

ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ НА ПРИКЛАДІ ТРАНСПОРТНИХ

Антоненко Н.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, 3142206@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1478-6668

Гуцалюк О.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна, sheptynova_lena@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7435-116X

FINANCIAL AND ECONOMIC ACTIVITIES OF ENTERPRISES ON THE EXAMPLE OF TRANSPORT COMPANIES

Antonenko N.V., Candidate of Economic Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: 3142206@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1478-6668

Hutsaliuk O.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine, sheptynova_lena@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7435-116X

Постановка проблеми. Війна Росії проти України підкреслила важливість транспорту. Транспортний комплекс України евакуював мільйони громадян та підтримує вітчизняну економіку під час війни. З початком вторгнення загарбників на українську землю повністю припинилось повітряне сполучення зі світом, а також були заблоковані морські порти. Тому вся важка робота лягла на плечі залізничників та автомобілістів, які з перших днів війни допомогли мільйонам українців виїхати до сусідніх країн чи у більш безпечні регіони Вітчизни, врятувавши тим самим багатьом з них життя. Автомобільний транспорт, часто під обстрілами, розгорнули поставки зброї та усього необхідного Збройним силам України, що допомогло вистояти у найбільш складні періоди війни. Транспорт продовжив доставляти продукти харчування, гуманітарну допомогу, будівельні матеріали для відбудови зруйнованого варварами та багато чого іншого і, тим самим, дав необхідний кровообіг національній економіці.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженню особливостей проведення оцінки фінансового стану суб'єкта господарювання присвячено ряд робіт вітчизняних та закордонних вчених економістів, серед яких треба виділити праці Г. Г. Кірейцева, Б. Є. Грабовецького, Т. А. Обушак, Т. В. Безбородова, І. О. Бланка, М. Д. Білик, М.Г. Чумаченко, О. В. Яриш, О. М. Волкова, М. О. Федотова, Н. О. Русака В., Шевчук, Н.Правдюк, Т. Мулик, Н. Зdirko, О.Томчук, Н. Гудзенко та ін

Постановка завдання. Основним завданням є аналіз та оцінка фінансового стану підприємств галузі пасажирських перевезень в Україні та внесення пропозицій щодо покращення та розвитку їх фінансового стану.

Основний матеріал. Параметри транспортної системи України та основні фактори організації діяльності визначають її як одну з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації економіки, розвитку зовнішньоторговельної діяльності, задоволення потреб населення та господарського виробництва у перевезеннях, захисті економічних інтересів України тощо [1].

Для порівняльного аналізу діяльності автотранспортних підприємств вибрано три комунальні автотранспортні підприємства, які працюють в трьох різних містах України: м. Київ (КП «Автотранспортне підприємство ВО КМР (КМДА)») і м. Вінниця (КП "Вінницька транспортна компанія).

КП «Автотранспортне підприємство ВО КМР (КМДА)». Підприємство створено з метою максимального забезпечення суспільних потреб в автотранспортних послугах та отримання на цій основі прибутку. Предметом діяльності КП «Автотранспортне підприємство ВО КМР (КМДА)»: здійснення автотранспортного обслуговування виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), його структурних підрозділів, Київської міської ради за рахунок коштів бюджету міста Києва; надання послуг підприємствам, установам, організаціям та населенню з внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів автобусами, на таксі, легковими автомобілями на замовлення, надання послуг з внутрішніх перевезень вантажів вантажними автомобілями; надання

послуг юридичним та фізичним особам з технічного обслуговування та ремонту автомобілів, проведення обов'язкового технічного контролю та перевірки технічного стану транспортних засобів у встановленому порядку; надання послуг із зберігання транспортних засобів на автостоянках, що закріплені на праві господарського відання за підприємством; надання іншим підприємствам, установам та організаціям в оренду (позичку) приміщень, транспортних засобів та обладнання в установленому законодавством порядку. [2] Аналіз діяльності КП «Автотранспортне підприємство ВО КМР (КМДА)» за п'ять років наведено в таблиці 1.

Таблиця 1 – Фінансово-господарський аналіз КП «Автотранспортне підприємство ВО КМР (КМДА)»

Table 1 – Financial and economic analysis of KP «Motor transport enterprise of the KMR (KMDA)»

№	Показники	Роки				
		2017	2018	2019	2020	2021
1. Показники оцінки майнового стану підприємства						
1.1	Коефіцієнт зносу основних засобів	0,61	0,44	0,45	0,46	0,42
1.2	Коефіцієнт придатності	0,39	0,56	0,55	0,54	0,58
1.3	Коефіцієнт мобільності	0,16	0,10	0,15	0,13	0,12
1.4	Частка обігових виробничих фондів	0,22	0,26	0,71	0,80	0,80
1.5	Частка обігових виробничих фондів в активі	0,03	0,02	0,09	0,09	0,08
2. Показники аналізу джерел формування капіталу підприємства						
2.1	Коефіцієнт автономії	0,89	0,96	0,97	0,60	0,67
2.2	Коефіцієнт співвідношення залучених та власних джерел коштів	0,12	0,04	0,04	0,44	0,36
2.3	Коефіцієнт мобільності	0,16	0,10	0,15	0,13	0,12
2.4	Коефіцієнт маневреності власних коштів	0,04	0,06	0,10	-0,31	-0,24
2.5	Коефіцієнт забезпечення власними обіговими коштами	1,06	2,26	1,03	-3,19	-2,65
2.6	Коефіцієнт виробничих фондів	0,89	0,93	0,96	0,71	0,98
3. Показники ліквідності						
3.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,13	0,89	0,33	0,03	0,04
3.2	Коефіцієнт критичної ліквідності	1,02	1,81	1,07	0,07	0,08
3.3	Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття)	1,31	2,46	3,68	0,35	0,40
4. Відносні показники оцінювання фінансової стійкості підприємства						
4.1	Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	0,11	0,04	0,03	0,40	0,33
4.2	Коефіцієнт фінансового ризику	0,12	0,04	0,04	0,66	0,49
4.3	Коефіцієнт фінансової стабільності	8,47	26,51	27,60	1,52	2,04
4.4	Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0,00	0,00	0,00	0,12	0,09
4.5	Коефіцієнт довгострокових зобов'язань	0,00	0,00	0,00	0,20	0,20
4.6	Коефіцієнт поточних зобов'язань	1,00	1,00	1,00	0,80	0,80
4.7	Коефіцієнт забезпеченості оборотних активів власними оборотними коштами	0,24	0,59	0,73	-2,55	-2,12
4.8	Коефіцієнт маневреності власних оборотних коштів	0,43	0,61	0,12	-0,03	-0,05
5. Показники оцінки ділової активності						
5.1	Коефіцієнт загальної оборотності активу	1,11	0,15	0,13	0,09	0,08
5.2	Тривалість одного обороту у днях	45	216	372	475	475
5.3	Коефіцієнт закріплення (завантаження) оборотних коштів	0,12	0,59	1,02	1,30	1,30
5.4	Коефіцієнт оборотності власного капіталу	1,24	0,16	0,13	0,14	0,12
5.5	Коефіцієнт оборотності власного оборотного капіталу	33,95	2,85	1,35	-0,30	-0,36
5.6	Середня тривалість обороту власного капіталу	290	2298	2752	2526	2986
5.7	Середня тривалість обороту власного оборотного капіталу	11	126	267	-1194	-995
5.8	Фондовіддача	1,25	0,16	0,13	0,12	0,08
5.9	Коефіцієнт оборотності запасів	29,30	25,64	8,93	7,14	9,93
5.10	Період одного обороту запасів	12	14	40	50	36

Джерело: складено автором на основі даних фінансової звітності підприємства [2]

КП «Автотранспортне підприємство ВО КМР (КМДА)» є збитковим. Так як на підприємстві збитки протягом 2017-2021 рр. Довгострокові зобов'язання відсутні з 2017-2019 роки.

Оцінка майнового стану підприємства свідчить про те, що основні засоби зношені майже на половину до 2021 року і вони ще придатні на 58%. У виробничій сфері знаходиться значна частка оборотних активів у 2019 році 71%, 2020 році 80%, у 2021 році 80%.

Нормативне значення коефіцієнта автономії знаходиться в межах 0,4 – 0,6. На нашому підприємстві в 2017 році складає 0,89, у 2018 році 0,96, у 2019 році 0,97, у 2020 році 0,60, у 2021 році 0,67. З 2017-2019 роки значення показника фінансової автономії є занадто високим, а потенціал для зростання компанії, збільшення частки ринку, збільшення обсягу продажів, підвищення ефективності роботи за рахунок залучення додаткових коштів є, то доцільно залучати додаткові позикові кошти.

Співвідношення залучених та власних коштів з кожним роком коливається і на 2021 рік становить 36%, це свідчить про те, що підприємство майже залежне від зовнішніх кредиторів, хоча протягом 2018-2019 років підприємство було незалежним від кредиторів. Протягом 2020 – 2021 рр. коефіцієнт маневрованості капіталом є від'ємний, це означає, що власний капітал спрямований на фінансування необоротних активів. Тому для фінансування оборотних активів необхідно звертатись до позикових джерел фінансування. У 2017-2019 роках коефіцієнт маневрованості власним капіталом має позитивне значення. Нормативне значення показника 0,1 і вище свідчить про достатність власних фінансових ресурсів для фінансування оборотних активів і частки необоротних, але не на цьому підприємстві. Також спостерігається негативна тенденція в достатності власних обігових коштів на 2020-2021 роки, тобто у підприємства немає власних коштів.

Проаналізувавши ліквідність КП «Автотранспортне підприємство ВО КМР (КМДА)», ми можемо стверджувати, що з 2020 року підприємство є не ліквідним. Йому не вистачає коштів для покриття невідкладних зобов'язань, оскільки показник абсолютної ліквідності складає на 2020 рік 0,03, на 2021 рік 0,04 значно менше ніж нормативне 0,2. Рекомендоване значення коефіцієнта критичної ліквідності від 0,7-1,5. Таким чином у 2017 році і в 2019 році підприємство було в змозі погашати частку кредиторської заборгованості за рахунок найбільш ліквідних активів і характеризує платоспроможність підприємства в цих роках. У 2020-2021 році показник становить 0,07 і 0,08 відповідно, це свідчить про те, що підприємство не в змозі погасити короткострокові зобов'язання.

Протягом 2020-2021 роках існує фінансовий ризик, про це свідчить коефіцієнт покриття. Низький рівень ліквідності, як правило свідчить про ускладнення надання послуг, погано організовано матеріально-технічне забезпечення.

На одиницю залучених коштів припадає у 2017 році на 1 гривню власних коштів 0,12 грн. залучених, у 2018 році 0,04 грн., у 2019 році 0,04 грн., у 2020 році 0,66 грн., у 2021 році 0,49 грн.

Коефіцієнт фінансової стабільності характеризує забезпеченість заборгованості підприємства власними коштами. Перевищення власних коштів над позиковими засвідчує фінансову стійкість, що ми спостерігаємо на підприємстві. Протягом 5 років він вище за 1, отже підприємство є фінансово стійким.

Коефіцієнт маневрованості власного капіталу протягом 2017-2019 років менше за 1, нормативним вважається значення 0,1 і вище. Це свідчить про недостатність власних фінансових ресурсів для фінансування необоротних активів і частини оборотних. Від'ємне значення показника спостерігаємо протягом 2020-2021 років, що свідчить про те, що власний капітал і кошти, залучені на довгостроковій основі, спрямовані на фінансування необоротних засобів, тому для фінансування оборотних активів необхідно звертатися до позичкових джерел фінансування. Це веде до зниження фінансової стійкості.

Коефіцієнт загальної оборотності активи з кожним роком зменшується. Наприклад в 2017 році кожна одиниця активів принесла 1,11 одиниць реалізованих послуг, а в 2021 році 0,08 одиниць. І це призводить до зростання одного обороту у днях, наприклад у 2020 році він становить 475 днів, це більше року.

Величина оборотних активів на 1 грн. реалізованої продукції в 2017 році 0,12 грн., в 2018 році 0,59 грн., в 2019 році 1,02 грн., в 2020 і в 2021 роках 1,30 грн. Чим менше припадає оборотних активів на 1 грн. реалізованих послуг, тим ліпше вони використовуються.

Період погашення дебіторської заборгованості зростає з кожним роком, але є позитивним те, що період погашення кредиторської заборгованості зменшується. В 2021 році погашається кредиторська заборгованість протягом 4 днів.

З 2017-2019 роки підприємство було здатне проводити активну діяльність навіть в умовах відсутності доступу до позикових коштів і зовнішніх джерел фінансування компанії. Але з 2020 року на підприємстві ситуація різко змінюється. З 2020 року підприємство стає фінансово залежне від зовнішніх кредиторів. Весь власний капітал і довгострокові джерела спрямовані на фінансування необоротних активів і в компанії немає довгострокових коштів для формування власного оборотного капіталу.

Починаючи з 2020 року підприємство без короткострокового та довгострокового позикового капіталу не зможе забезпечити безперебійний виробничо-збутової процес. В умовах скорочення можливостей для залучення таких коштів операційний процес може зупинитися. У поточних умовах підприємство може працювати ефективно, однак збільшення вартості залучення позикових коштів, закриття доступу на кредитний ринок і ринок капіталу може призвести до проблем фінансування оборотного капіталу.

Комунальне підприємство «Вінницька транспортна компанія» предметом діяльності є: пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення, у тому числі: міський електричний транспорт; міський автомобільний транспорт загального користування; вантажний автомобільний транспорт. Аналіз діяльності КП «Вінницька транспортна компанія» за п'ять років наведено в таблиці 2.

Комунальне підприємство «Вінницька транспортна компанія» протягом п'яти років відноситься до збиткових підприємств. Знос основних засобів не перевищує 45%.

Показник фінансової автономії – один з найбільш важливих коефіцієнтів фінансової стійкості. Значення показника говорить про те, яку частину своїх активів компанія здатна профінансувати за рахунок власних фінансових ресурсів. Наприклад, якщо в 2017 і 2020 роках коефіцієнт дорівнює 0,77, то це означає, що компанія здатна профінансувати 77% активів за рахунок власного капіталу, в 2018 і 2021 роках 78%.

В 2017 році на 1 грн. власного капіталу припадає 0,30 грн. позикових коштів, в 2018 році 0,28 грн., в 2019 році 0,26 грн., в 2020 році 0,31 грн, в 2021 році 0,29 грн. припадає позикових коштів.

У підприємства недостатню власних коштів для формування необоротних активів і як наслідок дефіцит власних оборотних коштів.

Комунальне підприємство «Вінницька транспортна компанія» не вистачає коштів для покриття невідкладних зобов'язань, про свідчить показник ліквідності. Менше 20% кредиторської заборгованості може бути погашено за рахунок найбільш ліквідних активів. На підприємстві низька платоспроможність. Низький рівень ліквідності, як правило свідчить про ускладнення збуту.

Частка власного капіталу в загальній сумі фінансових ресурсів більша 77%. Свідчить про те, що зобов'язання можуть бути покриті власними коштами. На одиницю власних коштів у 2017 році припадає 0,30 грн. залучених, у 2018 році 0,28 грн., у 2019 році 0,26 грн., у 2020 році 0,31 грн. і в 2021 році 0,29 грн. залучених коштів. Поточні зобов'язання займають велику частину в загальній сумі джерел. Наприклад в 2017 році 93%, в 2018 році 94%, в 2019 році 100%, в 2020 році 97%, в 2021 році 99% складають поточні зобов'язання. Для одного обороту оборотних коштів на підприємстві було необхідно: 2017 рік 60 днів, 2018 рік 72 дні, 2019 рік 73 дні, 2020 рік 74 дні, 2021 рік 92 дні.

Дебітори розраховуються зі своїми боргами в середньому до 15 днів.

Підприємству необхідно працювати в напрямку збільшення частки власних ресурсів. Це дозволить збільшити суму власних оборотних коштів.

Висновки. Комунальні підприємства приносять суспільні блага населенню та забезпечують потреби у транспортних послугах жителів міста чи регіону. У критичних ситуаціях – під час воєнних дій, природних лих та інших надзвичайних ситуаціях комерційний бізнес припиняє свою діяльність. Тоді як комунальні підприємства продовжують надавати послуги. Комунальні підприємства здатні самостійно впроваджувати та модернізувати власні транспортні засоби.

Вагомими недоліками комунальних транспортних підприємств є надмірна концентрація необоротних важко ліквідних активів через яку підприємства втрачають мобільність. До того ж підприємства неефективно використовують ресурси, про що свідчить високий рівень зношеності активів та низькі показники рентабельності; незбалансована структура джерел фінансування капіталу, велике накопичення боргів та як наслідок високий рівень залежності від зовнішніх кредиторів, неспроможність виконувати поточні зобов'язання, недостатність коштів для реінвестицій та розширення операційної діяльності, збитковість підприємств; низька рентабельність основних засобів через високу вікову зношеність, відсутність можливості придбання нових транспортних

засобів (саме нових, а не тих, які були передані з європейських країн після 30-40-ка років експлуатації).

Таблиця 2 – Фінансово-господарський аналіз КП «Вінницька транспортна компанія»
Table 2 – Financial and economic analysis of KP «Vinnytsia Transport Company»

№	Показники	Роки				
		2017	2018	2019	2020	2021
1. Показники оцінки майнового стану підприємства						
1.1	Коефіцієнт зносу основних засобів	0,49	0,44	0,34	0,38	0,41
1.2	Коефіцієнт придатності	0,51	0,56	0,66	0,62	0,59
1.3	Коефіцієнт мобільності	0,15	0,23	0,16	0,15	0,12
1.4	Частка обігових виробничих фондів	0,60	0,48	0,60	0,57	0,73
1.5	Частка обігових виробничих фондів в активі	0,08	0,09	0,08	0,08	0,08
3. Показники аналізу джерел формування капіталу підприємства						
3.1	Коефіцієнт автономії	0,77	0,78	0,80	0,77	0,78
3.2	Коефіцієнт співвідношення залучених та власних джерел коштів	0,30	0,28	0,26	0,31	0,29
3.3	Коефіцієнт мобільності	0,15	0,23	0,16	0,15	0,12
3.4	Коефіцієнт маневреності власних коштів	-0,13	-0,05	-0,08	-0,23	-0,15
3.5	Коефіцієнт забезпечення власними обіговими коштами	-1,04	-0,24	-0,58	-2,02	-1,37
3.6	Коефіцієнт виробничих фондів	0,84	0,73	0,86	0,84	0,87
4. Показники ліквідності						
	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,01	0,04	0,03	0,08	0,03
	Коефіцієнт критичної ліквідності	0,14	0,17	0,13	0,23	0,10
	Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття)	0,60	0,89	0,68	0,61	0,48
5. Відносні показники оцінювання фінансової стійкості підприємства						
5.2	Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	0,23	0,22	0,20	0,24	0,22
5.3	Коефіцієнт фінансового ризику	0,30	0,28	0,26	0,31	0,29
5.4	Коефіцієнт фінансової стабільності	3,35	3,53	3,89	3,18	3,47
5.5	Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0,02	0,02	0,00	0,01	0,00
5.6	Коефіцієнт довгострокових зобов'язань	0,07	0,06	0,00	0,03	0,01
5.7	Коефіцієнт поточних зобов'язань	0,93	0,94	1,00	0,97	0,99
5.9	Коефіцієнт забезпеченості оборотних активів власними оборотними коштами	-0,80	-0,19	-0,47	-1,26	-1,09
5.11	Коефіцієнт маневреності власних оборотних коштів	-0,03	-0,21	-0,10	-0,11	-0,06
6. Показники оцінки ділової активності						
6.1	Коефіцієнт загальної оборотності активу	0,77	0,94	0,70	0,70	0,42
6.2	Тривалість одного обороту у днях	60	72	73	74	92
6.3	Коефіцієнт закріплення (завантаження) оборотних коштів	0,17	0,20	0,20	0,20	0,25
6.4	Коефіцієнт оборотності власного капіталу	1,00	1,21	0,88	0,91	0,54
6.5	Коефіцієнт оборотності власного оборотного капіталу	-7,57	-	-	-3,92	-3,64
			26,44	10,61		
6.6	Середня тривалість обороту власного капіталу	359	298	411	396	664
6.7	Середня тривалість обороту власного оборотного капіталу	-48	-14	-34	-92	-99
6.8	Фондовіддача	0,92	1,30	0,81	0,83	0,48
6.9	Коефіцієнт оборотності запасів	12,29	8,65	11,38	17,65	18,08
6.10	Період одного обороту запасів	29	42	32	20	20

Джерело: складено автором на основі даних фінансової звітності підприємства [3]

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Максимчук О. Стратегічні напрями розвитку підприємств транспортної галузі / О. Максимчук // Економіст. 2013. № 8. С. 61–63.
2. Офіційна інформація Комунальне підприємство «Автотранспортне підприємство виконавчого органу Київської міської ради(Київської міської державної адміністрації)» URL: [https://kyivaudit.gov.ua/vr/ka/company.nsf/\(pdpr\)/EB46075A3F5B7DEEC2257EDC002B7CE0?OpenDocument](https://kyivaudit.gov.ua/vr/ka/company.nsf/(pdpr)/EB46075A3F5B7DEEC2257EDC002B7CE0?OpenDocument).
3. Офіційна інформація Комунальне підприємство «Вінницька транспортна компанія» URL: <https://2021.vmr.gov.ua/MunicipalEnterprise/Lists/KPVTK/Default.aspx>

REFERENCES

1. Maksimchuk O. Strategic directions of development of enterprises in the transport industry / O. Maksimchuk // Economist. 2013. No. 8. P. 61–63. [in Ukrainian]
2. Official information of the Communal Enterprise "Vehicle Transport Enterprise of the Executive Body of Kyiv City Council (Kyiv City State Administration)" URL: [https://kyivaudit.gov.ua/vr/ka/company.nsf/\(pdpr\)/EB46075A3F5B7DEEC2257EDC002B7CE0?OpenDocument](https://kyivaudit.gov.ua/vr/ka/company.nsf/(pdpr)/EB46075A3F5B7DEEC2257EDC002B7CE0?OpenDocument). [in Ukrainian]
3. Official information Municipal enterprise "Vinnytsia Transport Company" URL: <https://2021.vmr.gov.ua/MunicipalEnterprise/Lists/KPVTK/Default.aspx> [in Ukrainian]

РЕФЕРАТ

Антоненко Н.В. Фінансово-господарська діяльність підприємств на прикладі транспортних підприємств / Н.В. Антоненко, О.І. Гуцалюк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2023. – Вип. 2 (56).

В статті досліджено фінансово-господарську діяльність двох транспортних підприємств, проаналізовано їх діяльність.

Об'єкт дослідження – Комунальне підприємство «Автотранспортне підприємство виконавчого органу Київської міської ради(Київської міської державної адміністрації)» і Комунальне підприємство «Вінницька транспортна компанія».

Мета роботи є аналіз фінансового стану підприємств.

Метод дослідження – метод індукції і дедукції.

Оцінка фінансової діяльності підприємств дозволяє знайти додаткові джерела фінансування з обґрунтуванням величини, ліквідності та структури залучених коштів. Разом з тим фінансовий стан більшості підприємств нестабільний, виникають проблеми щодо прийняття вірних управлінських рішень щодо результатів оцінки фінансової діяльності підприємств, що призводить до невизначеності: у ділових партнерах, у законодавчій базі, фінансово-економічній політиці держави, а, отже, і у перспективах діяльності суб'єкта господарювання.

Вагомими недоліками комунальних транспортних підприємств є надмірна концентрація необоротних важко ліквідних активів через яку підприємства втрачають мобільність. До того ж підприємства неефективно використовують ресурси, про що свідчить високий рівень зношеності активів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА, ФІНАНСОВИЙ СТАН, АНАЛІЗ.

ABSTRACT

Antonenko N.V., Hutsalyuk O.I. Financial and economic activity of enterprises on the example of transport enterprises. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: National Transport University, 2023. – Issue 2 (56).

The article examines the financial and economic activities of two transport enterprises, analyzes their activities.

The object of the study is the Communal Enterprise "Motor Transport Enterprise of the Executive Body of the Kyiv City Council (Kyiv City State Administration)" and the Communal Enterprise "Vinnytsia Transport Company".

The purpose of the work is to analyze the financial condition of enterprises.

The research method is the method of induction and deduction.

The assessment of the financial activity of enterprises allows to find additional sources of financing with justification of the size, liquidity and structure of the funds involved. At the same time, the financial condition of most enterprises is unstable, there are problems with making correct management decisions regarding the results of evaluating the financial activity of enterprises, which leads to uncertainty: in business partners, in the legislative framework, the financial and economic policy of the state, and, therefore, in the prospects of activity business entity.

A significant disadvantage of utility transport enterprises is the excessive concentration of non-current, hardly liquid assets, due to which the enterprises lose their mobility. In addition, enterprises use resources inefficiently, as evidenced by a high level of wear and tear of assets.

KEY WORDS: TRANSPORT, TRANSPORT COMPANIES, FINANCIAL CONDITION, ANALYSIS.

АВТОРИ:

Антоненко Надія Василівна, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: 3142206@gmail.com, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1к. 424. orcid.org/0000-0003-1478-6668

Гуцалюк Олена Ігорівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: sheptynova_lena@ukr.net, тел. +380976585175, Україна, 03118, м. Київ, вул. Згурівська, 18. orcid.org/0000-0001-7435-116X

AUTHOR:

Antonenko N., National Transport University, Associate Professor of the Department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: 3142206@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1st. 424. orcid.org/0000-0003-1478-6668

Hutsaliuk Elena, National Transport University, the assistant of finance, accounting and audit, email: sheptynova_lena@ukr.net, tel. +380976585175, Ukraine, 03118, Kyiv, Zgurovsky str. 18. orcid.org/0000-0001-7435-116X

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри економіка, директор ВАТ «УКРАКАДЕМІНВЕСТБУД» Київ, Україна

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувачка кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна

REVIEWER:

Bondarenko EV, Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Professor of Economics, Director of «OJSC UKRACADEMINVESTBUD» Kyiv, Ukraine

A.V. Bazylyuk, Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Head of the Department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine