



Володимир КОСТЕЦЬКИЙ

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

Розглянуто сучасні реалії забезпечення фінансовими ресурсами підприємств міського електротранспорту та виявлено особливості їх формування. Обґрунтовано проблеми функціонування підприємств галузі, сформульовано концептуальні підходи й окреслено напрями фінансування підприємств міського електротранспорту відповідно до стратегічних засад соціально-економічного розвитку України.

The article presents the modern realities of providing by the financial resources of public transport enterprises. The author discovers the features of formation the financial resources processes. The problems of functioning of this industry enterprises and forming of theoretical generalizations and directions of improvement of financing processes development of public transport enterprises in accordance with strategic bases of social and economic development of Ukraine are explored.

Кожне підприємство використовує в своїй діяльності різноманітні види ресурсів, основними з яких є фінансові. Аналіз стану наявних ресурсів на підприємстві дозволяє виробити найдоцільніші та найефективніші способи їх поєднання, щоб одержати найбільшу віддачу в конкретній ситуації.

Економічну стратегію підприємства можна розділити на окремі складові, виділяючи завдання управління доходами, витратами, якістю продукції (послуг), цінами (тарифами) і т. д. Проте у будь-якому випадку питання економічної стратегії підприємства, як інструменту забезпечення його стійкості, зводиться, перш за все, до гарантування достатності фінансових ресурсів для виконання поставлених перед підприємством

завдань, а також якісного й ефективного використання. Таким чином, можемо констатувати, що до найважливіших завдань управління підприємством слід віднести завдання формування оптимального обсягу і структури його фінансових ресурсів.

Відомо, що ефективність діяльності підприємств комунального господарства, до яких належать і підприємства міського електротранспорту, в сучасних умовах значною мірою визначається не лише наявністю платоспроможного споживача, але й здатністю гармонійно доповнити виробничу діяльність активними діями у сфері обігу, забезпеченістю трудовими і фінансовими ресурсами. Проте розглянути всі завдання, які необхідно вирішувати в рамках логістичної

діяльності підприємства стосовно всієї різноманітності ресурсів, що використовуються навіть у невеликому виробництві, в одній статті практично неможливо. Тому, на нашу думку, доцільно обмежити коло даних завдань найважливішими (з погляду їх практичної значимості) у контексті вирішення проблем формування фінансових ресурсів підприємства, які виявляють в процесі аналізу реальної ситуації на підприємствах міського електротранспорту.

Питанням діяльності підприємств міського електротранспорту значну увагу надавали радянські вчені-економісти, зокрема Ш. З. Васерман, В. П. Наумов, Р. І. Орлова, С. В. Розенберг, Т. А. Строганова, А. І. Файнберг та ін. В наукових розробках названих авторів порушуються складні проблеми економіки, організації та планування діяльності вказаних підприємств. Проте після розпаду СРСР, з набуттям колишніми союзними республіками державної незалежності, дана галузь народногосподарського комплексу зазнала значних змін і зіткнулася з цілою низкою нових проблем. На сучасному етапі їх дослідженнями займаються такі українські та закордонні вчені як В. Х. Далека, В. В. Димченко, Ю. М. Коссой, В. М. Лисюк, М. Ю. Радченко, М. Н. Стоянова, І. А. Чигринець, Н. Л. Шлафман та ін. Разом з тим, поки що малодослідженими залишаються питання, пов'язані з врахуванням галузевих особливостей фінансування комунальних транспортних підприємств. Здійснення ринкових перетворень в Україні вимагає нових теоретичних і практичних підходів до підвищення ефективності фінансового забезпечення діяльності усіх без винятку суб'єктів господарювання. За таких обставин вирішення проблем формування фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту, що нагромадилися упродовж останніх

років, слід вважати актуальним напрямком наукових пошуків.

Завданням даного дослідження є відображення сучасних реалій забезпечення фінансовими ресурсами вітчизняних підприємств міського електротранспорту та виявлення особливостей процесів їх формування. Мета цієї статті полягає в тому, щоб розкрити проблеми функціонування підприємств даної галузі, сформулювати концептуальні підходи й напрями фінансового забезпечення діяльності зазначених підприємств відповідно до стратегічних завдань соціально-економічного розвитку нашої держави.

Підприємства міського електричного транспорту належать до одного з найважливіших секторів соціальної інфраструктури сучасного міста, оскільки надають послуги, якими користується практично все його населення. Від якості та ефективності виробничо-господарської діяльності цих підприємств багато в чому залежить соціальний клімат у місті, ритмічність функціонування інших суб'єктів господарювання. У зв'язку з цим, дуже важливо сформулювати такий механізм управління, практичне застосування якого дозволило б забезпечити фінансову стійкість роботи підприємств міського електротранспорту.

Основними чинниками, які негативно впливають на фінансове становище комунальних підприємств, є хронічні неплатежі споживачів за надані послуги і, як наслідок цього, нестача у них фінансових та матеріальних ресурсів. Крім того, здійснюється недостатня підтримка підприємств комунального господарства за рахунок коштів бюджету. Наслідком цього є неспроможність у повному обсязі виконувати зобов'язання перед діловими партнерами, у тому числі й перед постачальниками ресурсів. Такий стан справ примушує підприємства вживати

різноманітних заходів для забезпечення власної фінансової стабільності.

Варто відзначити, що в умовах адміністративно-командної системи управління економікою фінансовій стабільності будь-якого суб'єкта господарювання (а, отже, і підприємств комунального господарства) не приділялося належної уваги. Існуюча система фінансування ні за яких обставин не допускала банкрутства, оскільки передбачала не тільки надання бюджетних трансфертів, але й списання простроченої заборгованості, виділення підприємствам комунального сектора економіки фінансових ресурсів на поповнення нестачі оборотних коштів, навіть при низькій ефективності виробництва послуг і необґрунтовано високих витратах та втратах. Це означало, що підприємства комунального господарства практично завжди мали в своєму розпорядженні достатню кількість фінансових ресурсів для власного матеріального і фінансового забезпечення, у тому числі й для оплати енергоносіїв.

З переходом до ринкових відносин у цій сфері відбулися істотні зміни. Так, наприклад, у більшості випадків розрахунки між підприємствами комунального господарства і постачальниками матеріальних ресурсів здійснюються на умовах передоплати. А оскільки перші постійно відчують дефіцит оборотних коштів, то закупівлі згаданих ресурсів пов'язані із значними фінансовими труднощами. Такий стан справ ще раз підтверджує, що в комунальних підприємствах виникає необхідність пошуку додаткових фінансових ресурсів для закупівлі матеріальних активів та розрахунку за спожиті паливно-енергетичні ресурси.

Слід також зазначити, що підприємства комунального господарства майже не використовують кредитні ресурси, оскільки більшість із них є збитковими, а

тому повернення позикових коштів банку є проблематичним. Кредит може бути одержаний лише в тому випадку, якщо гарантом його погашення виступить державна або місцева влада.

Механізм забезпечення стійкої роботи підприємств міського електричного транспорту є сукупністю економічних, організаційних, фінансових, технічних, соціальних, екологічних, інформаційних, кадрових, правових заходів, що найкращим чином формують оптимальні параметри діяльності підприємства. Проте, враховуючи сучасний стан господарства міського електричного транспорту, можна стверджувати, що на даному етапі розвитку економіки до найістотніших компонентів загальної стійкості слід віднести організаційно-структурну, фінансову і технічну її складові, а тому при розробці механізму управління стійкістю підприємства пріоритетними повинні бути саме ці напрями діяльності. Тому актуальним залишається завдання комплексного аналізу сучасного стану і перспектив розвитку міського громадського транспорту з погляду економічного, технічного, соціального аспектів його функціонування.

Для повної характеристики діяльності міського електротранспорту як економічної системи слід застосовувати ряд показників. Проведений нами в процесі дослідження аналіз окремих публікацій [1–4] дозволив сформулювати систему показників оцінки виробничо-економічної діяльності підприємств міського транспорту. Всі показники, на наш погляд, можна згрупувати в дві підсистеми: економічні та соціальні. Таке групування обумовлене, насамперед, суспільною значущістю міського електротранспорту, оскільки його функціонування не тільки створює нову вартість, але й формує комфортні умови життєдіяльності населення в конкретному місті.

Економічні показники характеризують основну діяльність підприємства. Причому їх слід розглядати не тільки у вартісному, але обов'язково і в натуральному виразі. До відомих найважливіших загальних натуральних показників відносять обсяг пасажирських перевезень і пасажирообіг. Як вартісні індикатори можуть використовуватися обсяги доходів транспорту від всіх видів послуг, розмір витрат та фінансові результати діяльності.

Фінансовий результат господарської діяльності підприємства міського електротранспорту залежить від низки факторів. Визначальним серед них, поряд з витратами на функціонування підприємства, є розмір отримуваних доходів від цієї діяльності в будь-якій формі, включаючи й бюджетні дотації. Абстрагуючись від конкретних форм отримання доходу, хочемо відзначити, що двома основними способами його збільшення є нарощування обсягів реалізації послуг та підвищення відпускної ціни послуги, яка надається. В інших сферах матеріального виробництва, якщо з певної причини неможливе ні одне, ні друге, виробник змушений суттєво змінювати характеристики своєї продукції чи переходити на виробництво іншої. Підприємства міського електротранспорту такої можливості позбавлені. Максимум, що вони можуть здійснити, – це відкрити нові маршрути. Проте вказаний крок не завжди забезпечує отримання додаткових прибутків.

Фінансовий стан підприємства напряму залежить від співвідношення різних видів коштів, що є в його розпорядженні, структури джерел їх отримання і характеру витрат, які виникають у процесі здійснення господарських та виробничих операцій. Фінансовий стан безперервно змінюється і оцінюється за результатами діяльності за визначений фіксований період.

Як відомо, основним джерелом фінансових ресурсів, що направляються на розвиток підприємства, є прибуток. Проте підприємство розпоряджається лише тією частиною прибутку, яка залишається після сплати всіх належних податків та обов'язкових платежів.

Склад доходів підприємств міського електротранспорту включає:

- доходи від платних перевезень (надходження коштів від перевезення пасажирів, які оплачують свій проїзд);
- бюджетні трансферти (компенсації з бюджету за безплатне перевезення пасажирів, які користуються пільгами);
- доходи від інших видів діяльності (доходи, отримані від оренди власних приміщень, надходження від розміщення реклами на зупинках та рухомому складі тощо).

Щодо вітчизняних підприємств міського електротранспорту, то останніми роками спостерігається тенденція до зростання їх доходів, за винятком окремих регіонів (Житомирська, Київська, Сумська області) (див. табл. 1). Так, у 2005 році найбільші показники приросту доходів у порівнянні з 2004 роком спостерігалися у столиці України, де вони зросли на 193 830,9 тис. грн. та великих промислових регіонах зі значною густиною населення: у Дніпропетровській області збільшення становить 41 237,9 тис. грн., у Донецькій області – 26 944,5 тис. грн., у Луганській області – 12 355,0 тис. грн.

У період 2004–2005 рр. доходи від платних перевезень трамвайним та троллейбусним транспортом в окремих областях склали від 30% (Херсонська, Полтавська, Миколаївська, Сумська області) до 99% (Київська, Кіровоградська, Хмельницька, Волинська області) сукупних доходів (див. табл. 2, 3). Пла-

**Динаміка доходів підприємств міського електротранспорту
у розрізі регіонів України за 2004–2005 рр.***

Область	2004			2005			Відхилення (+,-) тис. грн.
	Доходи (тис. грн.)			Доходи (тис. грн.)			
	Всього	в тому числі		Всього	в тому числі		
тролейбус		трамвай	тролейбус		трамвай		
АР Крим	36 118,8	32 456,3	3 662,5	46 270,3	42 309,2	3 961,1	10 151,5
Вінницька	34 474,3	34 474,3	–	44 118,7	44 118,7	–	9 644,4
Волинська	9 549,0	9 549,0	–	11 180,1	11 180,1	–	1 631,1
Дніпропетровська	127 270,7	–	127 270,7	168 508,6	–	168 508,6	41 237,9
Донецька	148 442,3	112 907,8	35 534,5	175 386,8	140 320,0	35 066,8	26 944,5
Житомирська	27 661,3	27 661,3	–	27 184,8	27 184,8	–	-476,5
Запорізька	41 810,2	41 810,2	–	53 880,2	53 880,2	–	12 070,0
Івано-Франківська	8 286,8	8 286,8	–	10 804,4	10 804,4	–	2 517,6
Київська	4 316,7	4 316,7	–	3 989,4	3 989,4	–	-327,3
Кіровоградська	6 686,8	6 686,8	–	10 020,5	10 020,5	–	3 333,7
Луганська	26 451,2	26 451,2	–	38 806,2	38 806,2	–	12 355,0
Львівська	28 814,5	–	28 814,5	31 157,0	–	31 157,0	2 342,5
Миколаївська	17 183,8	17 183,8	–	23 332,9	23 332,9	–	6 149,1
Одеська	54 826,0	–	54 826,0	59 995,0	–	59 995,0	5 169,0
Полтавська	16 929,4	16 929,4	–	23 595,1	23 595,1	–	6 665,7
Рівненська	9 771,3	9 771,3	–	12 529,0	12 529,0	–	2 757,7
Сумська	15 806,0	12 226,2	3 579,8	14 684,9	11 854,9	2 830,0	-1 121,1
Тернопільська	7 692,3	7 692,3	–	10 796,2	10 796,2	–	3 103,9
Харківська	91 649,7	–	91 649,7	104 502,8	–	104 502,8	12 853,1
Херсонська	11 198,1	11 198,1	–	16 521,2	16 521,2	–	5 323,1
Хмельницька	22 547,0	22 547,0	–	25 189,1	25 189,1	–	2 642,1
Черкаська	10 177,5	10 177,5	–	11 247,7	11 247,7	–	1 070,2
Чернівецька	13 776,1	13 776,1	–	15 640,7	15 640,7	–	1 864,6
Чернігівська	17 357,2	17 357,2	–	24 703,2	24 703,2	–	7 346,0
м. Київ	257 858,6	–	257 858,6	451 689,5	–	451 689,5	193 830,9
м. Севастополь	29 304,3	29 304,3	–	33 899,9	33 899,9	–	4 595,6

* Складено за даними Держкомстату України.

нові обсяги таких доходів визначаються шляхом множення кількості пасажирів, що планується перевезти, на ціну одного перевезення (тариф).

Оскільки майно підприємств міського електротранспорту перебуває у власності місцевих органів самоврядування, то для фінансування цих підприємств, крім власних джерел, залучаються також кошти місцевих бюджетів. За раху-

нок бюджетних дотацій здійснюється перевезення пасажирів, яким надаються пільги.

Планування видатків місцевих бюджетів на фінансування підприємств міського електротранспорту має свої особливості, адже розпочинається з визначення доходів цих підприємств. Як правило, доходи підприємств комунальної форми власності значно менші, ніж

Таблиця 2

Структура доходів підприємств, що здійснюють перевезення тролейбусним транспортом, у розрізі регіонів України у 2004–2005 рр.*

Область	2004			2005			Динаміка доходів (тис. грн.)
	Доходи, всього (тис. грн.)	у т. ч. дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) (тис. грн.)	Питома вага виручки в доходах (%)	Доходи, всього (тис. грн.)	у т. ч. дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) (тис. грн.)	Питома вага виручки в доходах (%)	
АР Крим	32 456,3	15 790,2	48,7	42 309,2	16 697,7	39,5	9 852,9
Вінницька	34 474,3	20 878,1	60,6	44 118,7	19 712,8	44,7	9 644,4
Волинська	9 549,0	9 183,2	96,2	11 180,1	10 608,7	94,9	1 631,1
Донецька	112 907,8	52 039,9	46,1	140 320,0	52 854,4	37,7	27 412,2
Житомирська	27 661,3	12 518,7	45,3	27 184,8	13 701,5	50,4	-476,5
Запорізька	41 810,2	18 470,1	44,2	53 880,2	19 851,6	36,8	12 070,0
Івано-Франківська	8 286,8	7 916,8	95,5	10 804,4	4 059,1	37,6	2 517,6
Київська	4 316,7	4 310,0	99,8	3 989,4	3 980,5	99,8	-327,3
Кіровоградська	6 686,8	856,8	12,8	10 020,5	9 724,8	97,0	3 333,7
Луганська	26 451,2	19 224,4	72,7	38 806,2	26 157,2	67,4	12 355,0
Миколаївська	17 183,8	5 714,5	33,3	23 332,9	6 404,5	27,4	6 149,1
Полтавська	16 929,4	5 614,5	33,2	23 595,1	7 994,0	33,9	6 665,7
Рівненська	9 771,3	9 037,4	92,5	12 529,0	11 485,1	91,7	2 757,7
Сумська	12 226,2	4 367,1	35,7	11 854,9	4 873,6	41,1	-371,3
Тернопільська	7 692,3	3 594,9	46,7	10 796,2	4 884,3	45,2	3 103,9
Херсонська	11 198,1	3 794,9	33,9	16 521,2	5 142,3	31,1	5 323,1
Хмельницька	22 547,0	18 712,3	83,0	25 189,1	24 559,8	97,5	2 642,1
Черкаська	10 177,5	4 499,9	44,2	11 247,7	5 713,4	50,8	1 070,2
Чернівецька	13 776,1	9 557,9	69,4	15 640,7	10 314,0	65,9	1 864,6
Чернігівська	17 357,2	12 511,5	72,1	24 703,2	14 402,2	58,3	7 346,0
м. Севастополь	29304,3	28 468,3	97,1	33899,9	17 116,0	50,5	4595,6

* Складено за даними Держкомстату України.

видатки, тому після ретельної перевірки розрахунків підприємств місцеві фінансові органи планують державну дотацію в розмірі, необхідному для збалансування їхніх доходів і видатків (див. табл. 4). При цьому окремо планується дотація з урахуванням не тільки функціонального призначення підприємств, а й напряму надання дотації. Розмір дотацій визна-

чається шляхом множення кількості безплатних перевезень пасажирів на діючий тариф. Крім того, у дотації комунальним підприємствам може закладатися прибуток, розмір якого залежить від стану наповненості місцевого бюджету, з якого планується отримати кошти.

Як свідчать дані таблиці 4, майже в половині областей України бюджетні

**Структура доходів підприємств, що здійснюють перевезення
трамвайним транспортом, у розрізі регіонів України у 2004–2005 рр.***

Область	2004			2005			Динаміка доходів (тис. грн.)
	Доходи, всього (тис. грн.)	У т. ч. дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) (тис. грн.)	Питома вага виручки в доходах (%)	Доходи, всього (тис. грн.)	У т. ч. дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) (тис. грн.)	Питома вага виручки в доходах (%)	
АР Крим	3 662,5	2 351,3	64,2	3 961,1	2 149,7	54,3	298,6
Дніпропетровська	127 270,7	82 566,8	64,9	168 508,6	107 641,3	63,9	41 237,9
Донецька	35 534,5	10 404,2	29,3	35 066,8	7 581,0	21,6	-467,7
Львівська	28 814,5	14 822,2	51,4	31 157,0	15 217,4	48,8	2 342,5
Одеська	54 826,0	21 608,0	39,4	59 995,0	22 432,0	37,4	5 169,0
Сумська	3 579,8	3 355,3	93,7	2 830,0	2 707,7	95,7	-749,8
Харківська	91 649,7	53 247,4	58,1	104 502,8	56 815,3	54,4	12 853,1
м. Київ	257 858,6	158 496,2	61,5	451 689,5	185 625,8	41,1	193 830,9

* Складено за даними Держкомстату України.

дотації в повному обсязі направляються для здійснення компенсаційних виплат на пільговий проїзд міським електротранспортом окремим категоріям громадян, а незначна їх частка використовується для регулювання цін на послуги з перевезення та інші заходи у сфері електротранспорту.

Проте й збільшення бюджетних дотацій не є виходом із ситуації, що склалася, для підприємств досліджуваної галузі в сучасних умовах. Перманентна нерентабельна діяльність і порядок погашення збитків за рахунок дотацій визначають ряд негативних особливостей роботи підприємств міського електротранспорту. Знижується пряма залежність економічного стану підприємства від результатів господарської діяльності, зростає залежність її фінансового забезпечення від місцевого бюджету. Слід мати на увазі й те, що дотація у

більшості випадків виділяється на покриття збитків лише від експлуатаційної діяльності міського електротранспорту, хоча завдання фінансування таких підприємств значно ширші.

Доходи від інших видів діяльності плануються, виходячи з досягнутого в попередній період рівня з урахуванням змін, що відбудуться в плановому періоді.

Для пасажирського транспорту специфічним є поєднання в часі та просторі процесів виробництва і реалізації продукції (послуги), наслідком чого є те, що собівартість перевезень в інтегрованій формі відображає витрати виробництва та витрати обігу. Характер виробничої діяльності визначає своєрідність складу та структури затрат транспортних підприємств. У затратах значна питома вага належить експлуатаційним витратам, а саме – витратам на електроенер-

Таблиця 4

**Дотації місцевих бюджетів підприємствам міського електротранспорту
за регіонами України у 2004–2005 рр.***

Область	2004			2005			Динаміка бюджетних дотацій (тис. грн.)
	Дотації місцевих бюджетів, всього (тис. грн.)	у т. ч. компенсаційні виплати на пільговий проїзд окремим категоріям громадян		Дотації місцевих бюджетів, всього (тис. грн.)	у т. ч. компенсаційні виплати на пільговий проїзд окремим категоріям громадян		
		Сума, тис. грн.	Питома вага, %		Сума, тис. грн.	Питома вага, %	
АР Крим	16437,1	16 300,9	99,2	21 634,2	21 624,2	100,0	5 197,1
Вінницька	13 074,0	13 074,0	100,0	21 738,7	21 738,7	100,0	8 664,7
Волинська	4 595,0	4 595,0	100,0	4 925,4	4 925,4	100,0	330,4
Дніпропетровська	57 793,9	26 111,6	45,2	85 490,3	38 210,6	44,7	27 696,4
Донецька	80 578,5	44 166,5	54,8	109 112,8	60 587,4	55,5	28 534,3
Житомирська	14 328,0	13 323,0	93,0	12 330,7	12 330,7	100,0	-1 997,3
Запорізька	14 462,2	14 462,2	100,0	19 516,1	18 116,1	92,8	5 053,9
Івано-Франківська	3 496,4	3 496,4	100,0	5 953,8	5 953,8	100,0	2 457,4
Київська	3 303,1	3 025,1	91,6	3 521,4	3 417,4	97,0	218,3
Кіровоградська	7 246,1	4 746,1	65,5	7 577,3	7 577,3	100,0	331,2
Луганська	20 497,0	16 931,0	82,6	24 100,9	18 956,6	78,7	3 603,9
Львівська	15 342,8	13 309,9	86,8	16 822,9	15 595,6	92,7	1 480,1
Миколаївська	14 527,7	11 784,7	81,1	13 523,5	13 523,5	100,0	-1 004,2
Одеська	19 385,5	19 385,5	100,0	25 352,0	25 352,0	100,0	5 966,6
Полтавська	5 288,5	5 188,5	98,1	10 984,8	9 408,6	85,7	5 696,3
Рівненська	4 324,0	3 914,0	90,5	4 819,4	4 459,4	92,5	495,4
Сумська	7 490,2	7 440,2	99,3	6 422,9	6 372,9	99,2	-1 067,3
Тернопільська	3 612,8	3 612,8	100,0	4 781,0	4 781,0	100,0	1 168,2
Харківська	41 559,9	11 496,3	27,7	44 749,7	13 353,0	29,8	3 189,8
Херсонська	7 238,4	7 238,4	100,0	8 071,9	8 071,9	100,0	833,5
Хмельницька	6 138,6	6 138,6	100,0	10 017,6	10 017,6	100,0	3 879,0
Черкаська	4 045,4	4 045,4	100,0	5 282,2	5 282,2	100,0	1 236,8
Чернівецька	3 628,5	3 628,5	100,0	5 156,4	4 852,1	94,1	1 527,9
Чернігівська	6 021,0	5 921,0	98,3	17 893,6	7 928,1	44,3	11 872,6
м. Київ	133 678,9	111 026,7	83,1	134 990,4	66 128,6	49,0	1 311,5
м. Севастополь	6 189,50	550,5	8,9	5 958,00	558,0	9,37	-231,5

* Складено за даними Державного казначейства України.

гію, заробітну плату з нарахуваннями і амортизаційним відрахуванням на повне відновлення основних фондів.

Як свідчать дані роботи підприємств міського електротранспорту, в останні роки рівень витрат на здійснення діяльності продовжує зростати. Це зумовлено зростанням цін на електроенергію, паливно-мастильні матеріали, значним зносом основних засобів (рухомого складу, контактної мережі тощо) та іншими чинника-

ми. Лише у двох областях (Миколаївській та Хмельницькій) за аналізований період спостерігалось зменшення розміру експлуатаційних витрат (див. табл. 5).

Розглянемо стан справ щодо отриманих фінансових результатів підприємствами, які здійснюють перевезення міським електротранспортом, у розрізі окремих регіонів України (див. табл. 6).

Як видно з наведених даних за 2004–2005 рр., ще багато підприємств згаданої

Таблиця 5

Динаміка витрат підприємств міського електротранспорту у розрізі регіонів України за 2004–2005 рр.*

Область	2004			2005			Відхилення (+, -), тис. грн.
	Витрати (тис. грн.)			Витрати (тис. грн.)			
	Всього	в тому числі		Всього	в тому числі		
тролейбус		трамвай	тролейбус		трамвай		
АР Крим	35 978,1	32 431,6	3 546,5	43 184,7	39 249,0	3 935,7	7 206,6
Вінницька	32 087,7	32 087,7	–	37 852,7	37 852,7	–	5 765,0
Волинська	9 211,4	9 211,4	–	11 145,5	11 145,5	–	1 934,1
Дніпропетровська	147 444,4	–	147 444,4	166 609,2	–	166 609,2	19 164,8
Донецька	150 824,9	116 314,1	34 510,8	170 040,6	138 729,2	31 311,4	19 215,7
Житомирська	24 840,4	24 840,4	–	27 210,6	27 210,6	–	2 370,2
Запорізька	44 243,1	44 243,1	–	56 014,2	56 014,2	–	11 771,1
Івано-Франківська	7 116,2	7 116,2	–	8 707,1	8 707,1	–	1 590,9
Київська	3 877,6	3 877,6	–	4 379,4	4 379,4	–	501,8
Кіровоградська	7 264,2	7 264,2	–	9 239,3	9 239,3	–	1 975,1
Луганська	28 725,4	28 725,4	–	37 732,4	37 732,4	–	9 007,0
Львівська	28 597,6	–	28 597,6	33 083,6	–	33 083,6	4 486,0
Миколаївська	19 350,8	19 350,8	–	19 125,8	19 125,8	–	-225,0
Одеська	53 582,0	–	53 582,0	54 883,0	–	54 883,0	1 301,0
Полтавська	18 919,8	18 919,8	–	22 179,4	22 179,4	–	3 259,6
Рівненська	9 386,3	9 386,3	–	13 055,1	13 055,1	–	3 668,8
Сумська	12 557,5	8 881,3	3 676,2	14 977,3	12 014,5	2 962,8	2 419,8
Тернопільська	7 898,8	7 898,8	–	9 695,7	9 695,7	–	1 796,9
Харківська	106 861,6	–	106 861,6	130 409,6	–	130 409,6	23 548,0
Херсонська	11 217,3	11 217,3	–	16 534,3	16 534,3	–	5 317,0
Хмельницька	22 272,5	22 272,5	–	21 586,0	21 586,0	–	-686,5
Черкаська	10 231,3	10 231,3	–	13 037,9	13 037,9	–	2 806,6
Чернівецька	14 919,5	14 919,5	–	16 565,3	16 565,3	–	1 645,8
Чернігівська	17 695,1	17 695,1	–	21 144,9	21 144,9	–	3 449,8
м. Київ	373 260,4	–	373 260,4	471 439,5	–	471 439,5	98 179,1
м. Севастополь	27 682,2	27 682,2	–	33 632,6	33 632,6	–	5 950,4

* Складено за даними Держкомстату України.

галузі залишаються збитковими. На підприємствах міського електротранспорту Чернівецької, Черкаської, Харківської, Херсонської областей витрати значно перевищують доходи. В окремих регіонах фінансові результати у 2005 році різко погіршилися, зокрема значні збитки понесли підприємства Житомирської (– 2838,5 тис. грн.), Київської (– 829,1 тис. грн.), Львівської (– 2143,5 тис. грн.), Рівненської (– 911,1 тис. грн.) та Сумської

(– 3540,9 тис. грн.) областей. Більшість з цих електротранспортних підприємств мають потребу в постійних дотаціях з місцевих бюджетів. Така потреба з року в рік збільшується в міру зростання витрат темпами, що випереджають темпи росту плати за проїзд, а також внаслідок зменшення частки витрат, яка покривається за рахунок цієї плати.

Але, незважаючи на суттєві труднощі і вплив негативних чинників, в останні роки

Таблиця 6

**Фінансові результати підприємств міського електротранспорту
в розрізі окремих регіонів України за 2004–2005 рр.***

Область	2004			2005			Динаміка, тис. грн.
	Фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування (тис. грн.)			Фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування (тис. грн.)			
	Всього	в тому числі		Всього	в тому числі		
тролейбус		трамвай	тролейбус		трамвай		
АР Крим	-1 114,6	-1 230,6	116,0	1 402,6	1 377,2	25,4	2 517,2
Вінницька	1 256,2	1 256,2	–	6 066,8	6 066,8	–	4 810,6
Волинська	337,6	337,6	–	34,6	34,6	–	-303,0
Дніпропетровська	-20 173,7	–	-20 173,7	1 899,4	–	1 899,4	22 073,1
Донецька	6 674,8	5 651,1	1 023,7	5 122,7	1 367,3	3 755,4	-1 552,1
Житомирська	2 800,8	2 800,8	–	-37,7	-37,7	–	-2 838,5
Запорізька	-2 962,0	-2 962,0	–	223,7	223,7	–	3 185,7
Івано-Франківська	1 163,2	1 163,2	–	2 083,0	2 083,0	–	919,8
Київська	439,1	439,1	–	-390,0	-390,0	–	-829,1
Кіровоградська	-594,6	-594,6	–	763,1	763,1	–	1 357,7
Луганська	-2 305,9	-2 305,9	–	1 051,0	1 051,0	–	3 356,9
Львівська	216,9	–	216,9	-1 926,6	–	-1 926,6	-2 143,5
Миколаївська	-2 172,1	-2 172,1	–	4 189,5	4 189,5	–	6 361,6
Одеська	1 244,0	–	1 244,0	5 112,0	–	5 112,0	3 868,0
Полтавська	-2 058,0	-2 058,0	–	1 342,9	1 342,9	–	3 400,9
Рівненська	385,0	385,0	–	-526,1	-526,1	–	-911,1
Сумська	3 248,5	3 344,9	-96,4	-292,4	-159,6	-132,8	-3 540,9
Тернопільська	-307,5	-307,5	–	936,8	936,8	–	1 244,3
Харківська	-15 211,9	–	-15 211,9	-25 906,8	–	-25	-10 694,9
Херсонська	-20,9	-20,9	–	-13,7	-13,7	–	7,2
Хмельницька	141,8	141,8	–	3 464,1	3 464,1	–	3 322,3
Черкаська	-122,7	-122,7	–	-1 890,0	-1 890,0	–	-1 767,3
Чернівецька	-1 169,0	-1 169,0	–	-1 013,1	-1 013,1	–	155,9
Чернігівська	-337,9	-337,9	–	3 558,3	3 558,3	–	3 896,2
м. Київ	-15 401,8	–	-15 401,8	-19 687,1	–	-19	-4 285,3
м. Севастополь	1 246,7	1 246,7	–	-124,5	-124,5	–	-1 371,2

* Складено за даними Держкомстату України.

прослідковується тенденція до покращення фінансової ситуації на підприємствах галузі. Так, у 2005 році в більшості регіонів України підприємства міського електротранспорту зуміли подолати існуючі проблеми й отримати позитивний фінансовий результат.

Проте зараз і на найближчу перспективу прибуток від основної та іншої ко-

мерційної діяльності (якщо він є) ще тривалий час не покриватиме всіх поточних й капітальних витрат підприємства, оскільки практично він весь витрачається на покриття витрат на придбання електроенергії та оновлення фізично спрацьованого й морально застарілого парку транспортних засобів. Недоотримання

коштів за всіма статтями доходів, в тому числі й за бюджетними дотаціями, веде до погіршення фінансового стану, збитковості, зменшення обсягів експлуатаційної діяльності та погіршення її якості, а також уповільнення розвитку підприємств галузі.

Однією з основних причин недостатності рівня електротранспортного обслуговування міст є відсутність механізмів, що дозволяють забезпечувати нормальне відтворення основних фондів і, насамперед, рухомого складу.

На наш погляд, з усіх проблем, що заважають повноцінному розвитку міського електротранспорту, можна виділити основні: значний знос експлуатованого рухомого складу і майже відсутня його модернізація; зростання цін на паливо і запасні частини; постійно зростаючі витрати на технічне обслуговування та ремонт рухомого складу; збільшення кількості пасажирів, що користуються правом безкоштовного проїзду (тощо). В результаті неможливою стає реалізація принципу самоокупності та перманентно зростає потреба в бюджетних дотаціях для відшкодування експлуатаційних витрат.

Оцінюючи економічне становище підприємств міського електротранспорту, можна відзначити, що впродовж останніх років випуск трамвайних та тролейбусних вагонів на лінію зменшився в середньому по Україні в 1,5 рази. Як наслідок, істотно погіршилася регулярність руху і культура обслуговування пасажирів через значне перевантаження вагонів.

Починаючи з 90-х років XX ст., спостерігається спад кількості рухомого складу (див. табл. 7). Перш за все, це стосується великих міст, таких як м. Київ, де з 1990 р. по 2004 р. кількість тролейбусів і трамваїв зменшилася на 597 од. (53%) та 351 од. (39%) відповідно, та окремих регіонів, до яких, зокрема, відносять Донецьку область, де величина тролейбусного і трамвайного парків знизилася на 335 од. (37%) та 374 од. (44%) відповідно, Харківську область – на 313 од. (49%), та 415 од. (52%) відповідно, Львівську область – на 138 од. (57%) та 54 од. (24%) відповідно, а також Тернопільську область, в якій кількість тролейбусів скоротилася на 43 од. (38%) [5].

До 1991 року відбувалося стабільне поповнення та оновлення рухомого складу міського електротранспорту (тролейбус, трамвай), яке здійснювалося за рахунок державних централізованих капітальних вкладень. Починаючи з 1991 року, розвиток міського електротранспорту практично припинився, склалася стійка тенденція до зменшення обсягів пасажироперевезень, погіршення якості транспортного обслуговування населення та зниження рівня безпеки руху.

Основні завдання і заходи щодо розвитку та оновлення рухомого складу міського електротранспорту визначені у Загальнодержавній програмі реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2004–2010 роки (затвердженої Законом України від 24.06.2004 р. № 1869). Однак, перший етап (2004–2006

Таблиця 7

Динаміка кількості рухомого складу підприємств міського електротранспорту за період 1995–2004 рр. [5, 124]

(тис. одиниць)

Одиниця рухомого складу	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Тролейбусні машини	6,3	5,6	5,5	5,3	5,2	5,0	4,8	4,7
Трамвайні вагони	4,3	3,6	3,6	3,5	3,4	3,2	3,1	3,0

роки) зазначеної програми у частині заходів з оновлення рухомого складу міського електротранспорту не виконано на належному рівні – такий невтішний висновок зробила Колегія Рахункової палати за підсумками розгляду результатів перевірки з цього питання.

Станом на 01.10.2006 р. Радою міністрів Автономної Республіки Крим, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Міністерством будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України, які визначені виконавцями вище вказаних заходів, завдання з оновлення парку електротранспорту виконано лише на рівні 50% (при плані 361 фактично придбано 188 одиниць рухомого складу). За визначеної планової потреби в асигнуваннях з державного і місцевих бюджетів на придбання нового парку тролейбусів і трамваїв у сумі 310 млн. грн. загалом за 2004–2005 роки і 9 місяців 2006 року реновація відповідного рухомого складу була профінансована за рахунок зазначених джерел та коштів підприємств лише на 45% [6].

Таким чином, невиконання першого етапу зазначеної вище Програми в частині заходів з оновлення рухомого складу міського електротранспорту негативно впливає на цю життєво важливу сферу. В результаті – майже припинились виконання капітальних ремонтів та реновація трамвайного і тролейбусного парків.

Інвентарний парк тролейбусів і трамваїв, який налічує тільки 7,6 тис. од. (в 1,7 раза менше, ніж у 1991 році), майже на 90% відпрацював нормативний термін служби (16 років для трамваїв і 10 років для тролейбусів) та підлягає виведенню з експлуатації (див. табл. 8). При цьому у 2004–2005 роках було списано понад 600 од. фізично зношеного рухомого складу електротранспорту, тоді як придбано лише 145 [6].

Так, наприклад, на комунальному підприємстві “Тернопільелектротранс” станом на 01.01.2007 р. інвентарна кількість тролейбусів складала 70 одиниць, з яких 69 – пасажирських і 1 – спеціальний. Середній вік рухомого складу – 18,6 років, 96% наявних на підприємстві тролейбусів відпрацювали свій ресурс експлуатації і підлягають списанню.

Такий стан справ не можна вважати нормальним, оскільки в Україні створено власну виробничу базу з виготовлення трамвайних вагонів та тролейбусів, яка здатна задовольнити не лише вітчизняні потреби в цій продукції, але й експортувати її. Виробництво тролейбусів налагоджено виробничим об’єднанням “Південмаш” (м. Дніпропетровськ), ВАТ “ЛАЗ” (м. Львів) та Київським державним авіаційним заводом “Авіант”, а трамвайних вагонів – холдинговою компанією “Луганськтепловоз” та спільним українсько-чеським підприємством “Татра-Юг” за чеською технологією на виробничих площах виробничого об’єднання “Пів-

Таблиця 8

Розподіл пасажирського рухомого складу міського електротранспорту за терміном експлуатації станом на початок 2005 року [5, 126]

(%)

Одиниця рухомого складу	Всього	у тому числі за терміном експлуатації			
		до 5 років	від 5 до 10 років	від 10 до 15 років	більше 15 років
Тролейбусні машини	100	6,9	8,5	37,3	47,3
Трамвайні вагони	100	1,2	2,5	10,7	85,6

денмаш". Вітчизняні виробники здатні виготовляти понад 100 трамваїв та 200 тролейбусів на рік [7].

Підприємствами міського електротранспорту експлуатується 730 одиниць рухомого складу вітчизняного виробництва, що становить 8% від їх загальної кількості. При збереженні теперішньої динаміки оновлення рухомого складу через 6-8 років майже весь інвентарний парк вичерпає свій нормативний термін експлуатації та постане реальна загроза припинення руху міського електротранспорту в окремих містах.

В останні роки спостерігається тенденція до руйнування виробничо-технічної бази міського електротранспорту, яка завжди була основою його належного функціонування і розвитку. Так, обсяги капітальних ремонтів рухомого складу, які, як правило, виконуються спеціалізованими вагоноремонтними заводами, зменшилися в п'ять разів. Основною причиною цього є постійний дефіцит коштів у замовників і, як наслідок, відсутність заявок на ремонт. Аналогічна ситуація склалася з трамвайними лініями і контактними мережами, більше 25% яких вимагають капітального ремонту.

Збитковість, скрутне фінансове становище підприємств міського електротранспорту, обумовлене, зокрема, невідповідністю тарифів на проїзд експлуатаційним витратам і невідшкодуванням у достатньому обсязі з державного й місцевих бюджетів затрат на надання безоплатних транспортних послуг пільговим категоріям громадян, що призводить до практичної відсутності у них власних джерел фінансування інвестицій для забезпечення розвитку рухомого складу.

Здавалося б, прагнення транспортного підприємства максимально використовувати наявні потужності, розширити масштаби надання транспортних послуг має супроводжуватися ростом доходів і, як наслідок, прибутку. Однак

на практиці це не так. Мобілізація резервів, якщо вони є, звичайно, веде до зростання обсягів "транспортної роботи" (руху транспортних засобів). Проте для збільшення обсягів "транспортної продукції" (послуги з перевезення) необхідно, щоб підвищення потенційної транспортної рухомості супроводжувалось адекватним зростанням потреби в конкретних перевезеннях. Якщо цього немає, додаткові доходи, швидше за все, будуть нижчими за відповідні витрати. Виробник транспортної послуги не завжди в змозі самостійно об'єктивно визначити необхідні масштаби збільшення власних потужностей та доцільний ступінь інтенсифікації їх використання. Є свої особливості й у такого способу збільшення доходності виробництва, як пряме підвищення тарифів.

Підсумовуючи вищевикладене, приходимо до таких висновків та узагальнень.

По-перше, в обсязі транспортної роботи містяться дві нерівноцінні частини. Виділяють економічно активний і пасивний обсяги такої діяльності з досить чітко визначеними рамками. При цьому достатній приріст доходу можливий лише за рахунок зростання економічно активної виконуваної транспортної роботи, спрямованої на задоволення чітко визначеного додаткового платоспроможного попиту на послуги. Однак підприємства не можуть відмовлятися від невігідного і не компенсованого пасивного обсягу виробничої діяльності в силу дії соціальних чинників та відповідних вимог органів муніципального управління.

По-друге, альтернативним джерелом фінансування розвитку й удосконалення діяльності підприємств галузі могли б стати муніципальні цінні папери, зокрема облігації місцевих позик. Збір і нагромадження грошових коштів у такій цільовій

формі, окремо від банківських рахунків органів місцевого самоврядування, дозволить забезпечити цілеспрямованість їх витрачання. Муніципальні цінні папери володіють порівняно високим ступенем надійності, можуть мати негрошові форми погашення (нерухомістю, цінними паперами тощо). Така цільова позика може бути здійснена під будь-який інвестиційний проект, у тому числі й такий, як відкриття нового маршруту, оновлення рухомого складу, нарощування електротранспортного парку з метою скорочення інтервалів руху тощо.

По-третє, в сучасних умовах статуту комунальних унітарних підприємств, до яких належать підприємства міського електротранспорту, надають їм право поряд з основною діяльністю займатися ще й наданням певних послуг на комерційній основі, а також посередницькою, торгово-закупівельною, рекламною та іншими видами діяльності, що не суперечать чинному законодавству. Важливо, що значна частина прибутку, отриманого від нетрадиційних видів діяльності, залишається у розпорядженні транспортного підприємства.

По-четверте, в системі менеджменту комунальних підприємств на першому плані повинен бути фінансовий аспект цього управління, бо від нього, в кінцевому підсумку, залежатиме ефективність їх діяльності. Останніми роками в Україні спостерігається загострення проблем майже у всіх сферах діяльності комунальних підприємств. З одного боку, органи місцевого самоврядування, як власники, через нестачу фінансових ресурсів та постійне скорочення бюджетних витрат на фінансування економічної діяльності не спроможні забезпечити достатній рівень фінансового забезпечення таких підприємств. А з іншого боку, неефективний менеджмент таких підприємств призводить до того, що обмежені наявні кошти, які потенційно можуть бути збільшені шляхом більш ефек-

тивного управління, не використовуються повною мірою в процесі фінансово-господарської діяльності. виправити існуюче становище можливо, на наш погляд, шляхом розробки та реалізації фінансової політики, що передбачатиме комплексну систему взаємопов'язаних заходів, спрямованих на формування ефективних фінансових відносин між підприємствами міського пасажирського транспорту і державою, які б враховували особливості економічного розвитку конкретного регіону країни.

Література

1. Базиков А. А. *Транспортные и коммунально-бытовые услуги: эффективность и качество.* – Алма-Ата: Казахстан, 1979. – 120 с.
2. Березин В. и др. *О реформировании организационно-финансового механизма общественного пассажирского транспорта (разработки рекомендаций)* // *Автомобильный транспорт.* – 1997. – № 9. – С. 10–16.
3. Крат В. И. *Реформирование городского электротранспорта* // *Экономика Украины.* – 1999. – № 3. – С. 47–53.
4. Крат В. И. *Проблеми реформування міського електротранспорту* // *Коммунальное хозяйство городов.* – К.: Техника, 1998. – № 17. – С. 18–35.
5. *Транспорт і зв'язок України 2004. Статистичний збірник / Державний комітет статистики України.* – К., 2005. – 263 с.
6. *Комунальний електротранспорт України: перспективи ... зникнення? / Офіційне повідомлення Колегії Рахункової палати України від 08.11.2006 р.* // <http://www.ac-rada.gov.ua>.
7. *Оновлення рухомого складу міського електротранспорту. Проблеми та досвід* // *Інформаційний бюлетень Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства.* – 2003. – № 4.