]

Значна частка поточних зобов'язань в структурі пасивів транспортних підприємств та її зростання в 2012-2014рр. і в 2015-2017рр. є негативним явищем, що послаблює фінансову стабільність підприємств.

Впродовж 2012-2017рр. вартість основних засобів в транспортній галузі повільно, але зростала, що свідчить про поступове розширення потенціалу підприємств і є результатом введення в експлуатацію нових транспортних засобів з метою покращення якості та розширення обсягів послуг, що надаються (рис. 6). Катастрофічне значення коефіцієнту зносу в 2012-2014 рр. свідчить про наявність дуже серйозної проблеми.

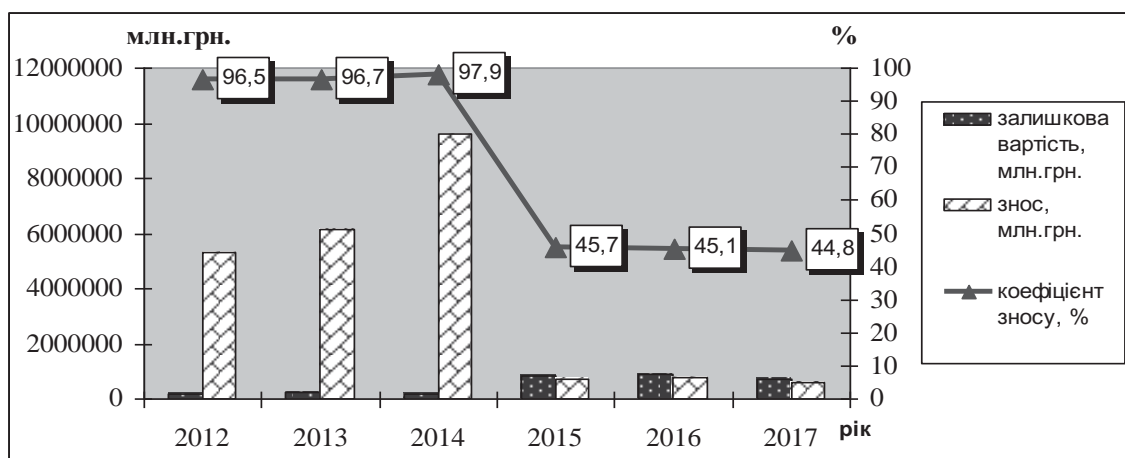


Рис. 6 – Динаміка залишкової вартості та коефіцієнту зносу основних засобів підприємств транспорту і зв'язку України станом на кінець року
Джерело: [8]

Проаналізуємо абсолютні показники забезпеченості підприємств транспорту та зв'язку власними оборотними коштами (рис. 7).

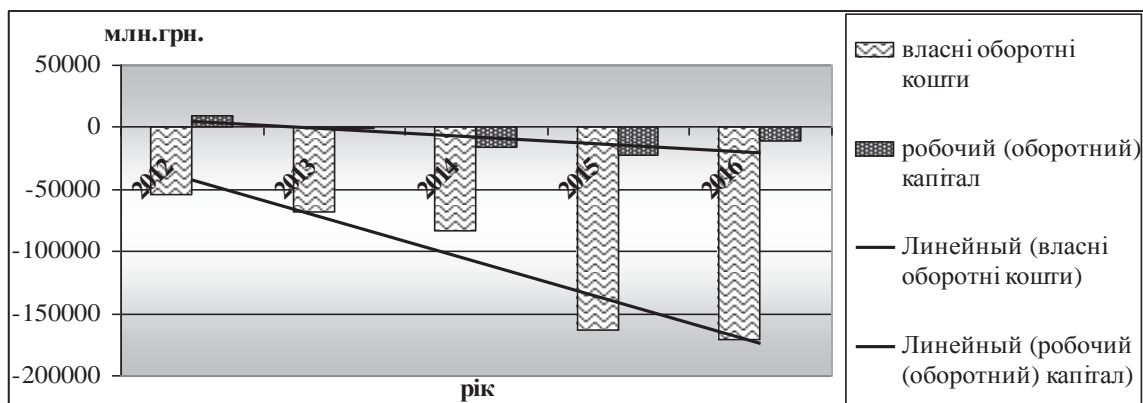


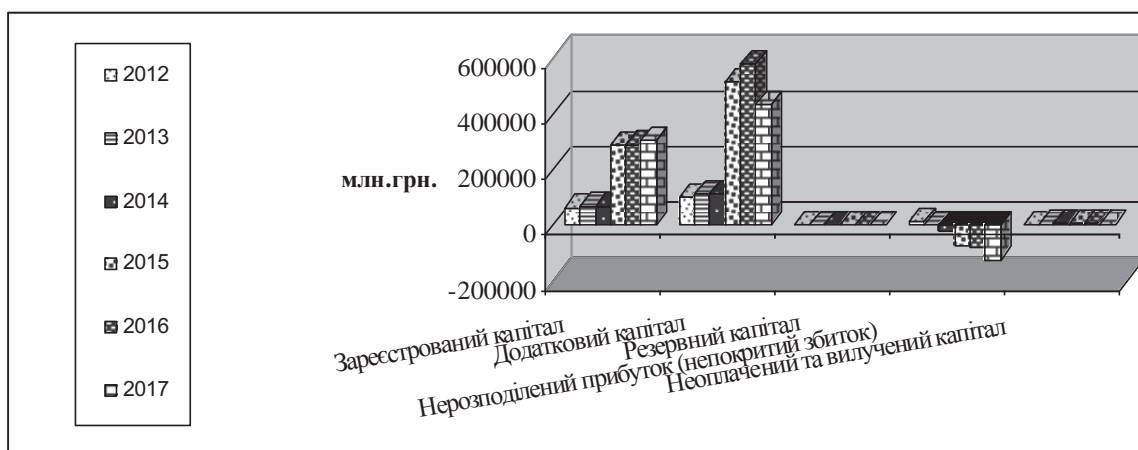
Рис. 7 - Власні оборотні кошти та робочий капітал підприємств транспорту і зв'язку України
Джерело: [8]

Як бачимо з діаграми на рис. 7, власних коштів транспортних підприємств недостатньо навіть для того, щоб покрити витрати на

необоротні активи, і в динаміці ситуація погіршується. Робочий капітал, що показує суму довгострокових джерел, спрямованих на фінансування оборотних активів, є позитивною величиною тільки у 2012р., але в інші роки цей показник має негативну тенденцію.

Таким чином, впродовж досліджуваного періоду на підприємствах транспорту і зв'язку спостерігаємо брак власного капіталу (в 2014р. сукупні позикові кошти майже в 1,5 разів перевищують власний капітал), тому вони користуються кредитними коштами, що в свою чергу, робить підприємства залежним від кредиторів. Водночас величина залучених коштів перевищує рекомендований рівень (у 2013-2014рр. коефіцієнт концентрації залучених коштів перевищив 59%) і має тенденцію до зростання, що є негативним фактором та свідчить про зниження рівня фінансової стійкості, підвищенні рівня залежності від кредиторів та негативно впливає на потенційних інвесторів.

За 2012-2017 рр. в структурі власного капіталу відбулись наступні зміни: в 2012-2013рр. зростала вартість усіх без винятків категорій власного капіталу, а в 2016-2017рр. зменшилась величина всіх складових власного капіталу, окрім зареєстрованого, який зростає. В 2014-му - рік початку тривалої економічної кризи в Україні величина нерозподіленого прибутку стала від'ємною і до кінця 2017 р. показник непокритого збитку тільки зростає. На кінець 2017 р. величина непокритого збитку становила: 125723,2 млн.грн. (рис. 8).



*Рис. 8 – Структурні частини власного капіталу транспортних підприємств України
Джерело: [8]*

Проаналізуємо фінансовий стан підприємств транспорту та зв'язку України також за допомогою низки відносних показників (табл. 2).

Таблиця 2 – Динаміка фінансових коефіцієнтів підприємств транспорту та зв'язку

Фінансові коефіцієнти	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	Нормативна величина
1	2	3	4	5	6	7	7
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	-0,31	-0,38	-0,55	-0,23	-0,22	-0,28	0,2-0,4, збільшення
Індекс постійного активу	1,31	1,38	1,55	1,23	1,22	1,28	<1, зменшення
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами	-0,47	-0,54	-0,62	-0,89	-0,61	-0,79	>0,1, збільшення
Коефіцієнт автономії	0,51	0,48	0,41	0,68	0,64	0,61	≥0,5, збільшення
Коефіцієнт мобільності	0,51	0,51	0,57	0,21	0,29	0,28	>0,5
Коефіцієнт співвідношення позикових та власних коштів	0,97	1,09	1,44	0,48	0,57	0,64	≤1, зменшення
Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0,27	0,28	0,31	0,16	0,17	0,19	0,4
Коефіцієнт фінансової незалежності капіталізованих джерел	0,73	0,72	0,69	0,84	0,83	0,81	0,6
Коефіцієнт фінансової стабільності	1,03	0,92	0,69	2,08	1,75	1,57	>0,8
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,25	0,19	0,13	0,17	0,12	0,14	0,2-0,3
Коефіцієнт загальної ліквідності (покриття)	1,08	1,00	0,89	0,89	0,96	0,88	1,5-2,5
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,86	0,79	0,73	0,73	0,81	0,67	0,7-1
Коефіцієнт оборотності активів	0,67	0,60	0,60	0,30	0,32	0,48	Збільшення
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	2,16	1,77	1,48	1,56	1,37	1,95	Збільшення
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	3,67	3,04	2,84	3,18	2,03	3,77	Збільшення
Коефіцієнт оборотності мобільних коштів	1,99	1,78	1,66	1,75	1,43	2,20	Збільшення
Коефіцієнт оборотності матеріальних оборотних коштів	10,77	9,68	10,31	11,16	10,57	10,40	Збільшення
Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача)	1,18	1,05	1,10	0,38	0,43	0,66	Збільшення
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	1,32	1,25	1,47	0,44	0,51	0,78	Збільшення
Рентабельність активів	2,20	0,22	-5,33	-1,30	1,03	-1,65	Збільшення
Рентабельність капіталу за чистим прибутком	0,92	-0,38	-6,11	-1,66	0,60	-1,68	Збільшення
Рентабельність власного капіталу	1,81	-0,79	-14,93	-2,46	0,94	-2,74	Збільшення
Чиста рентабельність продажів	1,37	-0,63	-10,13	-5,54	1,86	-3,51	Збільшення
Рентабельність виробничих фондів	1,45	-0,60	-10,03	-2,02	0,77	-2,18	Збільшення

Джерело: [8]

Через брак власних коштів та значне перевищення поточних зобов'язань над власним капіталом переважна частина показників фінансової стійкості не відповідають рекомендованих значенням. Серед показників фінансової стійкості тільки коефіцієнт фінансової незалежності капіталізованих джерел дещо перевищує рекомендований рівень, але це пояснюється тим, що в умовах кризового стану економіки банківський сектор, мінімізуючи власні ризики, обмежив довгострокові кредитні програми.

Коефіцієнти автономії, співвідношення позикових та власних коштів та фінансової стабільності відповідають нормативам у 2015-2017рр. Коефіцієнти маневреності власного капіталу, забезпеченості власними оборотними коштами, довгострокового залучення позикових коштів та індекс постійного активу значно менше обґрунтованих нормативних значень через недостатню величину власних коштів в порівнянні з вартістю немобільних активів. Коефіцієнт мобільності за останні 3 роки майже вдвічі менше рекомендованого рівня.

Серед показників ліквідності в галузі транспорту та зв'язку тільки коефіцієнт швидкої ліквідності перебуває в межах обґрунтованого нормативу, але й він у 2017р. вийшов за межі безризикової зони. Недостатня сума грошових коштів обумовлює низькі значення коефіцієнту абсолютної ліквідності. Коефіцієнт покриття також нижче рекомендованого рівня.

Показники ділової активності погіршуються у 2013р., 2014р. та 2016р., але у 2017р. за всіма показниками, окрім коефіцієнту оборотності матеріальних оборотних коштів, спостерігаємо позитивні зміни: кількість оборотів зростає, а їх терміни зменшуються. Через зменшення рівня доходів економічних суб'єктів та їх платоспроможності в умовах кризи зменшується кількість оборотів дебіторської та кредиторської заборгованості, відповідно зростає тривалість одного обороту.

Аналіз показників рентабельності показує зниження ефективності роботи підприємств галузі у 2013р, 2014р. та 2017р. Саме в ці роки фінансовий результат до оподаткування має від'ємні значення. Чистий збиток як результат діяльності транспортних підприємств та підприємств зв'язку був отриманий у 2013-2015рр. та 2017р. Причому ситуація стала змінюватися на краще у 2014р., коли сума чистого збитку почала зменшуватись, а 2016р. галузі вдалося вийти навіть з позитивним

результатом –чистий прибуток становив 7408,7 млн.грн., але 2017р. галузь знову закінчила зі збитком у розмірі 16796,7 млн.грн.

Враховуючи ситуацію, що склалася в галузі транспорту та на автомобільному транспорті зокрема, першочерговим завданням сьогодні є розробка стратегії та заходів щодо стабілізації фінансового стану підприємств.

Організаційно-економічний механізм стабілізації фінансового стану підприємства передбачає створення та взаємопогоджене функціонування макроекономічних та внутрішньофірмових методів та важелів, спрямованих, при наявності необхідного методичного, інформаційного, нормативно-правового, організаційно-інфраструктурного, фінансово-економічного забезпечення, на досягнення підприємством фінансової рівноваги, на забезпечення конкурентоспроможності його послуг в динамічних умовах оточуючого економічного середовища (рис. 9).

Стабілізація фінансового стану підприємства потребує якісних змін в управлінні його діяльністю шляхом формування та реалізації активної, зорієнтованої на майбутнє стратегії, побудованої на діалектичному зв'язку між намаганням забезпечити прибутковість, зменшити ризики і досягнути стабільності й передбачуваності розвитку соціально-економічних процесів (рис. 10).



*Рис. 10. - Стратегія стабілізації фінансового стану підприємства
Джерело: розроблено автором*

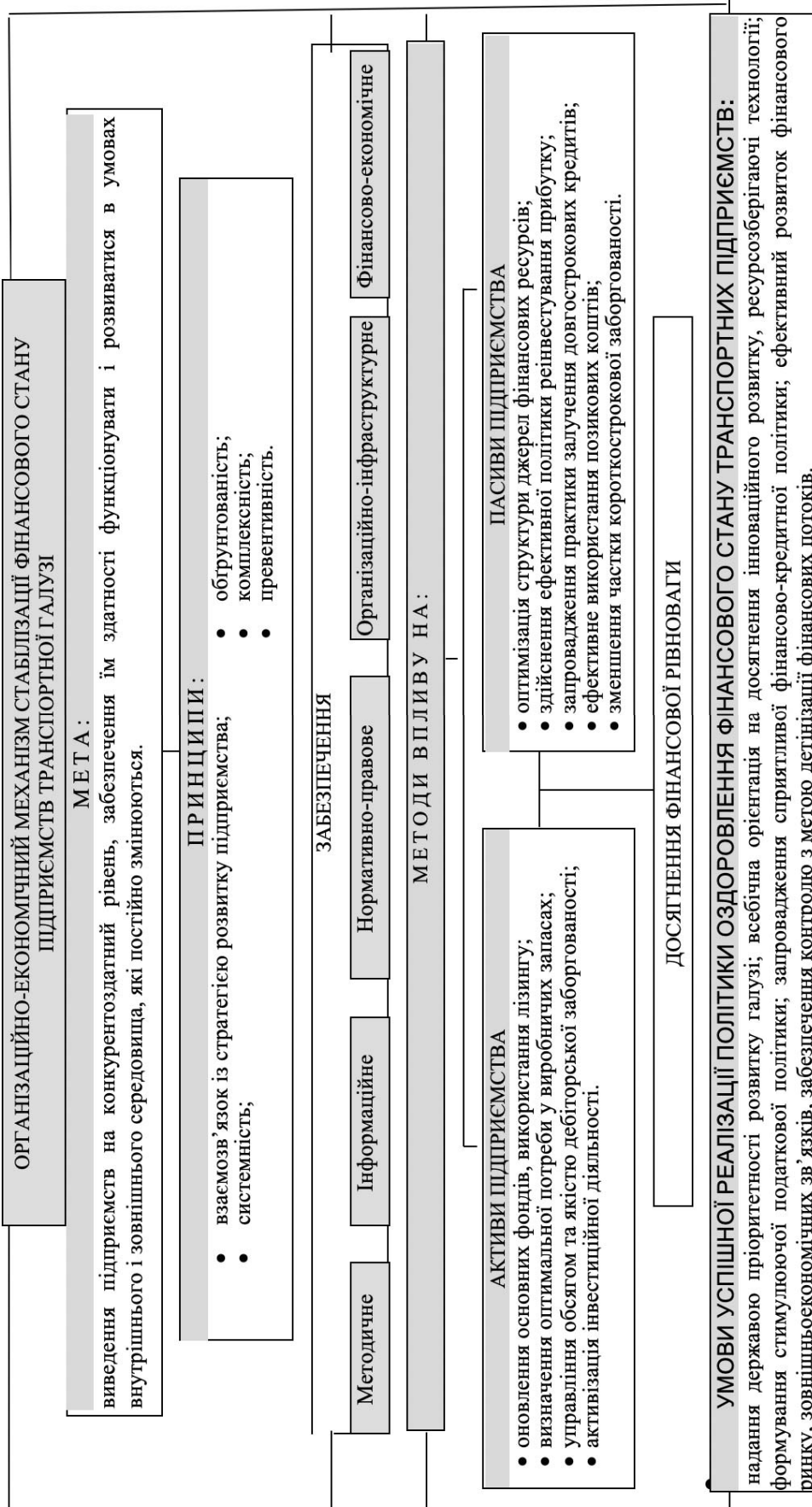


Рис. 9 - *Схема структуруютьворюючих елементів організаційно-економічного механізму стабілізації фінансового стану транспортних підприємств*

Джерело: розроблено автором

Стратегія стабілізації фінансового стану підприємства повинна бути зорієнтована на цілі розвитку підприємства, досяжна з точки його ресурсів (наявних і очікуваних) і скорегована з можливостями й загрозами навколишнього конкурентного середовища. Дана стратегія повинна засновуватись на чіткій політиці управління фінансовим станом підприємства на засадах бачення перспективних можливостей його ресурсного потенціалу.

Стабілізація фінансового стану транспортних підприємств можлива за умов успішної реалізації заходів, що стосуються функціонування ефективної транспортної системи, тарифної політики, обґрунтування перспективних параметрів технічних засобів транспорту, запровадження прогресивних технологій перевезень та технічних засобів нових поколінь, розробки принципово нових систем управління з використанням перспективних інформаційних і логістичних технологій.

Запропонований комплекс заходів, спрямованих на стабілізацію фінансового стану транспортних підприємств (табл. 3), побудований з урахуванням основних положень “Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року” [1,2] та “Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року” [3].

Таблиця 3 – Комплекс заходів стабілізації фінансового стану транспортних підприємств

Заходи стосовно стабілізації фінансового стану	Очікувані результати
<ul style="list-style-type: none"> - Реформування форм власності і розвиток конкурентного середовища на ринку транспортних послуг; - фінансування оновлення рухомого складу та матеріально-технічної бази обслуговування; - запровадження ефективних схем лізингу; - підвищення зарплатомісткості у собівартості продукції і платоспроможного попиту населення на транспортні послуги; - створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка враховувала б інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій; - формування ефективної податкової та кредитної політики стосовно підприємств транспорту; - посилення контролю за фінансовими потоками у сфері транспорту. 	<p>Розширення ринку транспортних послуг, підвищення якості транспортного обслуговування вітчизняних підприємств та населення, забезпечення протидії спаду обсягів надання послуг та руйнуванню ресурсного потенціалу, досягнення позитивних фінансових результатів функціонування підприємства.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Формування єдиного правового поля діяльності підприємств транспорту з урахуванням міжнародних норм; - активне фінансування інновацій та запровадження ресурсозберігаючих та енергозберігаючих технологій; 	<p>Розширення джерел формування фінансових ресурсів підприємств транспорту, досягнення ними такого рівня фінансової</p>

Продовження Табл. 3

<ul style="list-style-type: none"> - відновлення інвестиційної тарифної складової для забезпечення розширеного відтворення виробничих фондів транспорту; - запровадження необхідних заходів захисту і підтримки діяльності українських транспортних підприємств і підприємців на зовнішніх ринках при введенні міжнародними організаціями і урядами окремих держав нових, більш жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності; - удосконалення антимонопольного регулювання; - узгодження інтересів і об'єднання зусиль держави і бізнесу в розвитку транспортної системи. 	<p>стійкості, що зумовлює поступове економічне зростання і розширене відтворення на власній фінансовій основі, підвищення привабливості транспорту як сфери бізнесу та інвестицій.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Підвищення конкурентоспроможності національних перевізників на міжнародних ринках транспортних послуг; - вихід транспортно-дорожнього комплексу на світовий техніко-технологічний рівень; - подальший розвиток конкурентного середовища на транспорті та забезпечення комплексного обслуговування споживачів на базі впровадження логістичних принципів організації транспортного процесу; - створення та розвиток стратегічних альянсів у сфері транспорту. 	<p>Зміцнення фінансового стану транспортних підприємств; завдяки об'єднанню інтелектуального, фінансового і виробничого капіталу поява умов для поглибленого дослідження конкурентів і підвищення конкурентоспроможності, оптимізація управління ризиками фінансової стійкості, формування відповідного ділового середовища.</p>

Джерело: розроблено автором

Висновки. Підприємства транспорту та зв'язку мають хиткий фінансовий стан, що в умовах економічної кризи значно посилює ризикованість їх діяльності. Власних коштів підприємств не вистачає не тільки на те, щоб фінансувати частину оборотних коштів, але вони не покривають й витрати на необоротні активи. Перевищення суми поточних зобов'язань над мобільними активами та негативні тенденції зменшення показників ліквідності, - все це свідчить про посилення ризику не плато-спроможності підприємств галузі. Динаміка показників ділової активності підприємств галузі показує нестійкий розвиток та стрибкоподібні зміни. В цілому за період, що розглядався, ділова активність дуже повільно, але зменшується. Виключенням є лише показник оборотності матеріальних оборотних коштів, який має повільний позитивний тренд.

В 2012-2017рр. спостерігається погіршення всіх показників рентабельності підприємств транспорту та зв'язку України, що свідчить про зниження ефективності їх діяльності й викликано, в основному,

скороченням фінансових результатів через вплив економічної кризи, яка в першу чергу відобразилась падінням платоспроможного попиту та зростанням витрат.

Рентабельність власного капіталу має найбільші темпи падіння з-за накопичення непокритих збитків на балансі підприємства, які зменшують величину власного капіталу. На другому та третьому місці за темпами падіння – відповідно рентабельність продажів та виробничих фондів.

Слід зазначити, що хоча фінансові результати діяльності підприємств транспорту та зв'язку в 2014-2017рр., в період економічної кризи, яка почалась з кінця 2013р. в Україні, мають від'ємне значення, але у 2016 році підприємствам харчової промисловості вдалось переломити ситуацію і отримати прибутки від своєї діяльності. І це свідчить про те, що господарюючі суб'єкти поступово пристосувались працювати в умовах кризи. Проте у 2017р. навіть за умови посилення ділової активності, галузь отримала від'ємні фінансові результати, тобто загострення кризових явищ в економіці, невирішені політичні питання та економічні прорахунки державного управління економікою зводять нанівець зусилля підприємців.

Стабілізація фінансового стану підприємства є одним із напрямів управління його діяльністю і передбачає формування оптимальної структури капіталу, мінімізацію ризику зниження фінансової стійкості, забезпечення здатності підприємства в повному обсязі розраховуватися за своїми зобов'язаннями, його спроможності здійснювати розширене відтворення на власній фінансовій основі.

Організаційно-економічний механізм стабілізації фінансового стану підприємства передбачає створення та взаємопогоджене функціонування макроекономічних та внутрішньофірмових методів та важелів. Стратегія стабілізації фінансового стану підприємства повинна бути зорієнтована на цілі його розвитку, досяжна з точки зору його ресурсів і скорегована з можливостями й загрозами навколишнього конкурентного середовища.

Запропонований комплекс заходів щодо стабілізації фінансового стану транспортних підприємств зорієнтований на розширення джерел формування фінансових ресурсів, ефективне управління фінансовими ризиками та досягнення високого рівня фінансової стійкості, підвищення привабливості транспорту як сфери бізнесу та інвестицій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. Міністерство транспорту України. Проект // Автопрофи. – 2001. – №14–15. – С.14–18.
2. Наказ Мінтрансу України “Про створення робочої групи з перегляду проекту Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року” від 08.01.2008 №7 (v0007650-08). Електронний ресурс. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0007650-08/sp:max100>.
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
4. Дмитрієв І.А. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства [Текст]: монографія / Дмитрієв І.А., Близнюк А.О., Онісіфорова В.Ю.; Харків. нац.автомоб.-дорож. ун-т. – Харків: ХНАДУ, 2014. – 215 с.
5. Дулеба Н. В. Методичні основи оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства як складової його економічної безпеки // Науково-виробничий журнал Інноваційна економіка 10'2013[48]. С.16-22.
6. Нікітіна А.В. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств в глобальному середовищі [Текст]: монографія / А.В. Нікітіна, Д.А. Горючий, Д.В. Бабич; Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. – Харків: ХНАДУ, 2015. 186 с.
7. Статистичний збірник “Діяльність суб’єктів господарювання” за 2017 рік [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
8. Шинкаренко В.Г. Економічна безпека автотранспортних підприємств та їхня роль у роботі господарського комплексу України / В.Г. Шинкаренко // Зб. наук. праць НТУ. – 2009. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009_19_1/.