

Особливості організації фінансового забезпечення функціонування і розвитку підприємств міського електротранспорту

У статті здійснюється теоретичне обґрунтування основних концептуальних засад фінансового забезпечення діяльності транспортних підприємств та вивчення особливостей його практичної організації в сучасних умовах. Даються оцінки особливостей функціонування підприємств даної галузі та процесів фінансування їх розвитку.

Забезпечення ритмічної і безперебійної роботи пасажирського транспорту у цілому та електротранспорту зокрема займає у спектрі проблем життєдіяльності сучасного великого міста важливе місце, оскільки з ним пов'язане задоволення щоденних потреб у перевезеннях більшої частини населення. Від того, як працює міський транспорт, також залежить і діяльність виробничих та інших господарських підприємств, організацій, установ. Перевагою електротранспорту, що забезпечує його широ-

ке застосування, є висока маневреність, провізна спроможність і висока регулярність перевезень.

Розробка єдиної і узгодженої фінансової політики підприємств пасажирського транспорту обумовлена необхідністю внутрішнього та зовнішнього реформування їх діяльності на основі підвищення якості транспортного обслуговування, досягнення високої економічної і соціальної ефективності, пошуку нових джерел фінансування та розробки фінансових механізмів відтворювальних транспортних процесів.

Питанням діяльності підприємств міського електротранспорту значну увагу надавали радянські вчені-економісти, у тому числі А.І. Файнберг, С.В. Розенберг, Т.А. Строганова, Р.І. Орлова, Ш.З. Васерман, В.П. Наумов та інші. У наукових розробках названих авторів порушуються складні проблеми економіки, організації та планування діяльності лід-

присмств даної галузі. Проте після розпаду СРСР, з набуттям колишніми союзними республіками державної незалежності, дана галузь зазнала значних змін і зіткнулася з цілою низкою нових проблем. На сучасному етапі дослідженнями цих проблем займаються такі українські та закордонні вчені, як І.А. Чигринець, В.М. Лисюк, Н.Л. Шлафман, М.Н. Стоянова, Ю.М. Коссоє та інші. Разом з тим поки що малодослідженими залишаються питання, пов'язані із врахуванням галузевих особливостей фінансового забезпечення діяльності підприємств транспорту. Здійснення демократичних 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 фінансування розвитку та функціонування підприємств міського електротранспорту, що нагромадилися протягом останніх років, слід вважати актуальним напрямком наукових пошуків.

Метою даного дослідження є теоретичне обґрунтування основних концептуальних засад фінансового забезпечення діяльності транспортних підприємств та вивчення особливостей його практичної організації у сучасних умовах. Автором ставиться завдання оцінки особливостей функціонування підприємств даної галузі та формування теоретичних узагальнень й напрямів удосконалення процесів фінансування розвитку зазначених підприємств відповідно до стратегічних засад соціально-економічного розвитку суспільства.

На відміну від підприємств виробничої сфери у діяльності транспортних підприємств існують певні особливості щодо організації фінансів, пов'язані зі специфікою виробничого процесу, госпрозрахунку і методів управління їх діяльністю.

Перша особливість пов'язана із специфічною роллю транспорту в комунальному господарстві: перевезення пасажирів і їх речей відповідно до їх особистих потребам (приватні поїздки) або виробничої необхідності (поїздки на роботу чи місце служби тощо).

Друга особливість пов'язана з тим, що на транспорті, у тому числі й на електричному, не створюється новий матеріальний продукт, який би міг бути відділеним від процесу виробництва і брав би участь в господарському обороті у натуральному вигляді як товар. Тому обсяги «виробництва» на електротранспорті вимірюються показниками просторового переміщення людей. Узагальнюючим показником транспортної продукції з перевезення пасажирів є пасажирообіг, що вимірюється у пасажиро-кілометрах.

Третя особливість. На транспорті інша форма кругообігу виробничих фондів. Відмінності процесу виробництва транспортної продукції визначають особливість кругообігу виробничих фондів у порівнянні з іншими галузями економіки. У зв'язку з тим, що на транспорті споживається і оплачується не готова продукція, а сам процес виробництва, кругообіг виробничих фондів тут проходить за формулою:

$$Г - Т \dots В - Г,$$

на відміну від схеми кругообігу в інших галузях матеріального виробництва:

$$Г - Т \dots В \dots Т' - Г,$$

де $Г$ – гроші; $Т$ – товар; $В$ – виробництво; $Т'$ – готовий продукт (послуга); $Г'$ – гроші з приростом.

Таким чином, у кругообігу виробничих фондів транспортних підприємств відсутній елемент $Т'$ – вартість новоствореного продукту. Це зумовлює більш короткий термін обігу засобів, оскільки продукція (у даному випадку транспортні послуги) оплачується у момент споживання і час, протягом якого обігові кошти перебувають у сфері обігу, істотно скорочується за рахунок стадії $В - Г$ і залишається лише обіг допоміжних матеріалів, запасних частин тощо на стадії $Г - Т$.

Тому для транспорту характерними є незначні запаси матеріальних цінностей, незавершеного виробництва (незначна частка в оборотному капіталі і стосується здебільшого обслуговування рухомого складу), а показники якості «продукції» транспорту й форми відповідальності за безпеку переміщення пасажирів мають свою специфіку.

Четверта особливість – це специфічність продукту, що створюється живою працею на транспорті. Новостворений продукт виступає у вигляді корисного ефекту роботи транспорту, який можна споживати лише під час виробничого процесу. Продукція транспорту є невіддільною від самого процесу виробництва. З цієї особливості транспортної продукції витікає, що її неможливо нагромаджувати чи резервувати, як це робиться в інших сферах матеріального виробництва.

П'ята особливість пов'язана з формуванням і використанням основних фондів. У структурі основних виробничих фондів транспорту майже 2/3 всієї їх вартості припадає на частку рухомого складу. Значну питому вагу має вартість будинків, споруд і передавальних пристроїв. Для оцінки ефективності використання основних фондів поряд з традиційними показниками (фондовіддача, рентабельність) застосовують комплекс аналітичних показників. Серед них найбільш важливими є коефіцієнти технічної готовності рухомого складу, випуску транспортних засобів на лінію, тривалість роботи на лінії, коефіцієнти завантаження транспортних засобів, пробіг транспортних засобів з вантажем і без вантажу тощо.

Шоста особливість стосується формування і управління обіговими коштами транспортних організацій. На електротранспорті сума оборотних коштів є незначною – це кілька відсотків до вартості рухомого складу. Специфічним є склад та структура оборотних коштів, які відображають економічні й технологічні особливості цієї галузі. Найбільша частка обігових коштів – це кошти, вкладені у виробничі запаси: запасні частини і агрегати; обмінний фонд вузлів і агрегатів; малоцінні і швидкозношувані предмети; шини у запасах; незавершене виробництво (стосується тільки капітального ремонту троллейбусів, трамваїв та виготовлення для них запасних частин).

ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА

Джерелами формування власних обігових коштів транспортних підприємств виступають прибуток, стійкі пасиви, короткострокові банківські кредити та кошти місцевих бюджетів.

Сьома особливість – формування затрат на транспорті. Характер виробничої діяльності визначає своєрідність складу, структури та методики планування затрат транспортних підприємств. У затратах значна лигома вага належить витратам на електроенергію, заробітній платі з нарахуваннями і амортизаційним відрахуванням на повне відновлення основних фондів.

Восьма особливість – організаційно-правова форма ведення бізнесу та форма власності.

Підприємства міського електротранспорту у переважній більшості мають комунальну форму власності та належать до складу комунального господарства. Ця обставина в основному й визначає специфіку фінансового забезпечення функціонування та розвитку зазначених підприємств.

У залежності від джерел фінансування їх діяльності підприємства комунальної форми власності підлягають такій класифікації:

- підприємства, які знаходяться на повному утриманні з місцевих бюджетів: заклади освіти, охорони здоров'я, соціального забезпечення, спорту, фізичної культури, туризму;
- підприємства, які частково утримуються з місцевих бюджетів: житлово-комунальне і транспортне господарство, заклади культури;
- підприємства, які працюють на засадах самокупності: ремонтні, ремонтно-будівельні підприємства, проектні організації [1, с. 115].

Знання особливостей функціонування підприємств комунального господарства має важливе значення для вивчення специфіки їх фінансів.

Питання про те, на яких засадничих принципах підприємства міського електротранспорту здійснюють свою господарську діяльність – на основі повного госпрозрахунку (комерційного розрахунку) або самофінансування, є спірним. У зв'язку з цим слід погодитися з точкою зору Д.С. Молякова: «Підприємства здійснюють свою діяльність на основі повного госпрозрахунку (комерційного розрахунку) і самофінансування. Окремі економісти вважають, що в умовах переходу до ринкової економіки підприємства здійснюють свою діяльність на засадах комерційного розрахунку, націленого, на відміну від госпрозрахунку, не на виконання плану, а на обов'язкове отримання достатнього прибутку.

Така відмінність між повним госпрозрахунком і комерційним розрахунком явно надумана. Повний госпрозрахунок також припускає обов'язкове отримання прибутку у розмірах, що забезпечують самофінансування. Принцип націлювання на виконання планів підприємства повною мірою властивий і комерційному розрахунку. Повний госпрозрахунок означає економічну самостійність підприємства і відповідальність за результати роботи» [2, с. 16].

Що стосується підприємств міського електротранспорту, очевидно, що тут не може бути й мови про повний госпрозраху-

нок. Специфіка комунального господарства дозволяє застосувати до його підприємств термін «соціального госпрозрахунку» [3, с. 18], обмеженого у порівнянні з повним госпрозрахунком переважанням державної (комунальної) форми власності, повнотою реалізації госпрозрахункових принципів і необхідністю виконання у першу чергу завдань соціальних, а не комерційних.

Необхідність розмежування понять повного госпрозрахунку і соціального госпрозрахунку відносно підприємств міського електротранспорту обумовлюється, перш за все, відмінністю у реалізації ними трьох основних принципів господарського розрахунку: фінансової самостійності, рентабельності та самофінансування.

Принцип фінансової самостійності на підприємствах галузі обмежений впливом таких чинників:

- основні та обігові засоби транспортних підприємств знаходяться у їх розпорядженні на правах господарського відання та оперативного розпорядження, а не в приватній власності;
- виручка і доходи таких підприємств можуть перерозподілятися муніципалітетом на правах власника;
- комунальні підприємства можуть фінансуватися з бюджету в частині поточних і капітальних витрат у разі нестачі власних джерел;
- здійснення прямого державного регулювання ціноутворення через систему тарифів.

Принцип рентабельності не повинен бути основним принципом і метою соціального госпрозрахунку на підприємствах міського електротранспорту. Отримання прибутку допустиме, але не в умовах низького рівня життя основної маси населення, слабкої технічної оснащеності і зносу рухомого складу, коли на перший план виступає ефективність соціальна, а не економічна.

Підприємства електротранспорту є комплексно-функціональними суб'єктами господарювання і, як правило, виконують всі основні виробничі функції, які характерні для цієї галузі економіки: перевезення пасажирів, технічне обслуговування і ремонт рухомого складу, постачання його експлуатаційними матеріалами. Проте порівняльний аналіз прибутковості підприємств міського електротранспорту з іншими галузями економіки свідчить про те, що ця галузь знаходиться у важкому стані. Вона упродовж останніх років є збитковою. Тобто рентабельність навряд чи виступатиме повноцінним показником ефективності функціонування сучасного вітчизняного підприємства міського електротранспорту. Очевидно, що в цих умовах і в найближчому майбутньому показником соціальної ефективності у даній сфері повинна бути якість послуг, що надаються, на основі прийнятних для споживачів цін. При цьому названий концептуальний критерій повинен зберегти своє значення в Україні навіть при усуненні більшості причин, що заважають розвитку галузі.

Принцип самофінансування означає спосіб господарської діяльності, при якому всі витрати, пов'язані з виробництвом, першочергові платежі до бюджету і обов'язкові відрахування з прибутку, а також витрати по розширеному

відтворенню повністю покриваються за рахунок прибутку й інших власних джерел фінансових ресурсів підприємства.

Склад доходів транспортних підприємств включає:

- доходи від платних перевезень (перевезення пасажирів, які сплачують за свій проїзд);
- бюджетні дотації (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).

Доходи від платних перевезень складають до 90% сукупних доходів. Такі доходи визначаються шляхом множення кількості пасажирів, що планується перевезти, на ціну одного перевезення (тариф). Перевезення пасажирів, яким надається пільга, здійснюється за рахунок бюджетних дотацій, сума яких визначається шляхом множення кількості безплатних перевезень пасажирів на діючий тариф. Доходи від інших видів діяльності плануються виходячи з досягнутого у попередній період рівня з урахуванням змін, що відбудуться в плановому періоді [4, с. 82].

Проте зараз і на найближчу перспективу прибуток від основної та іншої комерційної діяльності (якщо він є) ще тривалий час не покриватиме всіх поточних і капітальних витрат підприємства, оскільки практично він весь витрачається на покриття витрат на придбання електроенергії та оновлення фізично спрацьованого і морально застарілого парку транспортних засобів.

Таким чином, саме принцип соціального госпрозрахунку повинен бути покладений в основу функціонування фінансового господарства підприємств зазначеної галузі. Тобто в умовах державного регулювання цін і тарифів на послуги з перевезення у доповнення до власних джерел доходів для фінансування витрат можуть використовуватися бюджетні і отримані від інших організацій цільові кошти.

У сучасних умовах у системі управління державними та комунальними підприємствами на першому плані повинен бути фінансовий аспект цього управління, бо від нього врешті-решт залежатиме ефективність їх діяльності. За останні роки в Україні спостерігається загострення проблем майже у всіх сферах діяльності комунальних підприємств. З одного боку, органи місцевого самоврядування як власники через нестачі фінансових ресурсів та постійного скорочення бюджетних витрат на фінансування економічної діяльності неспроможні забезпечити достатній рівень фінансового забезпечення таких підприємств, а з іншого боку, неефективний менеджмент таких підприємств приз-

водить до того, що обмежені наявні кошти, які потенційно можуть бути збільшені шляхом більш ефективного управління, не використовуються повною мірою у процесі фінансово-господарської діяльності. виправити існуюче становище можна, на наш погляд, шляхом розробки та реалізації фінансової політики, що передбачатиме комплексну систему внутрішньо взаємопов'язаних заходів, спрямованих на формування ефективних фінансових відносин між підприємствами пасажирського транспорту й державою, які б враховували процеси ринкоутворення і регіоналізації.

Таким чином, управління фінансовими ресурсами і процесом фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту має свої особливості і відмінності від підприємств приватного сектора. Система управління, і в першу чергу фінансового менеджменту, таких підприємств повинна враховувати ряд особливостей, основними з яких є:

- низька прибутковість, зумовлена специфікою функціонування комунального сектора і необхідністю задоволення суспільних потреб;
- державне регулювання ціноутворення;
- потреба у державній підтримці внаслідок недостатніх можливостей щодо формування власних фінансових ресурсів, особливо для цілей розширеного відтворення;
- неможливість отримання позикових коштів внаслідок збитковості або низької рентабельності підприємств, що робить їх непривабливими позичальниками.

З іншого боку, держава і місцеве самоврядування як власники повинні прямими і непрямими методами створювати такі умови, які б спонукали підприємства вишукувати внутрішні резерви підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності, що сприятиме реалізації однієї з головних стратегічних цілей функціонування підприємств даної галузі – забезпечення надання якісних послуг населенню, що відповідають світовим стандартам.

Список використаної літератури

1. Кириленко О.П. Місцеві фінанси: Навчальний посібник. – Тернопіль: Астон, 2004. – 192 с.
2. Моляков Д.С. Финансы предприятий отраслей народного хозяйства: Учеб. пособие. – М.: Финансы и статистика, 1999. – 199 с.
3. Каменева Е.А., Барулин С.В. Финансы жилищно-коммунального хозяйства. – М.: Ось-89, 2003. – 192 с.
4. Місцеві фінанси: Навч.-метод. посібник для самост. вивч. дисц. / М.А. Гапонюк, В.П. Яцота, А.Є. Буряченко, А.А. Славкова. – К.: КНЕУ, 2002. – 184 с.
5. Парубець О.М. Фінансова політика підприємств пасажирського транспорту // *Економіческие инновации*. – 2000. – Випуск 8. – С. 150–154.