

ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

На правах рукопису

Костецький Володимир Володимирович

УДК 336:658.115.31

**ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ
МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит

Дисертація

на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Науковий керівник:

кандидат економічних

наук, доцент

Бескид Йосип Миронович

Тернопіль – 2010

ЗМІСТ

Вступ	4
Розділ 1. Теоретичні та організаційно-правові засади фінансового забезпечення функціонування підприємств міського електротранспорту	11
1.1. Теоретико-організаційні засади функціонування підприємств міського електротранспорту	11
1.2. Особливості організації фінансів комунальних електротранспортних підприємств	21
1.3. Концептуальні основи фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту	33
Висновки до розділу 1	53
Розділ 2. Прагматика фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту	55
2.1. Аналіз динаміки обсягів та структури фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту	55
2.2. Ціноутворення та його вплив на фінансове забезпечення діяльності комунальних електротранспортних підприємств	74
2.3. Оцінка фінансового стану підприємств міського електротранспорту	94
Висновки до розділу 2	112
Розділ 3. Модернізація фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту	115
3.1. Державна фінансова підтримка підприємств міського електротранспорту та шляхи підвищення її ефективності	115
3.2. Перспективи застосування лізингу як джерела фінансового	

забезпечення діяльності міського електротранспорту	140
3.3. Напрямки оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення розвитку підприємств міського електротранспорту	160
Висновки до розділу 3	171
Висновки	173
Додатки	178
Список використаних джерел	226

ВСТУП

Актуальність теми. Забезпечення сталого розвитку національної економіки за умов утвердження ринкових відносин безпосередньо пов'язане з ефективністю фінансово-господарської діяльності вітчизняних підприємств. Сучасні українські підприємства функціонують в умовах невизначеності та обмеженості фінансових ресурсів. У той же час, у ринкових умовах належне фінансове забезпечення підприємств є необхідним для ефективного господарювання і залежить, насамперед, від результативної системи управління ним.

Внаслідок недостатнього досвіду роботи у ринкових умовах сьогодні постають складні завдання раціоналізації управління діяльністю підприємств міського електротранспорту. Особливо це стосується вирішення проблем подолання збитковості підприємств згаданої галузі та підвищення ефективності системи фінансового забезпечення їхнього функціонування і розвитку. Тому пріоритетним напрямком наукових досліджень є пошук шляхів прискореного розвитку підприємств міського електротранспорту та оптимізації джерел фінансового забезпечення їхньої діяльності.

Виходячи з вище наведеного, особливої актуальності набувають теоретико-методичні розробки, спрямовані на вирішення питань покращення фінансового забезпечення комунальних транспортних підприємств, зокрема міського електротранспорту, який в умовах ринкової економіки залишається соціальним, екологічним та доступним видом громадського транспорту.

Проблеми фінансового забезпечення діяльності підприємств різних галузей економіки досліджували багато відомих вітчизняних і зарубіжних вчених. Пропозиції щодо їхнього теоретичного та практичного вирішення висвітлили у своїх наукових працях Л. М. Алексеєнко, В. Г. Белолипецький, М. Д. Білик, С. О. Булгакова, Л. Д. Буряк, В. В. Буряковський, О. Д. Василик, Л. А. Дробозіна, О. В. Єрмошкіна, І. В. Зятковський, Е. А. Каменева, В. Я. Кармазін, О. П. Кириленко, М. І. Крупка, В. М. Опарін, А. М. Подде-

рьогін, Р. С. Сайфулін, І. Г. Сокиринська, О. О. Терещенко, В. М. Федосов, С. І. Юрій та ін. Втім, кількість відповідних комплексних досліджень у галузі міського електротранспорту є недостатньою.

Питання діяльності підприємств міського електротранспорту розглядали радянські вчені-економісти, зокрема Ш. З. Васерман, В. П. Наумов, Р. І. Орлова, С. В. Розенберг, Т. А. Строганова, А. І. Файнберг та ін. У наукових розробках названих авторів порушено проблематику економіки, організації та планування діяльності підприємств згаданої галузі. Проте, після розпаду СРСР, з набуттям колишніми союзними республіками державної незалежності, вказана галузь зазнала значних змін і зіткнулася з цілою низкою нових проблем. На сучасному етапі їхніми дослідженнями займаються такі українські та закордонні вчені як В. В. Баклаков, В. Х. Далека, В. В. Димченко, Ю. М. Коссої, В. І. Крат, В. М. Лисюк, І. І. Никифорак, М. Ю. Радченко, М. А. Столяренко, М. Н. Стоя-нова, Н. Л. Шлафман та ін. Разом з тим, поки що малодослідженими залишаються питання, пов'язані з врахуванням особливостей фінансового забезпечення діяльності комунальних електротранспортних підприємств. До того ж, 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, пошуку джерел фінансування оновлення основних засобів та загалом фінансового забезпечення функціонування і розвитку підприємств міського електротранспорту, що нагромадилися впродовж останніх років, треба вважати актуальним напрямком наукових пошуків.

Таким чином, актуальність досліджень цього напрямку діяльності комунальних електротранспортних підприємств, їхнє практичне значення зумовили вибір теми дисертаційної роботи, її цільову спрямованість і структуру.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота є частиною науково-дослідних робіт, що виконувалися

колективом кафедри фінансів Тернопільського національного економічного університету за темою „Оптимізація теоретичних та практичних аспектів фінансового забезпечення економічного зростання в Україні” (державний реєстраційний номер 0103U007682) та „Фінансова політика в стратегії соціально-економічного розвитку України” (державний реєстраційний номер 0105U000861), у межах яких автором розроблено рекомендації стосовно удосконалення фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є узагальнення й обґрунтування теоретичних засад фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту та пропозицій щодо його удосконалення відповідно до стратегічних напрямів соціально-економічного розвитку суспільства.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі основні завдання дослідження:

- виявити особливості організації фінансів підприємств міського електротранспорту;
- з’ясувати сутнісно-теоретичні основи фінансового забезпечення діяльності електротранспортних підприємств;
- проаналізувати динаміку обсягів та структури фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту;
- оцінити сучасну систему ціноутворення та її вплив на фінансове забезпечення діяльності комунальних електротранспортних підприємств;
- провести комплексну оцінку фінансового стану підприємств міського електротранспорту;
- розкрити напрями державної фінансової підтримки розвитку електротранспортних підприємств;
- розробити пропозиції щодо використання лізингу як альтернативного джерела фінансового забезпечення діяльності міського електротранспорту;

– запропонувати підходи до моделювання оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення розвитку комунальних електротранспортних підприємств.

Об'єктом дослідження є процес фінансового забезпечення діяльності підприємств в умовах ринкової економіки.

Предметом дослідження виступають теоретичні та прикладні засади фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Методологічну основу дисертаційної роботи становлять діалектичний метод наукового пізнання і системний підхід до вивчення фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Методи дослідження. Виконання дисертаційної роботи базується на використанні загальнонаукових та спеціальних методів дослідження фінансово-економічних явищ та процесів.

При постановці й розв'язанні поставлених завдань використовувались методи наукової абстракції, системного оцінювання, логічного узагальнення та наукової дедукції – під час дослідження концептуальних засад фінансового забезпечення функціонування підприємств міського електротранспорту; методи групування, порівняльного та економіко-статистичного аналізу – при проведенні оцінки стану та виявленні сучасних тенденцій щодо фінансового забезпечення діяльності вітчизняних електротранспортних підприємств; методи постановки цілей і вироблення рекомендацій щодо їхнього досягнення, економіко-математичні методи – у процесі розробки напрямків модернізації фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Теоретичною основою дослідження є фундаментальні положення світової економічної думки, наукові праці сучасних вітчизняних та зарубіжних фінансистів-практиків, розробки провідних учених у сфері фінансів суб'єктів господарювання.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження є нормативно-правові акти, що регулюють діяльність суб'єктів господарювання, зокрема підприємств міського електротранспорту, офіційні дані Державного комітету статистики

України, дані фінансової звітності вітчизняних електротранспортних підприємств.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в поглибленні існуючих та розробці нових теоретичних, методичних і практичних положень щодо удосконалення фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту, зокрема:

вперше:

– застосовано інституціональний підхід до визначення поняття „фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту”, під яким запропоновано розуміти дворівневу систему взаємовідносин підприємств міського електротранспорту з органами місцевого самоврядування щодо реалізації соціальної функції шляхом отримання й використання бюджетних коштів та іншими суб'єктами ринку з приводу акумуляції, розподілу і використання фінансових ресурсів, які формуються за рахунок власних, прирівняних до них, а також мобілізованих на фінансовому ринку та інших джерел і направляються на забезпечення ефективного функціонування та розвитку підприємств міського електротранспорту;

удосконалено:

– підходи до оцінки фінансової стійкості підприємств міського електротранспорту шляхом використання додаткового індикатора – коефіцієнта співвідношення кредиторської заборгованості та власного капіталу підприємства, як показника збалансованості надходження грошових коштів та їхнього використання у часі та за обсягом;

– обґрунтування доцільності залучення приватного капіталу для фінансового забезпечення електротранспортних підприємств, що, на відміну від існуючих підходів, передбачає використання моделі оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення регіональних інвестиційних проектів, та спрямоване на використання обмежених бюджетних ресурсів у поєднанні з інвестиціями приватних компаній при фінансуванні програм розвитку міського електротранспорту, та раціональний розподіл згаданих коштів між окремими

проектами залежно від їхньої економічної та соціальної ефективності;

набули подальшого розвитку:

– систематизація особливостей діяльності комунальних електротранспортних підприємств, які впливають на організацію їхніх фінансів, зокрема, доведено необхідність врахування: специфічності продукту, що створюється на міському електротранспорті, який неможливо нагромаджувати чи резервувати; форми кругообігу виробничих засобів; специфіки формування і використання основних засобів; управління оборотними коштами; своєрідності контролінгу витрат електротранспортних підприємств, їх складу та структури; ціноутворення;

– оцінювання переваг лізингу над іншими джерелами фінансування оновлення основних засобів комунальних електротранспортних підприємств шляхом визначення теперішньої вартості платежів при використанні фінансового лізингу та банківського кредиту для фінансування придбання рухомого складу підприємствами міського електротранспорту.

Практичне значення одержаних результатів. Сформульовані й обґрунтовані в дисертаційній роботі пропозиції можуть бути використані органами державної влади та місцевого самоврядування, а також підприємствами міського електротранспорту для покращення фінансового забезпечення комунальних електротранспортних підприємств.

Результати дослідження автора пройшли апробацію та прийняті до впровадження управлінням житлово-комунального господарства Тернопільської обласної державної адміністрації (довідка № 1091/03-1 від 23.10.2009 р.), управлінням транспорту і зв'язку Тернопільської міської ради (довідка № 906/07-2 від 27.10.2009 р.), комунальним підприємством „Рівнеелектроавтотранс” (довідка № 633 від 28.10.2009 р.).

Окремі положення дисертаційного дослідження використовуються у навчальному процесі Тернопільського національного економічного університету при викладанні дисциплін „Фінанси підприємств” та „Фінансова діяльність суб'єктів господарювання” (довідка № 126-24/2403 від 23.10.2009 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Представлені у роботі рекомендації та пропозиції розроблені автором особисто і наведені у його наукових працях.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися й одержали позитивну оцінку на 7 міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: „Економічні, правові, інформаційні та гуманітарні проблеми розвитку України в постстабілізаційний період” (м. Тернопіль, 2006 р. та 2008 р.); „Сучасні проблеми соціально-економічного розвитку України” (м. Дніпропетровськ, 2006 р.); „Організація та економічні проблеми розвитку муніципальних утворень” (м. Тернопіль, 2006 р.); „Економічний і соціальний розвиток України в ХХІ столітті” (м. Тернопіль, 2007 р.); „Формування єдиного наукового простору Європи та завдання економічної науки” (м. Тернопіль, 2008 р. та 2009 р.).

Наукові публікації. За результатами дослідження опубліковано 13 наукових праць, у тому числі 3 – у співавторстві. Загальний обсяг публікацій становить 59,35 д.а., з них особисто дисертанту належить 5,6 д.а., у тому числі один підручник (1,8 д.а.), 5 статей у наукових фахових виданнях (2,55 д.а.) та 7 публікацій в інших виданнях (1,25 д.а.).

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел із 250 найменувань на 25 сторінках і 17 додатків на 49 сторінках. Основний текст дисертаційної роботи викладено на 177 сторінках, що містять 25 таблиць і 14 рисунків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

1.1. Теоретико-організаційні засади функціонування підприємств міського електротранспорту

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та виробництва в перевезеннях. Відомо, що в умовах ринкової економіки між видами транспорту існує конкуренція, але кожний з них займає своє місце на ринку транспортних послуг.

Міський електротранспорт у сучасних умовах господарювання є екологічно чистим, економічним та доступним видом громадського транспорту. Відповідно до Закону України „Про транспорт” від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР згаданий вид транспорту визначено складовою єдиної транспортної системи України і віднесено до транспортної галузі, а згідно із загальним класифікатором „Галузі народного господарства України”, підприємства міського електротранспорту належать до підприємств транспорту.

Підприємства міського електротранспорту входять до складу комунального господарства, що обумовлює специфіку їхнього функціонування.

Комунальна форма власності в Україні була запроваджена лише у 1990 р. одночасно із введенням інституту місцевого самоврядування. У Законі Української РСР від 7 грудня 1990 р. „Про місцеві Ради народних депутатів Української РСР та місцеве самоврядування” до складу фінансово-економічної бази місцевого самоврядування, поряд з природними та фінансовими ресурсами, було включено місцеве господарство, комунальну та іншу власність, що служить джерелом одержання доходів місцевого самоврядування і задоволення соціально-економічних потреб населення відповідної

території [72].

Згаданим законом було введено поняття місцевого господарства, підкреслювалось, що місцеве господарство забезпечує безпосереднє задоволення потреб населення і функціонування системи місцевого самоврядування. Склад місцевого господарства був окреслений таким чином:

- підприємства (об'єднання), організації, установи, об'єкти виробничої і соціальної інфраструктури, які є комунальною власністю відповідної адміністративно-територіальної одиниці;

- підприємства (об'єднання), організації, установи, що не належать до комунальної власності, діяльність яких пов'язана переважно з обслуговуванням населення і, за згодою власника, можуть бути включені до місцевого господарства;

- об'єкти, створені в результаті трудової участі громадян або придбані на їх добровільні внески, включені до місцевого господарства за згодою населення і органів місцевого самоврядування [72].

У цьому нормативному акті було зазначено, що основу місцевого господарства складає комунальна власність. Розпорядження і управління комунальною власністю від імені населення адміністративно-територіальних одиниць покладається на місцеві ради та уповноважені ними інші органи місцевого самоврядування. До комунальної власності включено майно, яке передавалось безоплатно Союзом РСР та Українською РСР, іншими суб'єктами, й майно, що створювалось і купувалось місцевими радами за рахунок належних їм коштів. Місцевим радам були надані широкі права у сфері розпорядження і управління майном, яке належало до комунальної власності.

Кабінетом Міністрів України 5 листопада 1991 р. прийнято постанову „Про розмежування державного майна України між загальнодержавною (республіканською) власністю і власністю адміністративно-територіальних одиниць (комунальною) власністю”, в якій був затверджений перелік майна, що передавалось до комунальної власності областей, міст Києва та Севастополя. У

межах областей подальший поділ майна між суб'єктами права комунальної власності покладався на відповідні органи місцевого самоврядування.

У вищезгаданій постанові було конкретизовано перелік майна, що належить до комунальної власності. Так, до власності областей віднесено: промисловість будівельних матеріалів, місцеву і поліграфічну промисловість, зв'язок, агропромисловий комплекс, будівництво, житлове, водопровідно-каналізаційне, теплове, шляхове господарство, матеріально-технічне забезпечення, ремонтно-будівельні організації, багатогалузеві підприємства житлово-комунального господарства, міський електротранспорт, комунальні автотранспортні підприємства, підприємства електричних мереж зовнішнього освітлення, промисловість, готельне господарство, ритуальне обслуговування, зелене господарство, інші підприємства і організації, організації технічної інвентаризації, народну освіту, охорону здоров'я, соціальне забезпечення, фізичну культуру і спорт, культуру, торгівлю, громадське харчування, побутове обслуговування, майно виконкомів місцевих рад.

16 січня 2003 р. був прийнятий Господарський кодекс України, в якому правові питання функціонування підприємств комунальної власності одержали подальший розвиток. Зокрема, у згаданому нормативному акті визначено особливості управління господарською діяльністю у комунальному секторі економіки, яке проводиться через систему організаційно-господарських повноважень територіальних громад та органів місцевого самоврядування щодо суб'єктів господарювання, які належать до комунального сектора і здійснюють свою діяльність на основі права господарського відання або права оперативного управління.

Підприємства комунальної власності функціонують на основі законодавства, яке регламентує діяльність господарських структур будь-якої форми власності в Україні. Однак у праві власності на майно, що перебуває у їх розпорядженні, та у формуванні й використанні фінансових ресурсів вони мають певні особливості.

Оскільки основні фонди міського електротранспорту передано до комунальної власності, то нормативне забезпечення усіх підприємств електротранспорту проводиться Державним комітетом України з питань житлово-комунального господарства, у складі якого функціонує управління міського електричного транспорту. Організація функціонування міського електричного транспорту базується на засадах, визначених Законом України „Про транспорт” від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР, Законом України „Про міський електротранспорт” від 29.06.2004 р. № 1914-IV, а також на відомчих нормативах, основні з яких це Правила надання послуг міським електричним транспортом, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 р. № 1735, Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України, затверджені наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 р. № 329, Галузеві комунальні норми України, затверджені наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 19.04.2006 р. № 129, Положення з безпеки руху та інших документах.

Ієрархію реалізації майнового права та управління майном підприємств міського електротранспорту, що належать територіальним громадам, можна представити за допомогою схеми (рис. 1.1).

До комунальної власності територіальних громад належать об’єкти комунальної власності кожної з територіальних громад регіону та об’єкти спільної комунальної власності цих територіальних громад, які задовольняють колективні потреби усіх територіальних громад регіону, в тому числі у перевезеннях пасажирів.

Територіальні громади селища або міста безпосередньо або через утворені ними органи місцевого самоврядування управляють майном, що є у розпорядженні підприємств міського електротранспорту, можуть утворювати, реорганізовувати та ліквідувати їхні структурні підрозділи, а також здійснюють контроль за їх діяльністю. Міські або селищні ради мають право здійснювати всі повноваження щодо їх власності, передбачені законом

(виконувати всі майнові операції, передавати об'єкти у постійне або тимчасове користування юридичним та фізичним особам, продавати і купувати, використовувати як заставу тощо). У разі необхідності міська та селищні ради можуть прийняти рішення про передачу окремих повноважень щодо управління комунальною власністю іншим утвореним ними органам або їх структурним підрозділам, визначивши межі цих повноважень та умови їх здійснення.

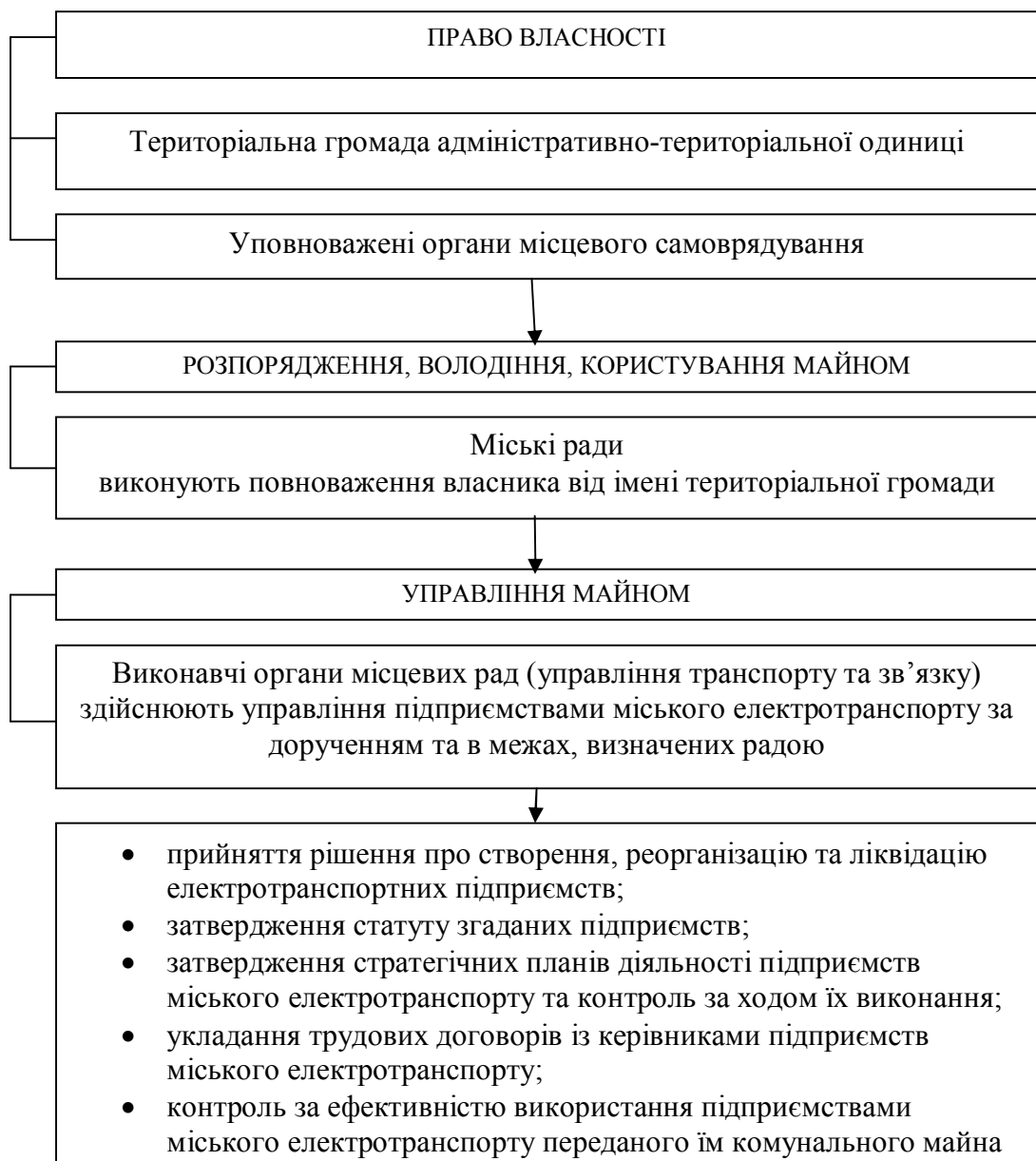


Рис. 1.1. Ієрархія реалізації майнового права та управління майном підприємств міського електротранспорту. *

* Складено на основі [129, с. 28].

Взаємовідносини органів місцевого самоврядування з підприємствами міського електротранспорту будуються на засадах підпорядкованості, підзвітності та підконтрольності. Це знаходить свій прояв у праві на відчуження та передачу майна в іншу форму власності, встановлення частки прибутку, що підлягає зарахуванню до місцевого бюджету, залученні на договірних засадах коштів на будівництво, розширення, ремонт і утримання на пайових засадах об'єктів соціальної та виробничої інфраструктури й на заходи щодо охорони навколишнього природного середовища тощо.

Згідно з чинним законодавством в Україні можуть функціонувати два види комунального унітарного підприємства: комунальне комерційне підприємство (майно закріплюється за таким підприємством на праві повного господарського відання) та комунальне некомерційне підприємство (майно закріплюється на праві оперативного управління). Право повного господарського відання майном належить підприємствам, що функціонують у режимі комерційного розрахунку та самоокупності.

Підприємства міського електротранспорту належать до комунальних некомерційних підприємств і володіють майном на праві оперативного управління.

Згідно з Господарським кодексом комунальне некомерційне підприємство здійснює господарську діяльність відповідно із виробничими завданнями органу, до сфери управління якого воно входить. Майно комунального некомерційного підприємства становлять основні засоби та оборотні кошти, а також інші цінності, вартість яких відображається у самотійному балансі підприємства.

До складу міського електротранспорту входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи з ремонту рухомого складу і виготовлення запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні,

торговельні і постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту [74].

Джерелами формування майна підприємств міського електротранспорту є: майно, передане йому органом управління; доходи, одержані від надання послуг з перевезення пасажирів, а також від інших видів господарської діяльності; позичені кошти; капітальні вкладення та дотації з бюджетів; інші джерела, не заборонені законодавством України. Підприємство також може одержувати кредити для виконання статутних завдань під гарантію органу, до сфери управління якого воно входить.

Міські ради, до сфери управління яких входить підприємство міського електротранспорту, здійснюють контроль за використанням та збереженням належного підприємству майна, і мають право вилучати у підприємства майно, яке не використовується або використовується не за призначенням, та розпоряджатися ним у межах своїх повноважень.

Електротранспортне комунальне підприємство не має права відчужувати або іншим способом розпоряджатися закріпленим за ним майном, що належить до основних фондів, без попередньої згоди органу, до сфери управління якого воно входить. Воно відповідає за своїми зобов'язаннями лише коштами, що перебувають у його розпорядженні. У разі недостатності зазначених коштів міська рада несе повну субсидіарну відповідальність за зобов'язаннями підприємства електротранспорту.

Діяльність підприємств міського електротранспорту має комплексний міжгалузевий характер і безпосередньо впливає на умови проживання, праці та відпочинку людей. Мета діяльності таких підприємств – це якісне обслуговування замовників та населення щодо надання послуг з перевезення пасажирів у межах міста. Будучи складовою частиною місцевого господарства, вони мають специфіку організації фінансових відносин (рис. 1.2).

Основою організації фінансових відносин суб'єктів господарювання комунальної форми власності, в тому числі електротранспортних підприємств, є наявність фінансових ресурсів в розмірах, необхідних для здійснення господарської та комерційної діяльності власника.



Рис. 1.2. Класифікація підприємств комунальної власності залежно від джерел фінансування їхньої діяльності. *

* Розроблено на основі [150, с. 450].

Як бачимо з рис. 1.2, підприємства міського електротранспорту належать до підприємств, які знаходяться на частковому утриманні місцевих бюджетів. На згаданих підприємствах, разом з власними фінансовими ресурсами, значну частку джерел фінансування їхньої діяльності займають субвенції з бюджету

на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення та на придбання нового парку тролейбусів і трамваїв.

Вищенаведене є свідченням того, що міський електротранспорт має значне соціальне значення у системі функціонування сучасного міського господарства, оскільки разом із середньостатистичними пасажирами здійснює перевезення малозабезпечених верств населення, а також громадян, яким держава надала різні пільги.

Державне регулювання роботи підприємств міського електротранспорту повинно бути виваженим, економічно обґрунтованим та спрямованим на забезпечення інтересів всіх учасників транспортного процесу: держави, транспортних підприємств, споживачів та суспільства в цілому.

На нашу думку, господарські та фінансові взаємовідносини повинні формуватися на основі багатокритеріального підходу до узгодження загальних інтересів держави, підприємств міського електротранспорту та безпосередніх споживачів транспортних послуг. З огляду на це, пропонуємо власну схему підтримання балансу інтересів зацікавлених сторін в ефективному розвитку громадського пасажирського транспорту (рис. 1.3).

Основними критеріями в такому узгодженні інтересів держави, електротранспортних підприємств та пасажирів (безпосередніх споживачів послуг з перевезення) повинні стати забезпечення ефективності функціонування підприємств міського електротранспорту, створення умов для стабільної роботи та їхнього розвитку, наповнення доходної частини державного та місцевих бюджетів, задоволення потреб населення у транспортних послугах тощо.

Використання запропонованої схеми дасть змогу комплексно вирішувати проблеми, що постійно виникають у зазначеній галузі в сучасних умовах.



Рис. 1.3. Схема забезпечення балансу інтересів держави, виробників (електротранспортних підприємств) і споживачів пасажирських транспортних послуг.

Позитивними наслідками дотримання балансу інтересів будуть виявлення та усунення суперечностей між інтересами основних суб'єктів транспортних відносин, обґрунтування раціональних напрямів побудови їх фінансових відносин та оптимізація механізму реалізації таких відносин. Розв'язання цієї проблеми потребує змін функції держави щодо забезпечення ефективної роботи підприємств міського електротранспорту.

Таким чином, враховуючи соціальну значимість функціонування підприємств міського електротранспорту в розвитку інфраструктури сучасного міста, бачимо необхідність прискорення змін у галузі міського електротранспорту. На нашу думку, подальший розвиток комунальних електротранспортних підприємств першочергово залежить від стану фінансового забезпечення їхньої діяльності, особливо з огляду на сучасні реалії господарської діяльності суб'єктів господарювання. Фінансова діяльність підприємств електротранспорту повинна бути спрямована на створення фінансових ресурсів для його виробничого і соціального розвитку, забезпечення зростання прибутку за рахунок збільшення продуктивності праці, зниження собівартості, поліпшення використання виробничих фондів та підвищення якості перевезень пасажирів.

Саме тому, вважаємо за доцільне більш детально розглянути стан та проблеми фінансового забезпечення діяльності згаданих підприємств.

1.2. Особливості організації фінансів комунальних електротранспортних підприємств

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

електротранспорту, що забезпечує його широке застосування, є значна маневреність, провізна спроможність і висока регулярність перевезень.

Підприємства міського електротранспорту функціонують у 54 містах України. З них пасажироперевезення трамваями та тролейбусами здійснюється у 17 містах, тільки тролейбусами – у 30 містах, тільки трамваями – у 7 містах. Метрополітен є у 3 містах. У Криму функціонує міжміська тролейбусна лінія Сімферополь – Алушта – Ялта загальною протяжністю 93 км, у містах Києві та Кривому Розі разом із звичайними функціонують швидкісні трамвайні лінії [92, с. 52].

Міський електротранспорт займає значну питому вагу щодо обсягів перевезень пасажирів у транспортній системі України (рис. 1.4).

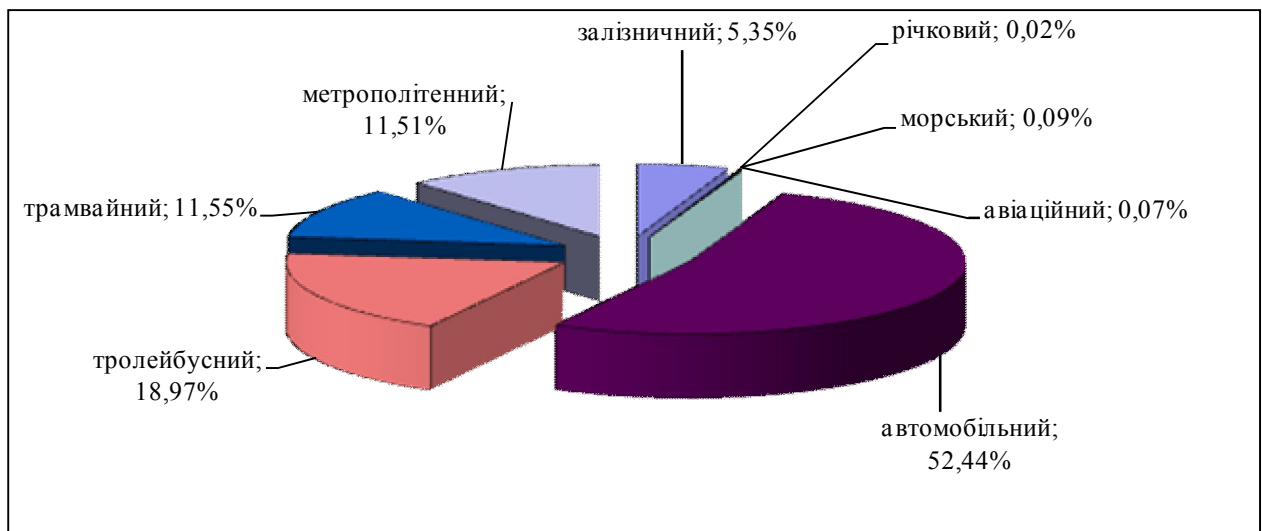


Рис. 1.4. Частка окремих видів транспорту у загальному обсязі перевезення пасажирів у 2008 році [219, с. 113].

Як видно з наведених даних, на міський електротранспорт у 2008 році припадало 42,03% загального обсягу перевезення пасажирів усіма видами транспорту в Україні. Питома вага перевезень пасажирів трамваями і тролейбусами складає 36,4% від загальних внутрішньоміських пасажироперевезень (табл. 1.1). Це свідчить про важливе місце комунальних електротранспортних підприємств у системі вітчизняного пасажирського транспорту.

Таблиця 1.1

Динаміка обсягів перевезення пасажирів за видами сполучення окремими видами транспорту у 2000-2008 рр.*

(млн. чол.)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Міжміське сполучення	154	174	169	178	205	226	227	235	246
залізничний (далеке прямування)	45	44	44	49	54	60	62	60	61
морський (включаючи приміське сполучення)	4	5	5	7	10	11	11	8	7
авіаційний	1	1	2	2	3	4	4	5	6
автомобільний	97	116	111	114	132	144	145	157	167
тролейбусний	7	8	7	6	6	7	5	5	5
Приміське сполучення	1174	1086	1114	1119	1141	1114	1126	1120	1116
залізничний	454	424	421	428	399	385	386	387	384
річковий	2	2	2	2	2	2	2	2	2
автомобільний	718	660	691	689	740	727	738	731	730
Внутрішньоміське сполучення	6452	6397	6428	6414	6651	6860	6889	6859	6969
автомобільний	1742	1946	2267	2494	2848	2966	3105	3285	3472
тролейбусний	2575	2324	2134	1915	1843	1896	1783	1616	1575
трамвайний	1381	1334	1196	1132	1112	1111	1083	1027	963
метрополітенний	754	793	831	873	848	887	918	931	959

* Складено за даними Держкомстату України.

Проте, починаючи з 2001 року, спостерігається чітка тенденція до зменшення обсягів перевезення пасажирів згаданим видом транспорту, за винятком метрополітену. Причинами такого стану підприємств міського електротранспорту є відсутність власних або інших, визначених законодавством, джерел фінансування капітального ремонту, оновлення рухомого складу та розвитку мережі, недосконалість законодавчої бази щодо звільнення значної частини населення міст від оплати за послуги, недостатня увага органів влади до проблем галузі.

Виправити таке становище, на наш погляд, можливо шляхом розробки та реалізації фінансової політики, що передбачатиме комплексну систему внутрішньо взаємопов'язаних заходів, спрямованих на формування ефективних фінансових відносин між комунальними підприємствами пасажирського транспорту й державою, які б враховували процеси ринкоутворення і регіоналізації.

Фінансова діяльність комунальних підприємств, міського електротранспорту зокрема, відображає грошові відносини, пов'язані з формуванням та використанням доходів і накопичень підприємств галузі в процесі отримання коштів громадян, бюджету, інших джерел фінансування для забезпечення безперебійного обслуговування населення щодо надання послуг з перевезення.

Функціонування підприємств міського електротранспорту опосередковує собою систему грошових відносин, що виникають з приводу формування та використання фінансових ресурсів, з метою забезпечення ефективного відтворювального процесу.

У процесі своєї діяльності комунальні електротранспортні підприємства безпосередньо вступають у такі грошові відносини:

а) взаємодія підприємств з бюджетною системою і цільовими державними фондами щодо сплати податкових платежів й бюджетного фінансування у вигляді асигнувань та соціальних трансфертів на капітальні вкладення, капітальний ремонт, відшкодування різниці в цінах і тарифах на перевезення пільгових категорій населення, фінансування поточних витрат, цільових програм тощо;

б) відносини щодо формування та розподілу фондів грошових коштів підприємств міського електротранспорту (так, при розподілі отриманої виручки її частину підприємства спрямовують, перш за все, на відшкодування вартості спожитих у виробництві основних фондів і оборотних активів, потім – на відшкодування живої праці, а із частини, що залишилася, формується чистий дохід);

в) взаємостосунки між підприємствами електротранспорту при внутрігалузевому перерозподілі прибутку, амортизації, коштів на капітальний ремонт за розпорядженням місцевих органів влади;

г) відносини з банківською системою в зв'язку з отриманням і погашенням кредитів на капітальні вкладення та інші інвестиції, а також щодо сплати відсотків за банківськими позиками;

д) відносини підприємств міського електротранспорту зі своїми управлінськими структурами вищого рівня у рамках внутрішньоструктурного або внутрішньовідомчого перерозподілу грошових коштів.

На відміну від підприємств виробничої сфери, у діяльності електротранспортних підприємств є певні особливості щодо організації фінансів, пов'язані зі специфікою виробничого процесу, госпрозрахунку і методів управління їх діяльністю. Перш за все, це пов'язано зі специфічною роллю транспорту в комунальному господарстві: перевезення пасажирів та їх речей відповідно до особистих потреб (приватні поїздки) або виробничої необхідності (поїздки на роботу чи місце служби) тощо.

Оскільки досі в економічній літературі не систематизовано специфічних особливостей діяльності підприємств міського електротранспорту, які впливають на організацію їхніх фінансів, спробуємо зробити це у нашому дослідженні.

Перша особливість пов'язана з тим, що транспорт, у тому числі й електричний, не створює нового матеріального продукту, що міг би бути виділеним з процесу виробництва як товар і брати участь у 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.

Друга особливість полягає у тому, що підприємствам міського електротранспорту притаманна 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:

$$Г - Т ... В ... Т' - Г',$$

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

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

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

Третя особливість – це специфічність продукту, що створюється живою працею на міському електротранспорті. Новостворений продукт проявляється у ролі корисного ефекту роботи електротранспорту, який можна споживати лише під час виробничого процесу. Продукція транспорту – послуга з перевезення пасажирів – є невіддільною від самого процесу виробництва. З цього випливає, що її неможливо нагромаджувати чи резервувати, як це робиться у сфері матеріального виробництва.

Четверта особливість стосується процесів, пов'язаних з формуванням і використанням основних фондів. У структурі основних виробничих фондів підприємств міського електротранспорту найбільша питома вага (понад 45%) припадає на частку рухомого складу (трамвайні вагони, тролейбуси, вагони метро). На другому місці (приблизно 25%) – споруди (трамвайні колії, пристрої сигналізації і блокування, майданчики зупинок та ін.). На третьому – будівлі депо, електростанцій тощо (приблизно 15%). Майже 9% вартості основних фондів припадає на передавальні пристрої (контактна мережа, мережа

живлення і т.п.). Машини і устаткування займають в середньому 5% вартості всіх основних фондів. До цієї групи входять також силові машини й устаткування (електродвигуни), робочі машини, ремонтне устаткування, вимірювальні та регулюючі прилади і пристрої, обчислювальна техніка. На частку інших основних фондів припадає всього 0,3%. До цієї групи входять предмети, що служать більше року, незалежно від їх вартості, й предмети вартістю більше 1000 грн. за одиницю, незалежно від терміну служби.

Для оцінки ефективності використання основних фондів, разом з традиційними фінансовими 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 нього тощо.

П'ята особливість пов'язана зі специфікою процесів формування і управління оборотними коштами електротранспортних підприємств. На електротранспорті обсяг оборотних коштів є незначним – кілька відсотків до вартості рухомого складу. Специфічним є склад та структура оборотних коштів, що відображають економічні й технологічні особливості цієї галузі. Найбільша частка оборотних коштів – це кошти, вкладені у виробничі запаси: запасні частини й агрегати; обмінний фонд вузлів і агрегатів; паливо; малоцінні і швидкозношувані предмети (інструменти, інвентар, спецодяг, формений одяг); шини в запасах; незавершене виробництво (стосується тільки капітального ремонту тролейбусів, трамваїв та виготовлення для них запасних частин).

Джерелами формування власних оборотних коштів електротранспортних підприємств є прибуток, стійкі пасиви, кошти місцевих бюджетів та короткострокові банківські кредити.

На підприємствах міського електротранспорту в складі стійких пасивів вагоме місце займає стаття „Доходи майбутніх періодів”. При складанні

фінансових планів величина згаданого стійкого пасиву розраховується як 50% суми середньомісячної виручки від реалізації місячних проїзних квитків та абонентів у році, що передував плановому, скорегованої залежно від зміни в обсягах пасажирських перевезень і тарифах.

Шоста особливість – контролінг витрат на електротранспорті.

Контролінг витрат можна визначити як комплекс заходів з координації планування, розподілу, аналізу та контролю за витратами підприємства в цілому та окремих центрів відповідальності. Результати контролінгу витрат є основою для управління витратами, яке охоплює сукупність цілеспрямованих заходів впливу на їхню структуру та величину.

Характер виробничої діяльності визначає своєрідність складу, структури і методики планування затрат електротранспортних підприємств. У затратах значна питома вага належить витратам на електроенергію, заробітну плату з нарахуваннями і амортизаційним відрахуванням на повне відновлення основних фондів.

Оскільки підприємства міського електротранспорту надають однорідну послугу, це дозволяє планувати розмір затрат на одиницю продукції (послуги), тобто визначати планову собівартість одного перевезення пасажирів.

Собівартість послуг міськелектротранспорту являє собою виражену у вартісній формі сукупність витрат, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу перевезення пасажирів. Облік і калькулювання собівартості послуг проводиться за видами перевезень (трамвай, троллейбус) та за стадіями технологічного процесу.

Основним джерелом повернення затрат транспортних підприємств є виручка від реалізації послуг. Її розмір залежить від тарифів на перевезення пасажирів,

Підприємства міського електротранспорту через специфіку їхньої діяльності, як правило, є природними монополістами на локальних (місцевих) ринках.

В економічній теорії під природною монополією розуміють таку ситуацію на ринку, коли задоволення попиту на ньому найбільш ефективно при відсутності конкуренції. Виділяють три необхідні умови існування природної монополії:

- істотний ефект масштабу (у міру зростання обсягу виробництва витрати на одиницю продукції істотно знижуються, причому найбільший ефект досягається, коли один виробник охоплює весь ринок);
- низька еластичність попиту за ціною (попит на згаданому ринку слабо залежить від ціни на товари і послуги природних монополій);
- низький ефект заміщення (товари та послуги природних монополій унікальні для споживача і їх не можна замінити у споживанні іншими товарами або послугами) [205].

Діяльність електротранспортних підприємств відповідає умовам природної монополії, а тому держава, в особі органів місцевої влади, здійснює контроль за цінами на послуги, що надаються ними, шляхом прямого регулювання цін і тарифів.

Розрахунок планової виручки від реалізації послуг з перевезення пасажирів міським електротранспортом проводиться методом прямого рахунку шляхом множення тарифної ставки на обсяг наданих послуг.

Планування витрат, що включаються до повної планової собівартості послуг міського електричного транспорту, здійснюється з урахуванням витрат з операційної діяльності та фінансових витрат, пов'язаних з пасажиро-перевезеннями.

У разі зміни ставок податків і зборів (обов'язкових платежів), мінімального рівня заробітної плати, ставок орендної плати, цін і тарифів на паливно-енергетичні та матеріальні ресурси, що не залежать від господарської діяльності підприємств, але впливають на рівень повної собівартості з операційної діяльності підприємств, тарифи на послуги міського електричного транспорту переглядаються. Перегляд тарифів на послуги міського електричного транспорту здійснюється після процедури їх публічного

обговорення.

Слід підкреслити, що розміри витрат на поточну діяльність і розвиток підприємств у складі тарифу повинні визначатися у результаті знаходження місцевим органом державної виконавчої влади та органом самоврядування компромісу між потребами комунального господарства, можливостями бюджету і платоспроможністю споживачів послуг.

Оплата замовником фактично виконаних обсягів пасажироперевезень здійснюється у межах відповідних бюджетних призначень. Обсяг відповідних робіт визначається як добуток розрахункового тарифу на транспортні послуги на обсяг виконаної транспортної роботи, який зменшується на суму виручки від справляння плати за проїзд пасажирів, плати за рекламу, оренду тощо [181].

Одержані понад план доходи від реалізації проїзних документів, а також доходи від стягнення штрафів за безквитковий проїзд залишаються в розпорядженні перевізника. Невиконання плану доходів від реалізації проїзних документів замовником не компенсується.

Сьома особливість – організаційно-правова форма ведення бізнесу та форма власності. Приналежність підприємств міського електротранспорту до складу комунального господарства визначає специфіку фінансового забезпечення їх функціонування та розвитку.

Питання про те, на яких засадничих принципах електротранспортні підприємства здійснюють свою господарську діяльність – на основі повного госпрозрахунку (комерційного розрахунку) або самофінансування, є спірним.

Щодо підприємств міського електротранспорту, очевидно, що тут не може бути й мови про повний госпрозрахунок. Специфіка комунального господарства дозволяє застосувати до його підприємств термін „соціального госпрозрахунку” [95, с. 18], обмеженого, в порівнянні з повним госпрозрахунком, переважанням комунальної форми власності, повнотою реалізації госпрозрахункових принципів і необхідністю виконання, насамперед, завдань соціальних, а не комерційних.

Необхідність розмежування понять комерційного розрахунку 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 оборотні засоби транспортних підприємств знаходяться у їх розпорядженні на правах господарського відання та оперативного управління, а не у приватній власності;
- виручка і доходи таких підприємств можуть перерозподілятися органами місцевого самоврядування 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 транспорту. Отримання прибутку допустиме, але не в умовах низького рівня життя основної частини населення, слабкої технічної оснащеності та зносу рухомого складу, коли на перший план виходить ефективність соціальна, а не економічна.

Підприємства електротранспорту є комплексно-функціональними суб'єктами господарювання і, як правило, виконують всі основні виробничі функції, що 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 ці підприємства знаходяться у важкому стані. Вони упродовж останніх років є збитковими. 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 в згаданій 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 щодо розширеного відтворення повністю покриваються за рахунок прибутку й інших власних джерел фінансових ресурсів підприємства.

Таким чином, саме принцип соціального госпрозрахунку повинен бути покладений в основу функціонування 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 сучасній системі управління державними та комунальними підприємствами на першому плані повинен бути фінансовий аспект цього управління, бо від нього, в кінцевому результаті, залежатиме ефективність їхньої діяльності. В останні роки 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 неспроможні гарантувати достатній рівень фінансового забезпечення таких підприємств, а з іншого, – неефективний менеджмент на підприємствах електротранспорту призводить до того, що обмежені наявні кошти, які потенційно можуть бути збільшені шляхом ефективнішого управління, не використовуються повною мірою у процесі фінансово-господарської діяльності [208, с. 91].

Таким чином, управління фінансовими ресурсами і процесом фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту має свої особливості й

відмінності від підприємств реального сектора економіки. Система управління і, перш за все, 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 та органи місцевого самоврядування як власники повинні прямими й непрямими методами створювати такі умови, які б спонукали електротранспортні підприємства вишукувати внутрішні резерви підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності, що сприятиме реалізації однієї з головних стратегічних цілей їхнього функціонування – надання населенню якісних послуг, що відповідають світовим стандартам.

Таким чином, розробка єдиної і узгодженої системи фінансового забезпечення діяльності комунальних електротранспортних підприємств обумовлена необхідністю реформування їхньої діяльності на основі підвищення якості транспортного обслуговування, досягнення високої економічної та соціальної ефективності, пошуку нових джерел фінансування й розробки фінансових механізмів відтворювальних процесів.

1.3. Концептуальні основи фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту

У сучасних умовах становлення економіки України розвиток вітчизняного бізнесу набуває особливої динамічності. Це пояснюється

наявністю досить жорсткої конкуренції як з боку українських, так і зарубіжних підприємств, підвищенням вимог споживачів до товарів та послуг, що пропонуються на ринку.

З іншого боку, підприємства також є споживачами різних видів ресурсів. У процесі своєї господарської діяльності вони вступають у взаємодію з багатьма контрагентами (постачальниками, кредиторами, споживачами тощо). Тому, щоб посісти своє місце на ринку й успішно працювати, кожне підприємство має враховувати багато чинників, що впливають на його діяльність, планувати й прогнозувати власні кроки. Звичайно, досить важливе значення має професійна робота маркетингової та інших служб підприємства. Однак на сучасному етапі розвитку дедалі вагомішого значення набуває саме управління фінансами підприємства, оскільки фінансові ресурси є базою, без якої неможливе його функціонування й розвиток.

Перш ніж перейти до теоретичного розгляду та узагальнення поняття „фінансове забезпечення діяльності підприємства” доцільно розглянути прикладні аспекти такого визначення. Це, на нашу думку, дозволить точніше розкрити зміст і сутність поняття, що розглядається.

Визначаючи зміст будь-якого поняття, насамперед, потрібно виходити із гносеології термінів, які його утворюють.

Досить часто у економічній літературі поняття „фінансове забезпечення” ототожнюють із поняттям „фінансування”.

Термін „фінансування” походить від латинського слова *finis* (межа, кінець) і старофранцузького дієслова *finer* (довести до вдалого завершення, заплатити, сплатити). Таким чином, „фінансувати” означає зібрати необхідні кошти, щоб довести щось до успішного завершення, завершити операцію, тобто, зробити так, щоб до завершення періоду покрити потреби в ресурсах або грошима, або платіжними засобами, або цінностями, що стоять за такою операцією [18, с. 739].

Проект, діяльність чи операція є за своєю природою економічними, коли їхньою метою є забезпечення вигоди, створення товарів чи послуг або

поєднання цих моментів. Фінансування необхідне там, де реалізація проекту, здійснення певного виду діяльності чи операції потребують залучення коштів.

Звідси випливають основні характерні риси фінансування. Воно додатково може використовувати позикові кошти і представляти собою їх асигнування. Оскільки, успішне завершення проекту чи операції може настати лише наприкінці певного періоду, фінансування передбачає використання методів, що дозволяють взяти до уваги плин часу, строк (заощадження, позики, кредити, інвестиції).

I. Бернар, Ж.-К. Коллі стверджують, що на рівні підприємства фінансування починається, звичайно, з об'єднання всіх сум коштів, наданих в постійне розпорядження компанії її власниками чи акціонерами, що називається створенням акціонерного капіталу. Пасив балансу відображає сукупність джерел фінансових ресурсів підприємства за розділами (актив відображає їх використання). У загальному вигляді форми фінансування підприємства можуть бути розподілені на дві великі групи:

1) самофінансування, зумовлене фінансовими можливостями самого підприємства завдяки його прибутку, запасам чи резервам;

2) зовнішнє фінансування, яке здійснюється на основі сукупності всіх внесків, що підлягають і не підлягають поверненню, отриманих від інших осіб чи організацій, і полягає у:

- збільшенні розміру капіталу;
- довгострокових позиках;
- короткострокових позиках.

Інша класифікація ґрунтується на різній тривалості функціонування джерел фінансування, які є в розпорядженні підприємства, й пов'язана з різними способами впливу фінансування на управління. У цьому розумінні розрізняють:

– постійний капітал або фонди, що знаходяться в розпорядженні підприємства на постійній основі чи протягом тривалого періоду часу (власний капітал, довгострокові або середньострокові позики);

– короткострокова заборгованість – або банківська, або пов’язана із діяльністю підприємства [18, с. 741].

У словнику сучасної економічної теорії Макміллана подано таке тлумачення поняття „фінансування”: „у вузькому розумінні це слово визначає капітал у грошовій формі, який дається або позичається з допомогою фінансових ринків чи інститутів для здійснення капіталовкладень. У повсякденному використанні цей термін використовується для визначення фондів із різних джерел, що призначені для здійснення різних витрат” [201, с. 182]. Зовнішнє фінансування – це фонди, які отримуються фірмою або шляхом емісії акцій (акціонерний капітал), або шляхом позики (позикове фінансування, облігації) для забезпечення фінансування своєї діяльності. Внутрішнє фінансування – це фонди, що формуються з чистого прибутку для фінансування діяльності фірми [204, с. 175, 250].

Б. А. Райсберг, Л. Ш. Лозовський, Е. Б. Стародубцева під фінансуванням розуміють „забезпечення необхідними фінансовими ресурсами всього господарства країни, регіонів, підприємств, підприємців, громадян, а також різного роду економічних програм і видів економічної діяльності. Фінансування здійснюється із власних, внутрішніх джерел та із зовнішніх джерел, у вигляді асигнувань із бюджету, кредитних коштів, допомоги інших держав, внесків інших осіб” [189, с. 360].

На думку Л. П. Куракова і В. Л. Куракова, „фінансування – це процес створення і забезпечення підприємств, організацій грошовими коштами, що формуються за рахунок створення різноманітних фондів та резервів” [125, с. 654].

А. Б. Борисов фінансування визначає як „забезпечення ресурсами поточних витрат і капітальних вкладень, яке здійснюється за рахунок власних коштів підприємства, держави, залучених, позичених та інших коштів” [22, с. 778].

Вітчизняні економісти, зокрема, А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк, Т. С. Смовженко трактують згадане поняття як „забезпечення фінансовими

ресурсами економіки держави, соціальних потреб і програм, виробництва продукції, науково-технічних досліджень, будівництва й переобладнання підприємств, а також утримання бюджетних організацій тощо. Джерелами фінансування є власні грошові накопичення підприємств (прибуток, амортизаційні відрахування) та кошти державного бюджету” [70, с. 468].

О. О. Терещенко зазначає, що основне завдання фінансової діяльності підприємств полягає в мобілізації капіталу для фінансування їх операційної та інвестиційної діяльності. Термін „фінансування” характеризує всі заходи, спрямовані на покриття потреби підприємства в капіталі, що включають мобілізацію фінансових ресурсів (грошових коштів, їхніх еквівалентів та майнових активів), їх повернення, а також відносини між підприємством та капіталодавцями, які з цього випливають (платіжні відносини, контроль та забезпечення) [216, с. 24].

Окремі автори розглядають фінансування як процес надання капіталів і залучення інвестицій (капіталовкладень) для втілення (реалізації) певного проекту (Л. М. Алексеєнко, В. М. Олексієнко, А. І. Юркевич) [2, с. 213]; забезпечення підприємства (фірми) грошовими коштами, виділеними з державного бюджету, власними та залученими коштами (А. Б. Борисова, В. С. Стельмах, В. С. Сухарський) [22, с. 778; 63, с. 543; 215, с. 262].

Термін „фінансове забезпечення” застосовують до дуже вузькоспеціалізованих видів господарської діяльності. Зокрема, ним характеризують суму коштів на рахунку клієнта біржі з урахуванням прибутку або збитку за відкритими контрактами і комісії за цими контрактами, отриманої в разі їх ліквідації (С. В. Мочерний) [61, с. 812]; як покриття відтворювальних витрат за рахунок фінансових ресурсів, що акумулюються суб'єктами господарювання та державою (В. М. Родіонова, Ю. Я. Вавілов, Л. І. Гончаренко) [226, с. 37].

У ширшому розумінні поняття „фінансове забезпечення діяльності підприємства” узагальнює сукупність заходів та умов, що сприяють сталому розвитку підприємства шляхом покриття витрат підприємства фінансовими

ресурсами залежно від розміру виробництва та фінансового становища [56, с. 66].

Проаналізувавши вищенаведене, доходимо до висновку, що поняття „фінансування” та „фінансове забезпечення” не є ідентичними. На нашу думку, під фінансуванням слід розуміти процес акумуляції коштів з усіх можливих джерел для втілення в життя певного проекту підприємства, здійснення господарської операції тощо. Поняття „фінансове забезпечення” має глибший зміст і означає сукупність взаємовідносин суб’єкта господарювання з іншими суб’єктами економічної системи щодо мобілізації та використання фінансових ресурсів для забезпечення господарської діяльності та ефективного його функціонування у процесі відтворення. Такий метод функціонування фінансового механізму діяльності підприємств, як фінансове забезпечення, виконує навантаження не тільки формування фінансових ресурсів, тобто фінансування діяльності, але й забезпечення ними діяльності, тобто містить елемент достатності сформованих фінансових ресурсів.

За своїм змістом поняття „фінансове забезпечення” розглядається як один із методів фінансового механізму, що покликаний забезпечувати розподільчі та перерозподільчі процеси з метою утворення доходів і фондів грошових коштів, або як структурна підсистема фінансово-кредитного механізму, система джерел та форм фінансування розвитку економічної і соціальної сфер суспільства.

Процес управління фінансовою діяльністю підприємства базується на певному механізмі, який прийнято називати фінансовим. В економічній літературі виділяють два розуміння сутності фінансового механізму: на рівні держави і на рівні окремого підприємства, але як в одному, так і у другому випадках є певні розбіжності у тлумаченні фінансового механізму. Зокрема, професор Л. О. Дробозіна дає формулювання фінансового механізму як системи встановлених державою форм, видів та методів організації фінансових відносин” [229, с. 90], а в подальшому пропонує підрозділяти його на директивний (обов’язковим учасником якого є держава) і регулюючий, притаманний для організації внутрішніх господарських відносин на

підприємстві. Такий підхід дозволяє чітко відрізнити зовнішні та внутрішні чинники регулювання фінансових відносин, але у самому визначенні фінансового механізму увага на цьому не акцентується.

Проблема щодо визначення сутності фінансового механізму для України є досить актуальною, бо однією з умов стимулювання розвитку економічних процесів, досягнення стійкого економічного зростання, є створення адекватного порядку взаємодії держави та суб'єктів економіки, який дозволив би подолати хронічний дефіцит грошових коштів підприємств, від фінансового добробуту яких залежать, в свою чергу, більшість макроекономічних процесів.

Аналіз визначень фінансового механізму, запропонованих різними авторами, дозволяє узагальнити їх за відмінними ознаками. Так, окремі автори визначають фінансовий механізм як сукупність форм, методів, важелів та інструментів (О. Д. Василик, В. М. Федосов, В. М. Суторміна, Н. Є. Заєць, М. К. Фісенко, Т. Є. Бондар, П. С. Нікольський) [29, с. 104; 42, с. 68; 83, с. 142; 160, с. 60]. Інші вбачають у фінансовому механізмі системні ознаки і визначають його як систему управління фінансами (А. М. Поддєрьогін, Л. Д. Буряк, Г. Г. Нам, Н. В. Колчина) [230, с. 20; 231, с. 15-16]; систему управління фінансовими відносинами (А. Д. Шеремет, Р. С. Сайфулін, О. В. Єрмошкіна) [247, с. 12-13; 64, с. 34]; систему дії фінансових важелів (І. Т. Балабанов) [11, с. 25]; і нарешті як систему фінансових норм, методів, важелів та інструментів (О. М. Ковалюк) [100, с. 22]. А. Б. О. Райзберг, Л. М. Лозовський, О. Б. Стародубцева вважають фінансовий механізм складовою частиною господарського механізму [189, с. 369].

І. О. Петровська, Д. В. Клиновий, А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк, Т. С. Смовженко, С. О. Булгакова трактують фінансовий механізм як „сукупність економіко-організаційних та правових форм і методів створення та використання фондів фінансових ресурсів, управління фінансовою діяльністю з метою забезпечення різноманітних потреб господарюючих суб'єктів” [173, с. 18; 70, с. 265; 219].

І. Г. Сокиринська викладає своє бачення фінансового механізму з позиції

взаємодії та взаємозалежності фінансів підприємств та інших ланок фінансової системи і встановлення між ними ефективних фінансових відносин. Автор розглядає фінансовий механізм підприємства як сукупність форм і методів зовнішнього та внутрішнього впливу на фінансово-господарську діяльність суб'єкта господарювання з метою покращення його кінцевих фінансових результатів на основі дії та у безпосередньому зв'язку з директивним фінансовим механізмом. Причому останній справедливо поділяє на загальний макроекономічний фінансовий механізм, до структури якого входять планування, контроль і регулювання загальнодержавних фінансів, нормативно-правове забезпечення управління державними фінансами та організаційна структура фінансового управління держави, фінансовий механізм державного регулювання з такими складовими як нормативно-правове забезпечення суб'єктів господарювання, форми і методи стимулювання та обмеження фінансово-господарської діяльності у державі, фінансове регулювання діяльності підприємств державного сектора економіки. Серед елементів фінансового механізму підприємства І. Г. Сокиринська виділяє механізм фінансового забезпечення, формування структури капіталу, планування і бюджетування, балансування грошових потоків. Розглядає фінансове забезпечення діяльності суб'єктів господарювання з позиції необхідності безперервності відтворювальних процесів через формування власних та запозичених фінансових ресурсів, пов'язуючи структуру останніх з рівнем фінансової стійкості та ризику в діяльності підприємств [208, с. 89-90].

С. І. Юрій також розглядає фінансовий механізм як сукупність фінансових форм, методів і важелів, за допомогою яких забезпечується процес суспільного відтворення через формування та використання доходів і фондів грошових коштів, можливих завдяки розподільчій функції фінансів. Серед фінансових методів, що використовуються у системі фінансового механізму, автор, на відміну від інших вчених, які акцентують увагу лише на фінансовому забезпеченні та фінансовому регулюванні як методах фінансового впливу, виділяє фінансове планування, фінансове оперативне управління, фінансовий

контроль, фінансове забезпечення та фінансове регулювання. Під фінансовим забезпеченням учений розуміє формування достатнього розміру цільових грошових фондів та їх ефективне використання завдяки самофінансуванню, кредитуванню, бюджетному фінансуванню на безповоротній основі, оренді та інвестуванню [223, с. 20]. Такий підхід ґрунтується на засадах достатності та результативності використання коштів.

А. М. Ковальова розглядає фінансове забезпечення діяльності підприємств також у контексті фінансового механізму, з приводу чого зазначає, що “функція забезпечення підприємства грошовими коштами тісно пов’язана з розподільчою функцією фінансів, яка здійснюється за допомогою фінансового механізму” [227, с. 39-41].

В. М. Родіонова під фінансовим забезпеченням розуміє покриття витрат за рахунок фінансових ресурсів, а під формами фінансового забезпечення – самофінансування, кредитування й державне фінансування [226, с. 35-40]. Тобто автор дивиться на проблему з позиції формування та використання фінансових ресурсів.

В. К. Сенчагов розглядає фінансове забезпечення через регулювання фінансових ресурсів, яке відбувається у трьох формах: самофінансування, кредитування та державне фінансування [228, с. 19].

За В. М. Опаріним, фінансове забезпечення діяльності підприємств реалізується через самофінансування, кредитування і зовнішнє фінансування та являє собою використання суб’єктами господарювання необхідної кількості сформованих фінансових ресурсів за рахунок різних джерел їх надходження з метою виконання певного завдання, передбаченого (або й ні) бізнес-планом. Вчений розділяє фінансове забезпечення на три складові, чим підкреслює, власне, традиційний підхід до фінансування діяльності суб’єктів господарювання, яке здійснюється шляхом використання власних і прирівняних до них коштів, позичених та залучених ресурсів [165, с. 56].

І. О. Петровська та Д. В. Клиновий також є прихильниками трьох форм фінансового забезпечення, а саме “...бюджетного фінансування, що

здійснюється на безповоротній основі за рахунок державного і місцевих бюджетів...”, кредитування та самофінансування, заснованого на “...використанні власних ресурсів для забезпечення економічного і соціального розвитку” [173, с. 22]. Можна не погодитися із розстановкою пріоритетів серед них, оскільки підприємства протягом останніх років розвивались в умовах відсутності або мізерних сум державної підтримки їх розвитку, значного зменшення кредитування діяльності внаслідок погіршення платоспроможності і зміни структури кредитних ресурсів, що використовувалися, а отже – переважаючої ролі самофінансування.

В. М. Баб’як, досліджуючи проблеми фінансування підприємств сучасної доби, зазначає, що джерелами фінансового забезпечення їх діяльності є власні кошти, банківські кредити з відшкодуванням відсотків, банківські кредити на загальних умовах, позики комерційних партнерів; товарні кредити; позики приватних осіб, позики кредитних спілок. Причому автор підкреслює, що переважають у фінансуванні власні джерела, на другому місці знаходяться банківські кредити з відшкодуванням відсотків, за ними – позики комерційних партнерів та приватних осіб [240, с. 64].

О. В. Гривківська зазначає, що фінансове забезпечення діяльності підприємств передбачає ефективне формування та найраціональніше використання фінансових ресурсів, що є неможливим без оптимального поєднання складових фінансового забезпечення, а саме: самофінансування, кредитування та цільового фінансування. На її думку, фінансове забезпечення діяльності підприємств є методом фінансового механізму діяльності підприємств, який дозволяє сформувати достатні обсяги фінансових ресурсів для досягнення беззбитковості діяльності, підвищення ефективності господарювання та зміцнення національної економіки [44, с. 14].

Таким чином, багато дослідників погоджуються з тим, що формами реалізації фінансового забезпечення є самофінансування, кредитування та державне (бюджетне) фінансування. Кожна з них складається з кількох елементів (об’єкти та суб’єкти фінансування, джерела фінансування, способи їх

мобілізації, порядок надання, зберігання та витрачання коштів тощо), організованих у відповідну систему.

Самофінансування – це форма фінансового забезпечення діяльності підприємства, яка передбачає підвищення ролі власних фінансових ресурсів у формуванні капіталу суб'єкта господарювання. При їх нестачі підприємство вдається або до скорочення своїх витрат, або до збільшення власного капіталу за рахунок емісії цінних паперів чи збільшення прибутку. Самофінансування застосовується підприємницькими структурами, що діють на засадах комерційного або господарського розрахунку, а його джерелом є кошти у грошовій формі, що вивільнилися в результаті закінчення окремих циклів крутообороту капіталу.

У різних літературних джерелах по-різному тлумачать економічну сутність поняття „самофінансування”. Аналіз та порівняння таких підходів відображено у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Визначення економічної сутності поняття „самофінансування” та джерел його здійснення за різними підходами

Науковці	Визначення	Джерела здійснення
О. О. Терещенко, В. І. Аранчій, В. Д. Чумак, О. Ю. Смолянська, Л. В. Черненко	Основним внутрішнім джерелом фінансування є самофінансування, пов'язане з реінвестуванням (тезаврацією) прибутку у відкритій чи прихованій формі [216, с. 172; 236, с. 55].	Чистий прибуток (після сплати податку на прибуток і формування резерву на виплату дивідендів), приховані резерви, які не відображаються в балансі (недооцінка активів: передчасне списання активів, прискорена амортизація тощо; переоцінка зобов'язань за статтями „Поточні зобов'язання із внутрішніх розрахунків”, „Забезпечення наступних витрат і платежів”).
В. В. Бочаров	Самофінансування є методом фінансування інвестиційних програм і проектів, зміст якого полягає у тому, що за рахунок чистого прибутку і амортизаційних відрахувань підприємство забезпечує відшкодування затрат на розширене відтворення і реалізацію соціальних програм колективу [23, с. 63].	Чистий прибуток (після сплати податку на прибуток і формування резерву на виплату дивідендів), амортизаційні відрахування.

Продовж. табл. 1.2

А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк, Т. С. Смовженко	Самофінансування – система господарювання, при якій всі витрати як на просте, так і на розширене відтворення підприємства, забезпечується ним із власних джерел, без залучення коштів державного бюджету [71, с. 410].	Чистий прибуток (після сплати податку на прибуток і формування резерву на виплату дивідендів), амортизаційні відрахування, кредити банку.
В. Т. Лановой	Самофінансування передбачає перехід до такого режиму господарювання, коли витрати на виробничий і соціальний розвиток підприємств відшкодовуються за рахунок власних госпрозрахункових доходів колективів [128, с. 53].	Чистий прибуток (після сплати податку на прибуток і формування резерву на виплату дивідендів), амортизаційні відрахування, кредити банку.
М. Г. Назаров	При самофінансуванні за рахунок виручки від реалізації продукції (послуг) не тільки покриваються поточні витрати (собівартість), а й забезпечується розширене відтворення, тобто всі види інвестицій, а також фінансування соціально-економічного розвитку підприємства [237, с. 70].	Виручка від реалізації продукції (чистий дохід), цільові асигнування з бюджету.
І. В. Зятковський	Самофінансування є методом фінансового забезпечення розширеного відтворення на підприємстві за рахунок власних фінансових ресурсів і є гарантом отримання й повернення залучених та позичених коштів підприємством на фінансування інвестиційних проектів [85, с. 82].	Чистий прибуток (після сплати податку на прибуток і формування резерву на виплату дивідендів), амортизаційні відрахування, кошти, які привласнює підприємство (емісійний дохід, кошти, отримані без вимоги їх повернення, цільові асигнування з бюджету тощо), кошти, прирівняні до власних (стійкі пасиви).

Як бачимо з табл. 1.2, незважаючи на різні підходи до розуміння поняття самофінансування, всі з розглянутих нами науковців схиляються до думки, що самофінансування є однією з найважливіших форм забезпечення діяльності підприємства необхідними фінансовими ресурсами для покриття витрат на просте і розширене відтворення, яке відбувається за рахунок використання власних джерел їх формування. Розбіжності спостерігаються лише у структурі джерел власних фінансових ресурсів, які можуть бути використані в процесі самофінансування.

На нашу думку, найбільш повний перелік джерел самофінансування запропонував І. В. Зятковський, включивши до них основні статті власних ресурсів (чистий прибуток (після сплати податку на прибуток і формування резерву на виплату дивідендів) та амортизаційні відрахування), а також кошти, які привласнює підприємство (емісійний дохід, кошти, отримані без вимоги їх повернення, цільові асигнування з бюджету тощо) та кошти, прирівняні до власних фінансових ресурсів (стійкі пасиви). А також, ми вважаємо не доцільним зараховувати до джерел самофінансування кредити банків, оскільки покриття витрат, пов'язаних із розширеним відтворенням за рахунок зазначених коштів, належить до іншого методу фінансового забезпечення діяльності підприємства – кредитування.

Кредитування – це такий спосіб забезпечення відтворювальних витрат, при якому потреби підприємства покриваються за рахунок банківського кредиту, що надається на принципах терміновості, платності, поворотності, цільового характеру і забезпеченості позик, комерційного кредиту у вигляді відстрочки платежу за отриману продукцію та інших форм позик.

Потреба підприємств у кредиті виникає через різницю у величині та термінах відшкодування коштів, авансованих у господарську діяльність, а також у зв'язку з одночасними інвестиціями для розширення виробничого процесу. Кредит дозволяє більш раціонально організувати оборот коштів підприємства, не відволікаючи значні ресурси на створення грошових фондів і надлишкових виробничих запасів.

Державне фінансування проводиться за рахунок бюджетних коштів, акумульованих на різних рівнях державної влади. Бюджетне фінансування здійснюється щодо підприємств державної або комунальної форм власності, установ та організацій, що перебувають на кошторисному фінансуванні (заклади освіти, охорони здоров'я, правоохоронні органи, органи державного управління, збройні сили тощо).

Згадана форма фінансового забезпечення діяльності підприємств організовується на основі дотримання таких принципів: плановість виділення

та витрачання коштів (фінансування витрат, передбачених державним чи місцевими бюджетами), цільовий характер використання коштів (асигнування можуть бути використані лише на ті цілі, на які вони виділені), виділення коштів на засадах безповоротності (підприємство, бюджетна установа чи організація не повертають до відповідного бюджету отримані кошти, якщо вони використані за цільовим призначенням).

Зрозуміло, що в чистому вигляді кожна з перерахованих форм не може бути самостійно використана як єдиний спосіб фінансового забезпечення діяльності підприємства, за винятком хіба що самофінансування. А лише використання ефективної їх комбінації може привести до оптимальної структури капіталу підприємства. Досягнення подібного оптимуму неможливе без проведення активної фінансової політики держави у сфері оподаткування доходів підприємств, регулювання внутрішньогосподарського механізму, підтримки найуразливіших в ринковому середовищі сфер підприємницької діяльності. На цьому етапі відбувається зближення та взаємозв'язок фінансового механізму підприємства і фінансового механізму державного регулювання.

Фінансове забезпечення підприємства вимагає постійного управління з метою досягнення оптимального складу та структури його джерел. Обов'язковим етапом у цьому управлінні є визначення стану фінансового забезпечення, яке має проводитися у тісному взаємозв'язку з діагностикою господарських показників діяльності підприємства. Від ефективності цього процесу багато в чому залежить подальша виробничо-господарська діяльність підприємства, оскільки нестача фінансових ресурсів може майже повністю паралізувати всю діяльність суб'єкта господарювання.

Економічна діагностика, що проводиться у процесі управління підприємством, може здійснюватися за різними напрямками, але вона обов'язково повинна включати моніторинг і оцінку стану виконання виробничих показників та наявності й достатності фінансових ресурсів для забезпечення господарської діяльності. У цьому процесі важливим і

відповідальним кроком є визначення оптимального складу і структури джерел фінансового забезпечення та пошук найбільш ефективних в конкретних умовах напрямків їх використання [208, с. 90].

Склад та структура джерел фінансового забезпечення визначають не тільки фінансову політику підприємства, а й впливають на фінансові результати його діяльності.

Відповідно до зазначених вище форм фінансового забезпечення, основними джерелами формування фінансових ресурсів підприємств є власні, залучені та позичені кошти.

Власні кошти формуються на момент створення підприємства та в процесі його господарської діяльності. До таких ресурсів належать: внески засновників у статутний капітал, кошти власників, спрямовані ними на поповнення статутного фонду в обмін на цінні папери, емісійний дохід, кошти та кредити, отримані без вимоги їх повернення, цільові асигнування з бюджету, страхові відшкодування, амортизаційні відрахування та прибуток. Вказаними коштами підприємства володіють на правах власності або господарського відання.

Залучені кошти формуються за рахунок прирівняних до власних. Це кошти цільового призначення, які в результаті системи грошових розрахунків постійно перебувають у господарському обігу підприємства, а проте, йому не належать. До їх використання за призначенням вони в сумі мінімального залишку є джерелами формування фінансових ресурсів підприємства. До таких коштів належать: заборгованість за авансами замовників, заборгованість із заробітної плати та відрахувань до державних цільових фондів, заборгованість за платежами до бюджету, інші види заборгованості, по якій не встановлені штрафні санкції щодо несвоєчасного погашення заборгованості [66, с. 965].

Позичені кошти – це ресурси, мобілізовані підприємством на фінансовому ринку. Такі фінансові ресурси підприємство може сформувати за рахунок отриманих кредитів банків, комерційних та бюджетних кредитів, лізингу, факторингу та ін.

Можливість залучати фінансові ресурси з різних джерел, в тому числі, на фінансовому ринку, дозволяє підприємству відносно вільно маневрувати структурою цих ресурсів, вибираючи ефективні їх комбінації. Проте, є певні чинники, що впливають на обсяг і структуру фінансових ресурсів підприємства. До них належать: форма власності та організаційно-правові форми підприємства (так, наприклад, державні підприємства багато в чому залежать від складу й обсягу державних фінансових ресурсів як додаткового джерела формування капіталу), галузева приналежність підприємства (на державні підприємства кошти можуть надходити у порядку розподілу грошових надходжень галузевих структур, міністерств чи відомств), мета і завдання фінансово-господарської діяльності на певному проміжку часу (перерозподіл коштів для виконання запланованих завдань в межах об'єднань підприємств – концернів, консорціумів, асоціацій, холдингів), внутрішня фінансова політика підприємства (акумуляція коштів для реалізації певних інвестиційних проектів) тощо.

Враховуючи ринкові умови господарювання, підприємства змушені формувати таку структуру фінансових ресурсів, яка б забезпечувала зростання ефективності їх господарської діяльності, платоспроможність, фінансову стійкість, мінімізацію можливих фінансових ризиків. Тому в сучасних умовах ведення бізнесу при формуванні фінансових ресурсів підприємств збільшується значення прибутку, амортизаційних відрахувань та позичених коштів.

Предметом нашого дослідження є фінансове забезпечення діяльності комунальних транспортних підприємств, зокрема міського електротранспорту. Під фінансовими ресурсами електротранспортних підприємств комунальної форми власності слід розуміти сукупність грошових коштів, резервів та надходжень цільового призначення, що знаходяться у розпорядженні таких підприємств, закріплені за ними на правах оперативного управління або повного господарського відання і використовуються на власні статутні потреби, а саме на надання послуг з перевезення пасажирів.

Основним джерелом формування фінансових ресурсів підприємств

міського електротранспорту є власні кошти, зокрема статутний фонд, амортизаційні відрахування, валовий дохід та прибуток. До залучених та позичених коштів комунального електротранспортного підприємства належать бюджетні асигнування та кредити банків.

Враховуючи вітчизняний і зарубіжний досвід, можна виділити такі джерела фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту:

- 1) кошти місцевих бюджетів;
- 2) державні централізовані капітальні вкладення;
- 3) власні кошти;
- 4) кошти, сформовані на основі пайової участі підприємств;
- 5) кредитні кошти;
- 6) кошти населення та кошти власників приватних фірм [68, с. 6].

З огляду на вищезазначене, фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту можна визначити як дворівневу систему взаємовідносин підприємств міського електротранспорту з органами місцевого самоврядування щодо реалізації соціальної функції шляхом отримання й використання бюджетних коштів та іншими суб'єктами ринку з приводу акумуляції, розподілу і використання фінансових ресурсів, які формуються за рахунок власних коштів, прирівняних до них, а також мобілізованих на фінансовому ринку та інших джерел і направляються на забезпечення ефективного функціонування та розвитку підприємств міського електротранспорту.

Структура джерел фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту впливає на балансування між фінансовою стійкістю і фінансовим ризиком їхньої діяльності. Так, згідно з ефектом фінансового левериджу [21, с. 436] існує певна залежність між часткою позикових коштів у структурі фінансового забезпечення та рентабельністю власного капіталу. Зв'язок між ними такий: чим більша частка позикових коштів, тим вища рентабельність власного капіталу (якщо підприємство взагалі отримує

прибуток). Але неконтрольоване зростання позикових коштів може призвести до збільшення фінансового ризику і втрати фінансової стійкості. Таким чином, кожне підприємство має балансувати між цими чинниками, що впливають на фінансові результати його діяльності.

Це зумовлює необхідність з'ясування рівня та структури фінансового забезпечення, в процесі якого необхідно виявити та відповідним чином ідентифікувати рівень фактичного стану фінансового забезпечення та ступінь його ефективності за обраними критеріями.

Для цього необхідно визначити:

- рівень фінансової стійкості, який досягається завдяки наявній структурі капіталу підприємства;
- склад та структуру джерел фінансового забезпечення діяльності;
- ступінь відповідності структури сформованих джерел фінансових ресурсів структурі активів підприємства, виходячи з особливостей його господарської діяльності [208, с. 92].

На підставі цих параметрів можна зробити висновок про якість механізму фінансового забезпечення електротранспортного підприємства і, відповідно, про ступінь ризику вкладення його коштів у необоротні та оборотні активи, які забезпечують його діяльність.

Отже, механізм фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту є одним з основних чинників, що визначає ефективність господарської діяльності, яка багато в чому залежить від спроможності підприємства фінансувати свою діяльність на такій основі, що дозволила б здійснювати розширене відтворення.

Запорукою стабільного здійснення процесу виробництва є злагоджене використання фінансових ресурсів підприємства на кожній зі стадій їх кругообігу.

Для нормального функціонування комунального електротранспортного підприємства грошові кошти через процес фінансового забезпечення набувають частково продуктивної форми, частково залишаються в грошовій, оскільки

такому підприємству потрібно підтримувати певний рівень платоспроможності. Якщо дотримуватись сталої форми фінансового забезпечення, то джерелами формування необоротних активів повинні виступати власний капітал і тільки частково довгостроковий позиковий капітал. Короткострокові позикові кошти, кредиторська заборгованість та невелика частка власного капіталу є джерелами фінансового забезпечення потреб підприємства міського електротранспорту в оборотних активах.

Ефективне управління фінансовими ресурсами електротранспортного підприємства полягає, з одного боку, у визначенні достатнього рівня та структури активів підприємства, які необхідні йому для отримання запланованих обсягів реалізації послуг з перевезення пасажирів, а, з іншого боку, – у визначенні обсягів та структури джерел фінансового забезпечення цих активів.

Формування оптимального процесу фінансового забезпечення підприємства міського електротранспорту є першим важливим кроком у вдосконаленні його фінансового механізму, але поточна діяльність та ті господарські ситуації, що виникають на кожному етапі, залежать не тільки від вже сформованої структури фінансових ресурсів, а й потребують постійного контролю за її оптимізацією. Цей процес виходить за межі формування цільової структури капіталу і потребує управління всім фінансовим забезпеченням як у довгостроковому періоді, так і в поточних ситуаціях.

Для забезпечення безперервності процесу господарювання комунальному електротранспортному підприємству потрібно підтримувати певний обсяг виробничих запасів (запасні частини та агрегати, малоцінні і швидкозношувані предмети, шини) та незавершеного виробництва (ремонт тролейбусів, трамваїв та виготовлення для них запасних частин). Отже, потреба у фінансовому забезпеченні цих елементів продуктивного та товарного капіталу відчувається у підприємства постійно, бо вимагає підтримання його поточної діяльності. Тому доцільно називати процес авансування грошових коштів у оборотні активи поточним фінансовим забезпеченням, а у необоротні – капітальним фінансовим

забезпеченням [208, с. 93].

Як вже зазначалося, капітальне фінансове забезпечення, з точки зору дотримання фінансової стійкості, повинно здійснюватися за рахунок власних джерел фінансових ресурсів. До позикового капіталу доцільно звертатися у тих випадках, коли підприємство збільшує обсяги своєї діяльності, внаслідок чого може мати додаткові доходи, за рахунок яких будуть покриватися витрати на залучення позикових коштів. З цього приводу можуть виникати досить гострі з фінансового погляду, ситуації, коли структура джерел не відповідає напрямкам їх вкладення.

Однак, для різних сфер господарської діяльності структура джерел буде суттєво коливатися. Так, якщо загальним критерієм фінансової стійкості вважається граничне співвідношення власних та позикових коштів на рівні 50/50, то для окремих сфер діяльності, в тому числі міського електротранспорту, такий норматив може бути дещо завищеним. Наприклад, якщо в структурі активів електротранспортного підприємства переважають необоротні активи, то таке співвідношення не буде відбивати стійкого та безпечного рівня фінансового забезпечення, тому що фінансова безпека вимагає, щоб необоротні активи були сформовані за рахунок власних джерел, і в цьому випадку частка власного капіталу у його загальному обсязі повинна відповідати щонайменше питомій вазі основних фондів в структурі майна такого підприємства. Інакше, якщо ця вимога не буде дотримана, підприємство міського електротранспорту буде відчувати хронічну нестачу власних оборотних коштів, що підірватиме його фінансову стійкість, а постійне використання банківського кредиту для покриття потреб підприємства в оборотних активах може спровокувати, в періоди негативної ринкової кон'юнктури, високий ступінь ризику втрати платоспроможності та фінансової стійкості. Виключенням з цього можуть бути підприємства, які мають регулярні, стабільні та ритмічні позитивні грошові потоки.

Отже, своєчасна і регулярна діагностика основних аспектів фінансової діяльності підприємства міського електротранспорту, важливою складовою

якої є фінансове забезпечення, дає змогу знизити ймовірність виникнення кризових фінансових ситуацій і сприяє стабілізації виробничо-господарського процесу.

Висновки до розділу 1

Всебічно дослідивши теоретичні та нормативно-правові засади фінансового забезпечення функціонування і розвитку підприємств міського електротранспорту, можна зробити такі висновки.

1. Міський електричний транспорт – це складний технологічно-господарський комплекс, який включає в себе експлуатаційні підприємства, енергетичне та колійне господарство, виробничо-технічну базу з виготовлення запасних частин та проведення усіх видів ремонту рухомого складу, а також соціально-побутову базу. Підприємства міського електротранспорту належать до комунальної форми власності й створюються та функціонують з метою надання послуг з перевезення пасажирів у межах міста. Особливості форми власності обумовлюють державне регулювання роботи підприємств міського електротранспорту, яке повинно бути виваженим, економічно обґрунтованим та спрямованим на забезпечення інтересів всіх учасників транспортного процесу: держави, транспортних підприємств, споживачів та суспільства в цілому.

2. Систематизовано особливості діяльності комунальних електротранспортних підприємств, які впливають на організацію їхніх фінансів, у порівнянні з підприємствами інших галузей реального сектору економіки. Зокрема, вони стосуються специфічності продукту, що створюється на міському електротранспорті, який неможливо нагромаджувати чи резервувати, форми кругообігу виробничих фондів, процесів формування і використання основних фондів, управління оборотними коштами; своєрідності складу, структури і методики планування затрат електротранспортних підприємств та ціноутворення.

3. У ринкових умовах для ефективного ведення господарської діяльності

підприємств необхідно своєчасно забезпечувати її достатніми фінансовими ресурсами. Вирішення цього питання покладене на фінансове забезпечення підприємства. Розглянувши теоретичні аспекти цього поняття, ми дійшли висновку, що фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту можна визначити як процес їхніх взаємовідносин з іншими суб'єктами економічної системи з приводу мобілізації, розподілу, перерозподілу й використання фондів фінансових ресурсів, які формуються за рахунок бюджетних, позабюджетних, власних, залучених, мобілізованих на фінансовому ринку та інших джерел і направляється для забезпечення господарської діяльності та ефективного функціонування підприємств міського електротранспорту в процесі відтворення.

4. Формами реалізації фінансового забезпечення виступають самофінансування, кредитування та державне (бюджетне) фінансування. Самофінансування підприємства передбачає підвищення ролі власних фінансових ресурсів у формуванні капіталу. При кредитуванні потреби підприємства покриваються за рахунок банківського кредиту, що надається на принципах терміновості, платності, поворотності, цільового характеру і забезпеченості позик, комерційного кредиту у вигляді відстрочки платежу за отриману продукцію та інших форм. Державне фінансування проводиться за рахунок бюджетних коштів на різних рівнях державної влади.

5. Основні результати дослідження, отримані у розділі 1 дисертації, знайшли своє відображення у наукових публікаціях автора [108; 109; 110; 112].

РОЗДІЛ 2

ПРАГМАТИКА ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

2.1. Аналіз динаміки обсягів та структури фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту

Кожне підприємство використовує у своїй діяльності різноманітні види ресурсів, основними з яких є фінансові. Аналіз стану наявних ресурсів на підприємстві дозволяє виробити найдоцільніші, 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 послуг, тарифами і т.д. Проте у будь-якому випадку питання економічної стратегії підприємства як інструменту забезпечення його стійкості зводиться, перш за все, до того, чи достатньо ресурсів для виконання поставлених перед ним завдань, наскільки вони якісні й ефективно використовуються. Алгоритм „ресурси – фінансова стійкість підприємства” дозволяє привести в порівняльний вигляд плани підприємств, можливості, цілі та способи їхнього досягнення. Таким чином, можемо відзначити, 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 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, забезпеченості 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 роботі майже неможливо. Тому, на нашу думку, доцільно обмежити коло згаданих завдань найважливішими, з огляду на їхнє практичне значення, для вирішення проблем управління стійкістю підприємства, які виявляють в процесі аналізу реальної ситуації щодо фінансового забезпечення діяльності підприємств.

Підприємства міського електричного транспорту належать до одного з найважливіших секторів соціальної інфраструктури сучасного міста, оскільки надають послуги, якими користується майже 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 сформувати такий механізм управління, практичне застосування якого дозволило б забезпечити фінансову стійкість роботи підприємств міського електротранспорту.

Основними чинниками, що негативно впливають на фінансове становище комунальних електротранспортних 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 міського електротранспорту 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 міського електротранспорту) не приділялася належна увага. Існуюча система фінансування ні за яких обставин не допускала банкрутства, оскільки передбачала не тільки надання бюджетних трансфертів, але й списання простроченої заборгованості, виділення вказаним підприємствам комунального сектора економіки фінансових ресурсів на поповнення недостачі оборотних коштів, навіть при низькій ефективності

виробництва послуг, необґрунтовано високих витратах та втратах. Це означало, що підприємства міського електротранспорту практично завжди мали у своєму розпорядженні достатню кількість фінансових ресурсів для власного матеріального і фінансового забезпечення, у тому числі й для оплати за енергоносії.

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 зі значними фінансовими труднощами. Такий стан справ ще раз підтверджує, що в комунальних підприємств виникає необхідність пошуку додаткових фінансових ресурсів для закупівлі матеріальних активів, й так само для розрахунку за спожиті паливно-енергетичні ресурси.

Слід також зазначити, що комунальні електротранспортні підприємства майже не використовують кредитних ресурсів, оскільки більшість з них збиткові й повернення позикових коштів банку є проблематичним. Кредит може бути одержаний лише в тому випадку, якщо гарантом його погашення виступить бюджет (на державному або місцевому рівні).

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 зробити висновок, що на даному етапі розвитку до найістотніших компонентів загальної стійкості підприємства слід віднести організаційно-структурну, фінансову і технічну її складові, а тому при розробці механізму управління стійкістю підприємства пріоритетними повинні бути саме ці напрями діяльності [54].

Фінансовий стан підприємства прямо 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.

До склад доходів підприємств міського електротранспорту входять:

1) доходи від здійснення перевезень пасажирів (надходження коштів від реалізації разових проїзних квитків, громадських абонементних квитків, учнівських абонементних квитків);

2) бюджетні трансферти (компенсація з бюджету за безоплатне перевезення пасажирів, які користуються пільгами);

3) інші доходи (доходи, отримані від оренди власних приміщень (майстерень, мийок, гаражів)), доходи від реалізації послуг стороннім організаціям щодо ремонту, технічного обслуговування, паркування тощо, доходи від розміщення реклами на зупинках та рухомому складі, доходи від реалізації інших оборотних активів чи відшкодування раніше списаних активів (брухту, запасних частин, інвентарю тощо), одержані штрафи, пені, неустойки, в тому числі за безкоштовний проїзд).

Щодо вітчизняних підприємств міського електротранспорту, то останніми роками спостерігається тенденція до зростання їхніх доходів, за винятком окремих регіонів, зокрема Київської, Сумської обл. у 2005 році, Житомирської, Запорізької, Івано-Франківської, Миколаївської, Тернопільської, Хмельницької, Чернівецької обл. та м. Київ у 2006 році, Кіровоградської, Луганської та Одеської обл. у 2007 році, Кіровоградської обл. у 2008 році. (додаток Б, табл. 2.1).

Таблиця 2.1

**Динаміка доходів підприємств міського електротранспорту у розрізі
регіонів України за 2004-2008 рр.***

Регіон	Доходи (тис. грн.)					Приріст, %			
	2004	2005	2006	2007	2008	2005 /2004	2006 /2005	2007 /2006	2008 /2007
АР Крим	36118,8	46270,3	55622,4	60747,0	69813,0	28,1	20,2	9,2	14,9
Вінницька	34474,3	44118,7	46255,1	54006,7	67060,0	28,0	4,8	16,8	24,2
Волинська	9549,0	11180,1	12251,0	14770,3	28798,0	17,1	9,6	20,6	95,0
Дніпропетровська	127270,7	168508,6	185628,5	202537,8	283984,0	32,4	10,2	9,1	40,2
Донецька	148442,3	175386,8	185097,8	207807,3	292443,0	18,2	5,5	12,3	40,7
Житомирська	27661,3	27184,8	25462,1	37258,8	39082,0	-1,7	-6,3	46,3	4,9
Запорізька	41810,2	53880,2	51065,7	65350,0	100076,0	28,9	-5,2	28,0	53,1
Івано-Франківська	8286,8	10804,4	10571,6	11384,0	12563,0	30,4	-2,2	7,7	10,4
Київська	4316,7	3989,4	5084,4	6500,0	7761,0	-7,6	27,4	27,8	19,4
Кіровоградська	6686,8	10020,5	13291,2	12198,9	10376,0	49,9	32,6	-8,2	-14,9
Луганська	26451,2	38806,2	45156,0	44466,0	47325,0	46,7	16,4	-1,5	6,4
Львівська	28814,5	31157,0	35007,3	41965,5	51608,0	8,1	12,4	19,9	23,0
Миколаївська	17183,8	23332,9	19698,5	24362,2	25584,0	35,8	-15,6	23,7	5,0
Одеська	54826,0	59995,0	73860,0	71455,1	93752,0	9,4	23,1	-3,3	31,2
Полтавська	16929,4	23595,1	24986,9	32863,9	40822,0	39,4	5,9	31,5	24,2
Рівненська	9771,3	12529,0	13267,2	17561,7	18194,0	28,2	5,9	32,4	3,6
Сумська	15806,0	14684,9	18393,0	19515,2	26871,0	-7,1	25,3	6,1	37,7
Тернопільська	7692,3	10796,2	10568,7	13686,7	15452,0	40,4	-2,1	29,5	12,9
Харківська	91649,7	104502,8	290509,8	353307,0	433292,0	14,0	178,0	21,6	22,6
Херсонська	11198,1	16521,2	15939,5	17002,3	18192,0	47,5	-3,5	6,7	7,0
Хмельницька	22547,0	25189,1	23004,3	29744,8	36219,0	11,7	-8,7	29,3	21,8
Черкаська	10177,5	11247,7	12297,5	14076,1	18516,0	10,5	9,3	14,5	31,5
Чернівецька	13776,1	15640,7	12663,5	14867,2	25075,0	13,5	-19,0	17,4	68,7
Чернігівська	17357,2	24703,2	0,0	26400,6	27290,0	42,3	-100,0	100,0	3,4
м. Київ	257858,6	451689,5	390902,0	450347,3	580630,0	75,2	-13,5	15,2	28,9
м. Севастополь	29304,3	33899,9	32593,6	36866,2	42583,0	15,7	-3,9	13,1	15,5
Всього	1075959,9	1449634,2	1609177,6	1881048,6	2413361,0	34,7	11,0	16,9	28,3

* Складено за даними Держкомстату України.

Так, у 2005 році найбільші показники приросту доходів, у порівнянні з 2004 р., спостерігалися у столиці країни, де вони зросли на 193 830,9 тис. грн. або на 75,2%, та великих промислових регіонах зі значною густотою населення: у Дніпропетровській області збільшення становило 41 237,9 тис. грн. або 32,4%, у Луганській обл. – 12 355,0 тис. грн. або 46,7%, у Донецькій обл. – 26 944,5 тис. грн. або 18,2%. У 2006 році найбільше зросли доходи, у порівнянні з 2005 р., підприємств міського електротранспорту Харківської обл. – на 186007,0 тис. грн. або 178,0%, Одеської обл. – на 13865,0 тис. грн. або 23,1%, Дніпропетровської обл. – на 17119,9 тис. грн. або 10,2%. У 2007 році

найбільший приріст доходів, у порівнянні з 2006 р., спостерігався у Харківській обл. – на 62797,2 тис. грн. або 21,6%, у Житомирській обл. – на 11796,7 тис. грн. або 46,3%, у Донецькій обл. – на 22709,5 тис. грн. або 12,3% та у столиці країни – на 59445,3 тис. грн. або 15,2%. У 2008 році найбільше зростання доходів, у порівнянні з 2007 р., відбулося у Волинській обл. – на 14027,7 тис. грн. або 95,0%, у Запорізькій обл. – на 34726,0 тис. грн. або 53,1%, у Донецькій обл. – на 84635,7 тис. грн. або 40,7%, у Дніпропетровській обл. – на 81446,2 тис. грн. або 40,2%.

Підвищення рівня доходів електротранспортних підприємств обумовлене періодичним збільшенням розміру тарифів на перевезення пасажирів міським електротранспортом, що є наслідком постійного зростання вартості електроенергії, мінімального рівня заробітної плати, комплектуючих для ремонту рухомого складу та інших складових операційних витрат.

У період 2004-2008 рр. доходи від платних перевезень трамвайним та тролейбусним транспортом в окремих областях складали від 30% (Херсонська, Полтавська, Одеська обл. та ін.) до 99% (Київська, Рівненська, Волинська, Хмельницька, Чернігівська обл. та ін.) сукупних доходів (табл. 2.2). Планові обсяги таких доходів визначаються шляхом множення кількості пасажирів, яких планується перевезти, на ціну одного перевезення (тариф).

Така велика різниця у частці доходів від платних перевезень пасажирів у сукупних доходах підприємств міського електротранспорту у різних регіонах України пов'язана зі значною відмінністю у віковій структурі населення міст у різних частинах країни та, відповідно, чисельністю пільгових категорій пасажирів, витрати на перевезення яких компенсуються з місцевих бюджетів.

Оскільки майно підприємств міського електротранспорту перебуває у власності місцевих органів самоврядування, то для фінансування цих підприємств, окрім власних джерел, залучаються також кошти місцевих бюджетів. За рахунок бюджетних дотацій здійснюються компенсаційні виплати на пільговий проїзд електротранспортом окремих категорій громадян, регулювання цін на послуги міського електротранспорту та інші заходи у сфері

електротранспорту.

Таблиця 2.2

Питома вага доходів від платних перевезень пасажирів у сукупних доходах підприємств міського електротранспорту у розрізі регіонів України за 2004-2008 рр.*

Регіон	2004	2005	2006	2007	2008
АР Крим	50,4	40,8	45,8	33,5	33,3
Вінницька	60,6	44,7	52,7	48,7	51,9
Волинська	96,2	94,9	94,7	92,9	93,0
Дніпропетровська	65,9	64,5	68,2	41,2	35,2
Донецька	42,1	34,5	35,7	33,1	29,8
Житомирська	45,3	50,4	65,8	47,8	53,1
Запорізька	44,2	36,8	40,2	76,9	71,0
Івано-Франківська	95,5	37,6	39,7	28,9	27,8
Київська	99,8	99,8	99,9	99,9	91,6
Кіровоградська	12,8	97,0	91,8	92,3	90,2
Луганська	72,7	67,4	37,8	25,7	28,3
Львівська	51,4	48,8	38,1	40,8	40,2
Миколаївська	33,3	27,4	28,7	17,6	14,9
Одеська	39,4	37,4	30,2	30,6	25,8
Полтавська	33,2	33,9	33,3	30,5	32,0
Рівненська	92,5	91,7	92,4	91,7	90,6
Сумська	49,0	51,7	49,8	47,8	26,9
Тернопільська	46,7	45,2	54,6	91,1	88,8
Харківська	58,1	54,4	70,6	68,9	61,5
Херсонська	33,9	31,1	37,4	30,4	33,8
Хмельницька	83,0	97,5	94,9	75,3	73,2
Черкаська	44,2	50,8	51,6	41,2	39,4
Чернівецька	69,4	65,9	57,2	54,0	43,3
Чернігівська	72,1	58,3	0,0	96,6	97,6
м. Київ	64,8	41,9	55,8	50,7	55,4
м. Севастополь	97,1	50,5	51,7	40,0	34,5
Всього	85,9	71,4	55,2	50,9	48,7

* Складено за даними Держкомстату України.

Планування видатків місцевих бюджетів на фінансування підприємств міського електротранспорту має свої особливості, бо розпочинається з визначення доходів цих підприємств. Як правило, доходи підприємств комунальної форми власності значно менші ніж видатки, тому після ретельної перевірки розрахунків підприємств місцеві фінансові органи планують державну дотацію в розмірі, необхідному для збалансування їхніх доходів і видатків. При цьому окремо планується дотація з урахуванням не лише функціонального призначення підприємств, а й напряму надання дотації.

Розмір дотацій визначається 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.

Майже в половині областей України бюджетні дотації в повному обсязі направляються для здійснення компенсаційних виплат на пільговий проїзд міським електротранспортом окремих категорій громадян. Зокрема, у 2004 році – у Вінницькій, Волинській, Запорізькій, Івано-Франківській, Одеській, Тернопільській, Херсонській, Хмельницькій, Черкаській та Чернівецькій областях, у 2005 році – у Волинській, Вінницькій, Житомирській, Івано-Франківській, Кіровоградській, Миколаївській, Одеській, Тернопільській, Херсонській, Хмельницькій, Черкаській областях та Автономній республіці Крим, у 2006 році – в Івано-Франківській, Кіровоградській областях, у 2007 році – в Івано-Франківській області, у 2008 році – у Автономній республіці Крим, Черкаській, Херсонській, Івано-Франківській та Кіровоградській областях бюджетні дотації практично в повному обсязі направлялися для здійснення компенсаційних виплат на пільговий проїзд (додаток Д), а лише незначна їх частка використовувала для регулювання цін на послуги з перевезення та на інші заходи у сфері електротранспорту.

Розмір бюджетних дотацій підприємствам міського електротранспорту за досліджуваний період зростав від 528362,9 тис. грн. у 2004 році до 1126849,4 тис. грн. у 2008 році. Аналогічна тенденція спостерігалась і у використанні їхньої частини на компенсацію пільгового перевезення пасажирів – від 374912,8 тис. грн. у 2004 році до 614172,9 тис. грн. у 2008 році. Проте питома вага коштів на здійснення компенсаційних виплат на пільговий проїзд у загальному розмірі дотацій зменшується. Так, у 2004 році вони становили 71,0% у використаних бюджетних коштах, а у 2008 році – лише 54,5% (рис. 2.1).

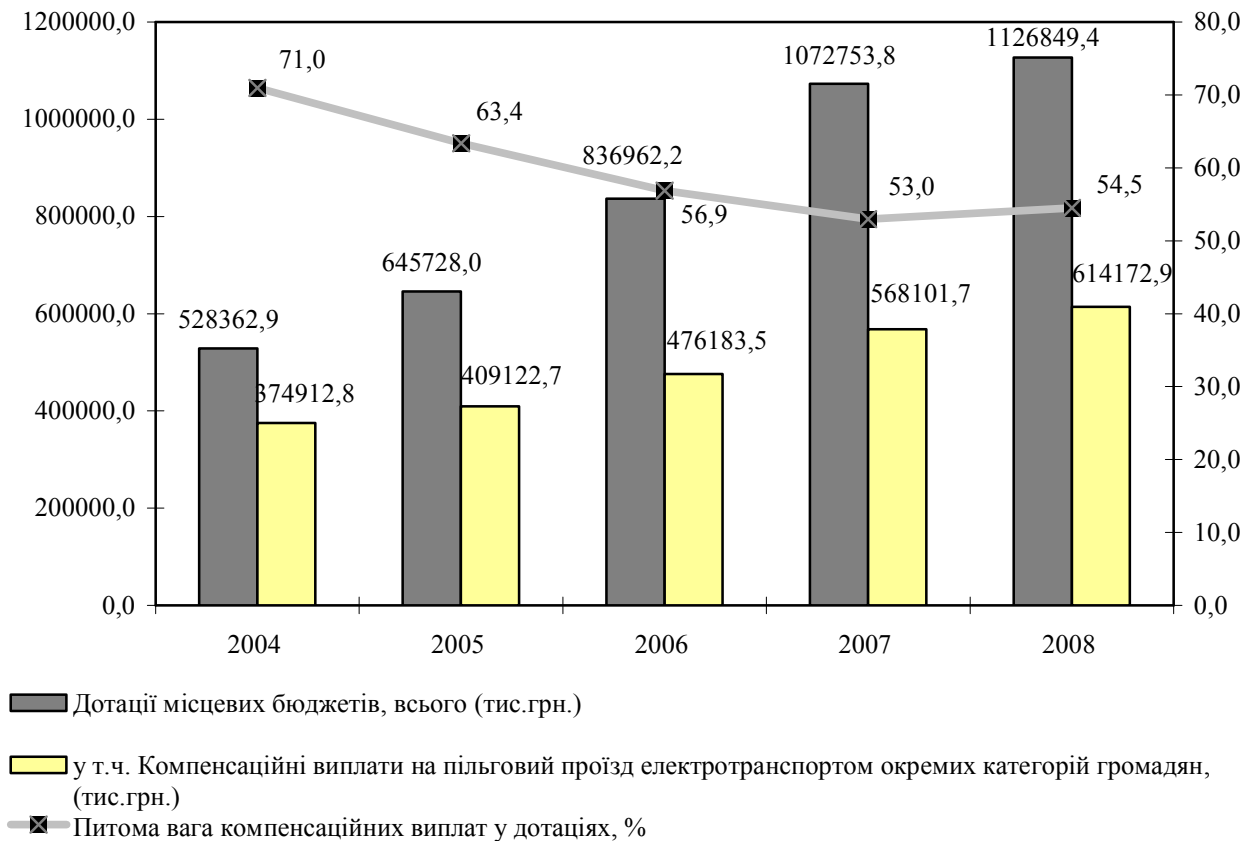


Рис. 2.1. Динаміка дотацій місцевих бюджетів підприємствам міського електротранспорту у 2004-2008 рр.*

* Складено за даними Державного казначейства України.

Більшість 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 зростання плати за проїзд, а також внаслідок зменшення частки витрат, яка покривається за рахунок цієї плати.

Проте 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, а зростає потреба її фінансового забезпечення за рахунок коштів місцевого бюджету. Потрібно

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.

Підприємства міського електротранспорту також можуть отримувати доходи від іншої операційної діяльності, зокрема від оренди власних приміщень (майстерень, мийок, гаражів), від надання послуг стороннім організаціям з ремонту, технічного обслуговування, паркування тощо, від реалізації інших оборотних активів чи відшкодування раніше списаних активів (брухту, запасних частин, інвентарю тощо), одержані штрафи, пені, неустойки, в тому числі за безкоштовний проїзд, від розміщення реклами на зупинках, рухомому складі та інших видів діяльності.

Розмір цих доходів залежить від розміру та інфраструктури електротранспортного підприємства, тому в структурі сукупних доходів кожного з них вони займають різну питому вагу. В окремих регіонах, зокрема на підприємствах міського електротранспорту Донецької, Запорізької, Львівської, Сумської, Херсонської, Черкаської областей питома вага інших операційних доходів перевищує 50,0% сукупних доходів, а на підприємствах Луганської, Хмельницької, Івано-Франківської областей становить лише 1,0-4,0% (додаток В). Проте розмір таких доходів загалом на підприємствах галузі зростає. Так, у 2004 році вони становили 508413,2 тис. грн., а у 2008 році – 1150013,0 тис. грн. (рис. 2.2).

Це зумовлено тим, що електротранспортні підприємства шукають можливості збільшення власних фінансових ресурсів, раціонально використовуючи тимчасово вільні від експлуатації в основній діяльності приміщення (майстерні, мийки, гаражі), здаючи їх в оренду, надаючи площі для паркування автотранспорту, здійснюючи технічне обслуговування або ремонт транспортних засобів сторонніх організацій, розміщуючи рекламу на зупинках та рухомому складі.

Фінансові доходи та доходи від іншої звичайної діяльності вказані підприємства практично не отримують. Їх питома вага в доходах не перевищує

5,0%. Це пояснюється тим, що підприємства міського електротранспорту не мають тимчасово вільних власних коштів для вкладення їх у фінансові інструменти з метою отримання доходів на фінансовому ринку, оскільки доходів від операційної діяльності не завжди вистачає на покриття витрат від такої діяльності.

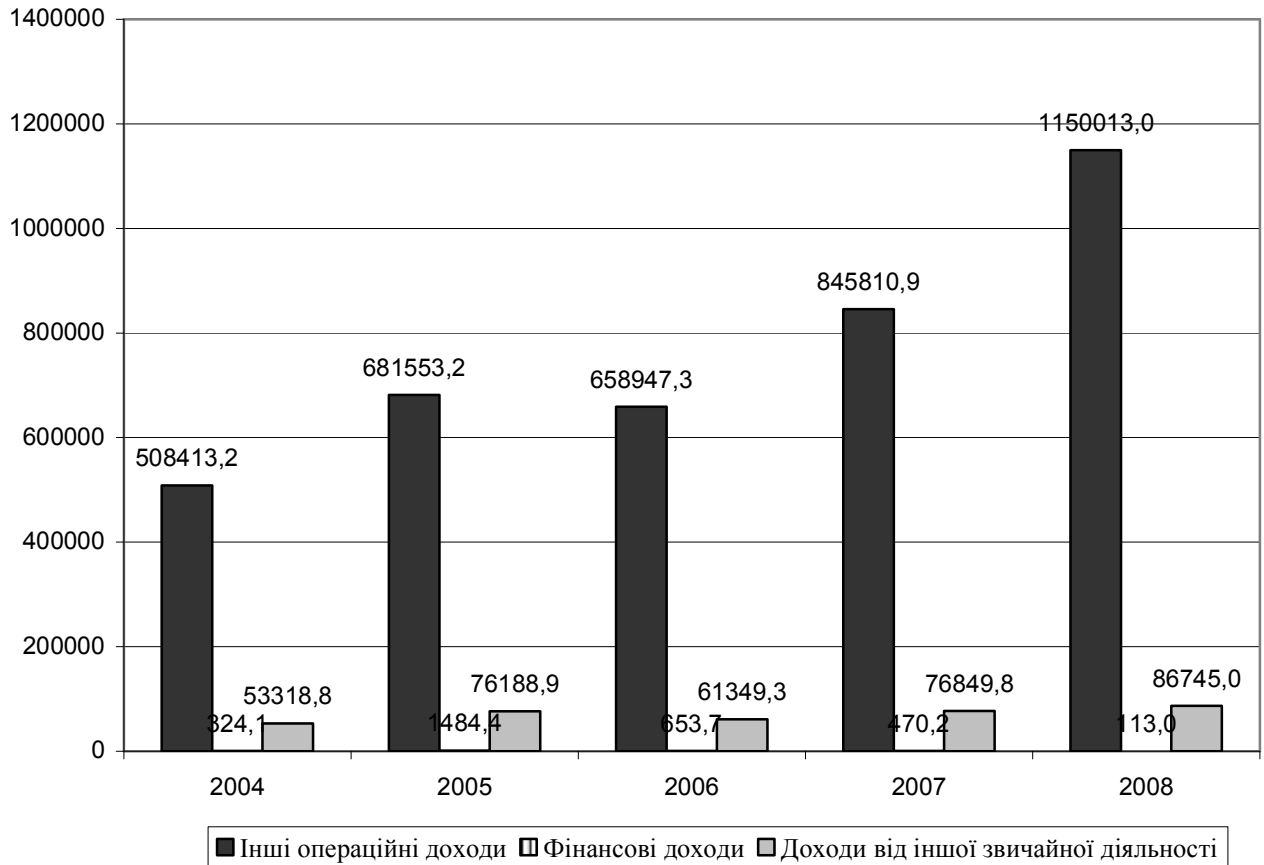


Рис. 2.2. Динаміка доходів від інших видів діяльності підприємств міського електротранспорту у 2004-2008 рр.*

* Складено за даними Держкомстату України.

Для пасажирського транспорту специфічним є поєднання в часі та просторі процесів виробництва та реалізації продукції (послуг), 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 електроенергію, 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. Зокрема найбільше зростання витрат спостерігалось у столиці країни та великих промислових регіонах зі значною густотою населення (Харківська, Дніпропетровська, Донецька обл. та ін.) (додаток Ж, табл. 2.3). Це зумовлено зростанням цін на електроенергію, паливно-мастильні матеріали, значним зносом основних засобів (рухомого складу, контактної мережі тощо) та іншими чинниками. Лише у декількох областях спостерігалось зменшення розміру сукупних витрат, зокрема у 2005 році у Миколаївській обл. – на 225,0 тис. грн. або на 1,2% та Хмельницькій обл. – на 686,5 тис. грн. або на 3,1%, у 2006 році у Чернівецькій обл. – на 3505,9 тис. грн. або на 21,2%, у Запорізькій обл. – на 1892,1 тис. грн. або на 3,4% та у м. Київ – на 34858,5 тис. грн. або 7,4%, у 2007 році у Кіровоградській обл. – на 2208,9 тис. грн. або на 17,2%, у 2008 році в Херсонській обл. – на 73,3 тис. грн. або на 0,4% (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Динаміка сукупних витрат підприємств міського електротранспорту у розрізі регіонів України за 2004-2008 рр.*

Регіон	Витрати (тис. грн.)					Приріст, %			
	2004	2005	2006	2007	2008	2005 /2004	2006 /2005	2007 /2006	2008 /2007
АР Крим	35978,1	43184,7	52905,0	57769,3	67762,0	20,0	22,5	9,2	17,3
Вінницька	32087,7	37852,7	45952,7	54822,2	70288,0	18,0	21,4	19,3	28,2
Волинська	9211,4	11145,5	13814,7	17756,6	42870,0	21,0	23,9	28,5	141,4
Дніпропетровська	147444,4	166609,2	218138,3	225083,4	304595,0	13,0	30,9	3,2	35,3
Донецька	150824,9	170040,6	211048,7	222629,3	280134,0	12,7	24,1	5,5	25,8
Житомирська	24840,4	27210,6	37042,4	40960,0	49000,0	9,5	36,1	10,6	19,6
Запорізька	44243,1	56014,2	54122,1	68612,9	83500,0	26,6	-3,4	26,8	21,7
Івано-Франківська	7116,2	8707,1	11074,0	12528,7	13729,0	22,4	27,2	13,1	9,6
Київська	3877,6	4379,4	5383,6	6592,0	7746,0	12,9	22,9	22,4	17,5
Кіровоградська	7264,2	9239,3	12867,9	10659,0	12552,0	27,2	39,3	-17,2	17,8
Луганська	28725,4	37732,4	46395,7	52070,7	59102,0	31,4	23,0	12,2	13,5
Львівська	28597,6	33083,6	39382,7	49247,1	72131,0	15,7	19,0	25,0	46,5
Миколаївська	19350,8	19125,8	21914,5	22598,9	27513,0	-1,2	14,6	3,1	21,7
Одеська	53582,0	54883,0	66295,0	79283,3	96702,0	2,4	20,8	19,6	22,0
Полтавська	18919,8	22179,4	27736,1	34274,9	42476,0	17,2	25,1	23,6	23,9
Рівненська	9386,3	13055,1	14335,9	16918,7	18622,0	39,1	9,8	18,0	10,1
Сумська	12557,5	14977,3	19118,5	21747,4	25683,0	19,3	27,6	13,8	18,1
Тернопільська	7898,8	9695,7	11822,3	14581,0	16580,0	22,7	21,9	23,3	13,7

Продовж. табл. 2.3

Харківська	106861,6	130409,6	323094,0	376393,7	433331,0	22,0	147,8	16,5	15,1
Херсонська	11217,3	16534,3	16710,4	19098,3	19025,0	47,4	1,1	14,3	-0,4
Хмельницька	22272,5	21586,0	27066,5	31580,6	40624,0	-3,1	25,4	16,7	28,6
Черкаська	10231,3	13037,9	15459,1	16582,0	20409,0	27,4	18,6	7,3	23,1
Чернівецька	14919,5	16565,3	13059,4	16658,3	22858,0	11,0	-21,2	27,6	37,2
Чернігівська	17695,1	21144,9	0,0	30616,5	33087,0	19,5	-100,0	100,0	8,1
м. Київ	373260,4	471439,5	436581,0	539529,2	796582,0	26,3	-7,4	23,6	47,6
м. Севастополь	27682,2	33632,6	34058,1	37134,3	42646,0	21,5	1,3	9,0	14,8
Всього	1226046,1	1463465,7	1775378,6	2075728,3	2699547,0	19,4	21,3	16,9	30,1

* Складено за даними Держкомстату України.

Порівнявши отримані доходи з понесеними витратами, можемо проаналізувати стан справ щодо отриманих фінансових результатів підприємствами, які здійснюють перевезення міським електротранспортом, у розрізі окремих регіонів України.

Таблиця 2.4

Фінансові результати підприємств міського електротранспорту в розрізі окремих регіонів України за 2004-2008 рр.*

Регіон	Чистий прибуток (збиток) (тис. грн.)					Приріст, %			
	2004	2005	2006	2007	2008	2005 /2004	2006 /2005	2007 /2006	2008 /2007
АР Крим	-1114,6	1 216,8	-1291,2	6,0	-778,0	2 331,4	-2508,0	1 297,2	-784,0
Вінницька	1248,5	6 066,1	-1697,6	-1775,3	-3865,0	4 817,6	-7763,7	-77,7	-2089,7
Волинська	313,7	-67,0	-1563,7	-3025,9	-14103,0	-380,7	-1496,7	-1 462,2	-11077,1
Дніпропетровська	-27770,6	-2585,5	-34892,0	-23487,9	-22201,0	25 185,1	-32306,5	11 404,1	1286,9
Донецька	3773,1	1755,8	-28980,8	-15049,2	3511,0	-2 017,3	-30736,6	13 931,6	18560,2
Житомирська	2460	-932,2	-11060,6	-3712,3	-9927,0	-3 392,2	-10128,4	7 348,3	-6214,7
Запорізька	-2 962,0	-511,6	-3554,2	-3842,8	12679,0	2 450,4	-3042,6	-288,6	16521,8
Івано-Франківська	877,6	1 516,3	-514,6	-1158,6	-1230,0	638,7	-2030,9	-644,0	-71,4
Київська	439,1	-390,0	-299,2	-92,0	15,0	-829,1	90,8	207,2	107,0
Кіровоградська	-680,0	681,6	151,4	134,1	-1715,0	1 361,6	-530,2	-17,3	-1849,1
Луганська	-2 305,9	1051	-1263,8	-7624,5	-13263,0	3 356,9	-2314,8	-6 360,7	-5638,5
Львівська	216,9	-1 926,6	-4375,4	-8036,3	-21171,0	-2 143,5	-2448,8	-3 660,9	-13134,7
Миколаївська	-2 172,1	2 821,5	-2238,4	1167,8	-2165,0	4 993,6	-5059,9	3 406,2	-3332,8
Одеська	1 244,0	5 112,0	7565,0	-7828,2	-2950,0	3 868,0	2453,0	-15 393,2	4878,2
Полтавська	-2058	1342,9	-2858,6	-1579,8	-1846,0	3 400,9	-4201,5	1 278,8	-266,2
Рівненська	288,7	-526,1	-1068,7	482,3	-428,0	-814,8	-542,6	1 551,0	-910,3
Сумська	2274,6	-535,5	-732,0	-2241,6	781,0	-2 810,1	-196,5	-1 509,6	3022,6
Тернопільська	-307,5	594,0	-1435,8	-1068,1	-1313,0	901,5	-2029,8	367,7	-244,9
Харківська	18123,9	-42368	-37723,2	-30590,5	-10408,0	-60 491,9	4644,8	7 132,7	20182,5
Херсонська	-20,9	-13,7	-771,4	-2096,4	-833,0	7,2	-757,7	-1 325,0	1263,4
Хмельницька	-30,2	2 361,2	-4251,4	-2042,6	-4701,0	2 391,4	-6612,6	2 208,8	-2658,4
Черкаська	-122,7	-1 890,0	-3341,8	-2738,5	-2148,0	-1 767,3	-1451,8	603,3	590,5
Чернівецька	-1 169,0	-1 013,1	-395,9	-1791,1	1378,0	155,9	617,2	-1 395,2	3169,1
Чернігівська	-337,9	2 696,7	0,0	-4215,9	-5797,0	3 034,6	-2696,7	-4 215,9	-1581,1
м. Київ	-19254,8	-76 279,0	-49390,0	-92829,0	-218267,0	-57 024,2	26889,0	-43 439,0	-125438,0

Продовж. табл. 2.4

м. Севастополь	1 224,9	-424,6	-1941,0	-860,5	-845,0	-1 649,5	-1516,4	1 080,5	15,5
Всього	-27821,2	-102247	-187925	-215897	-321590,0	-74 425,8	-85677,9	-27 971,9	-105693,2

* Складено за даними Держкомстату України.

Як видно з табл. 2.4, у 2004-2008 рр. більшість підприємств згаданої галузі були збитковими і тенденції на покращення їхнього становища не спостерігається. Зокрема, якщо у 2004-2005 роках з прибутками завершили діяльність підприємства майже половини регіонів України (12 областей), то у 2006-2008 роках діяльність підприємств міського електротранспорту була прибутковою лише у 2, 3 та 5 областях відповідно.

Але, незважаючи на суттєві труднощі та вплив негативних чинників, в останні роки прослідковується тенденція до покращення фінансової ситуації на підприємствах галузі. На багатьох з них, зокрема у Автономній республіці Крим, Дніпропетровській, Донецькій, Житомирській, Київській, Миколаївській, Полтавській, Рівненській, Тернопільській, Харківській, Хмельницькій та Черкаській областях у 2007 році збитки значно зменшились, у порівнянні з 2006 роком. Це є позитивною тенденцією, хоча не всім підприємствам у зазначених регіонах вдалося вийти на прибуток. Так, у 2008 році його отримали на підприємствах міського електротранспорту лише Запорізької, Донецької, Сумської, Чернівецької та Київської областей.

Проте зараз і на найближчу перспективу прибуток від основної та іншої комерційної діяльності (якщо він є) ще тривалий час не покриватиме капітальних витрат підприємств, оскільки практично він весь витрачається на покриття поточних витрат, а не на оновлення фізично зношеного 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.

Збитковість, скрутне фінансове становище підприємств міського електротранспорту обумовлені, 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 електротранспортного підприємства максимально використовувати наявні потужності, розширити масштаби надання транспортних послуг має супроводжуватися зростанням доходів і, як наслідок, прибутком. 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 може самостійно об’єктивно визначити необхідні масштаби збільшення власних потужностей і доцільний ступінь інтенсифікації їхнього використання. Є свої особливості й у такого способу збільшення доходності виробництва як пряме підвищення тарифів.

Таким чином, в обсязі транспортної роботи містяться дві нерівноцінні частини. На нашу думку, слід виділяти економічно активний і економічно пасивний обсяги такої діяльності з досить чітко визначеними рамками. При цьому достатній приріст доходу можливий лише за рахунок зростання економічно активної виконаної транспортної роботи, спрямованої на задоволення чітко визначеного додаткового платоспроможного попиту на послуги. Однак підприємства не можуть відмовлятися від не вигідного і некомпенсованого пасивного обсягу виробничої діяльності з огляду на соціальні чинники та відповідні вимоги органів муніципального управління.

Важливу роль у забезпеченні фінансової стійкості підприємства, разом з наявністю власних фінансових ресурсів, відіграє структура залучених та позичених коштів.

Проведений нами аналіз статистичних даних щодо забезпечення підприємств міського електротранспорту фінансовими ресурсами свідчить, що питома вага залучених та позичених ресурсів у загальній структурі фінансових ресурсів підприємств галузі є незначною. Так, у 2004 році вони становили 17,3% та 3,9% загального обсягу ресурсів підприємства відповідно (табл. 2.5). Спостерігається тенденція до подальшого зменшення обсягу таких ресурсів. Зокрема, у 2007 році їх розмір становив лише 2,9% та 2,4% відповідно. У 2008 році частка залучених ресурсів зростає лише до 4,2%, що не мало суттєвого впливу на зміну структури фінансових ресурсів електротранспортних підприємств.

Таблиця 2.5

**Структура фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту
України у 2004-2008 рр., % ***

Показники	2004	2005	2006	2007	2008
Фінансові ресурси, всього	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
в тому числі:					
власні фінансові ресурси	61,7	57,7	78,9	74,3	73,1
залучені фінансові ресурси	17,3	12,8	3,7	2,9	4,2
позикові фінансові ресурси	3,9	7,6	2,0	2,4	2,3

* Складено за даними Держкомстату України.

Така ситуація зі структурою фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту не може бути позитивною, оскільки в сучасних умовах, як показує практика, поєднання власних та мобілізованих з інших джерел коштів дозволяє раціональніше використовувати та зберігати власні фінансові ресурси, а також своєчасно та у повному обсязі фінансувати інвестиційні проекти.

Найвагомішими статтями залучених коштів є кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги, зобов'язання за розрахунками з оплати праці, зобов'язання за розрахунками з бюджетом, зобов'язання за розрахунками зі страхування та інші поточні зобов'язання. Так, кредиторська заборгованість вітчизняних електротранспортних підприємств за товари, роботи, послуги у 2004 році становила 196084,0 тис. грн. або 60,8% загального обсягу залучених коштів (табл. 2.6).

Протягом у 2005-2007 рр. її обсяги поступово зменшувалися і становили на кінець 2007 року 149033,5 тис. грн. або 48,12%. Проте у 2008 році спостерігалось стрімке збільшення кредиторської заборгованості підприємств міського електротранспорту до 382015,0 тис. грн., що становило 63,8% усіх залучених коштів підприємств галузі.

Таблиця 2.6

Склад та структура залучених коштів підприємств міського електротранспорту у 2004-2008 рр. *

Показники	2004		2005		2006		2007		2008	
	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %
Залучені кошти, всього	322729,9	100,0	261421,4	100,0	349162,2	100,0	309712,7	100,0	598990,0	100,0
в тому числі:										
кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги	196084,0	60,8	132406,0	50,6	177539,8	50,8	149033,5	48,12	382015,0	63,78
зобов'язання за розрахунками з одержаних авансів	5841,6	1,8	3433,9	1,3	7576,1	2,2	5888,0	1,90	14299,0	2,39
зобов'язання за розрахунками з бюджетом	17880,9	5,5	22267,0	8,5	25482,6	7,3	19097,0	6,17	34882,0	5,82
зобов'язання за розрахунками з позабюджетних платежів	326,3	0,1	184,4	0,1	122,9	0,0	58,2	0,02	67,0	0,01
зобов'язання за розрахунками зі страхування	25914,6	8,0	28210,2	10,8	39837,8	11,4	35277,3	11,39	51266,0	8,56
зобов'язання за розрахунками з оплати праці	31110,8	9,6	36217,5	13,9	43018,4	12,3	52733,1	17,03	67302,0	11,24
зобов'язання із внутрішніх розрахунків	375,0	0,1	3049,9	1,2	4273,6	1,2	238,2	0,08	131,0	0,02
інші поточні зобов'язання	45196,7	14,0	35652,5	13,6	51311,0	14,7	47387,4	15,30	49028,0	8,19

* Складено за даними Держкомстату України.

За іншими, вказаними вище, видами залучених коштів до 2007 року спостерігалася тенденція до зростання. А саме, зобов'язання за розрахунками з оплати праці зросли з 31110,8 тис. грн. у 2004 році до 52733,1 тис. грн. у 2007 році. Зобов'язання за розрахунками зі страхування збільшилися з 25914,6 тис. грн. у 2004 році до 35277,3 тис. грн. у 2007 році. Інші поточні зобов'язання

зростали меншими темпами, проте у 2007 році вони становили 15,3% у загальній структурі залучених коштів підприємств галузі.

У 2008 році у зв'язку з тим, що різко зросла частка кредиторської заборгованості, за всіма іншими статтями залучених фінансових ресурсів відбулось зменшення цього показника. Винятком є лише зростання зобов'язань за розрахунками з одержаних авансів, частка яких у 2008 році в загальному обсязі залучених коштів становила 2,4%.

Позикові кошти становлять найменшу частку у структурі фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту. Згадане джерело формування ресурсів комунальних транспортних підприємств репрезентоване переважно короткостроковими кредитами банків, які використовуються на покриття потреби в оборотних коштах. Короткострокові банківські зобов'язання є на підприємствах галузі майже половини регіонів України (додаток Л). Протягом 2004-2007 рр. питома вага короткострокових кредитів банків у загальному обсязі позикових коштів зменшувалася. Якщо у 2004 році вони становили 42,2% усіх позикових коштів, то у 2007 році – лише 37,2%. Проте у 2008 році їхня частка у позикових коштах підприємств галузі зросла до 54,4%, що є позитивним моментом, оскільки власних фінансових ресурсів підприємств з року в рік все менш достатньо для нормального функціонування (табл. 2.7).

Меншою мірою підприємства міського електротранспорту використовують довгострокові кредити банків. Такі кошти залучалися лише кількома підприємствами Донецької, Дніпропетровської, Харківської, Львівської, Сумської, Житомирської областей та м. Києва. Частка довгострокових банківських зобов'язань у структурі позикових коштів становила у 2004 та 2008 роках 48,1% та 29,3% відповідно, тобто спостерігається чітко виражена тенденція до зниження ролі довгострокового кредитування у фінансуванні підприємств міського електротранспорту.

**Склад та структура позичених коштів підприємств міського
електротранспорту за 2004-2008 рр. ***

Показники	2004		2005		2006		2007		2008	
	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %
Позикові кошти, всього	73427,7	100,0	154912,3	100,0	193094,3	100,0	248985,2	100,0	325181,0	100,0
в тому числі:										
довгострокові кредити банків	35288,7	48,1	69515,0	44,9	110172,2	57,1	85174,1	34,2	95118,0	29,3
інші довгострокові фінансові зобов'язання	6045,0	8,2	6829,5	4,4	4569,3	2,4	2854,5	1,1	748,0	0,2
інші довгострокові зобов'язання	657,4	0,9	29381,6	19,0	5634,9	2,9	64920,9	26,1	50977,0	15,7
короткострокові кредити банків	30963,4	42,2	48801,9	31,5	72362,1	37,5	92693,4	37,2	176739,0	54,4

* Складено за даними Держкомстату України.

Така ситуація із використанням кредитних ресурсів у фінансовому забезпеченні діяльності підприємств галузі пов'язана з тим, що комунальні електротранспортні підприємства не можуть виконувати зобов'язання за кредитами самостійно, без підтримки органів державного самоврядування та держави. Відсотки за користування такими коштами високі та й підприємства не мають достатньої кількості майна, активів, інших фінансових інструментів (застави), які б представляли інтерес для банківських установ у якості гарантії повернення позик (кредитів).

Таким чином, як бачимо з проведеного аналізу, стан справ із фінансовим забезпеченням діяльності підприємств міського електротранспорту є критичним. Підприємства працюють збитково. Значна частка витрат компенсується за рахунок дотацій з місцевих бюджетів. Немає реальних передумов для залучення у галузь позикового капіталу.

У такій ситуації як самим підприємствам, так і їхнім власникам – місцевим громадам в особі органів місцевого самоврядування, необхідно вживати негайних заходів щодо пошуку альтернативних джерел фінансових

ресурсів для поліпшення справ у функціонуванні такого важливого соціального та екологічного виду транспорту як електричний.

2.2. Ціноутворення та його вплив на фінансове забезпечення діяльності комунальних електротранспортних підприємств

Як вже зазначалося вище, комунальні підприємства, в тому числі й підприємства міського електротранспорту, належать до природних монополістів, а тому при встановленні тарифів на послуги з перевезення пасажирів здійснюється пряме регулювання цін і тарифів відповідними органами місцевої влади.

Згідно з Господарським кодексом України державне регулювання цін здійснюється шляхом встановлення фіксованих державних та комунальних цін, граничних рівнів цін, граничних рівнів торговельних надбавок і постачальницьких винагород, граничних нормативів рентабельності або шляхом запровадження обов'язкового декларування зміни цін.

Тарифи на послуги комунальних електротранспортних підприємств є різновидом відпускних цін, встановлення яких вимагає економічного обґрунтування. Це означає, що економічно обґрунтовані тарифи відображають суспільно необхідні витрати на виробництво і реалізацію послуг з перевезення пасажирів, а також створюють можливість рентабельної роботи при досягненні необхідних споживачам результатів.

Тобто, структура ціни послуги підприємства міського електротранспорту має дві складові: собівартість, що відображає в грошовій формі витрати на виробництво і реалізацію послуги з перевезення пасажирів, та обсяг прибутку, що регулюється через показники рентабельності, встановлені державою в особі органів місцевого самоврядування.

Собівартість послуг міського електротранспорту являє собою виражену у вартісній формі сукупність витрат, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу перевезення пасажирів. Метою обліку собівартості перевезення

пасажирів є своєчасне, повне і достовірне визначення фактичних витрат, пов'язаних з наданням транспортних послуг, розрахунків фактичної собівартості, а також контроль за використанням матеріальних, трудових ресурсів і коштів.

Дані обліку витрат використовуються для оцінки та аналізу виконання планових показників, визначення результатів діяльності підприємств міського електричного транспорту, фактичної ефективності організаційно-технічних заходів, що мають на меті розвиток і вдосконалення надання транспортних послуг, планово-економічних та аналітичних розрахунків. Це дозволяє як підприємствам міського електричного транспорту, так і органам, уповноваженим встановлювати та регулювати тарифи на послуги з перевезень пасажирів, удосконалити практику формування, розгляду та встановлення тарифів.

Наказом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 25.03.2008 р. № 72 було затверджено Методичні рекомендації щодо визначення повної собівартості послуг міського електротранспорту. Це дало можливість внести зміни в практику ціноутворення, заклавши нові підходи до розрахунку тарифів, визначення складу витрат, які формують повну планову собівартість послуг, їх класифікації та групування, планування прибутку.

Витрати підприємства міського електротранспорту класифікуються за певними ознаками. Класифікаційні групи об'єднують витрати відносно однорідні за своїм характером, призначенням, прийнятим в розрахунках вимірником. Найважливішими вважаються групування за економічними елементами і калькуляційними статтями. Виділяються такі економічні елементи: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизацію основних засобів, матеріальні витрати та ін. Проте групування витрат за елементами не дозволяє розподілити їх за цільовим призначенням, місцем виникнення, видами робіт або послуг. Це завдання розв'язується за допомогою групування витрат за статтями калькуляції: витрати по депо, енергогосподарству, утриманню і ремонту шляхів, за службою руху, службою

автоматики та зв'язку, на проведення аварійно-відновлюваних робіт, загальновиробничі та загальногосподарські, інші витрати.

Всі витрати основної діяльності розподіляються між трамваєм і тролейбусом пропорційно відповідним значенням цехової собівартості. Витрати діляться також на основні та накладні, прямі й непрямі, постійні і змінні, витрати основного та допоміжного виробництва, а також на витрати поточного року і витрати минулих та майбутніх періодів. При плануванні собівартості перевезень слід враховувати, що жодна зі статей витрат безпосередньо не залежить від обсягу перевезень і не встановлюється прямо на одного пасажера. Витрати або змінюються пропорційно до інших похідних натуральних (пробіг, випуск та ін.) показників (змінні витрати), або не змінюються залежно від обсягів експлуатаційної роботи, а визначаються лише розмірами й іншими характеристиками самого підприємства (постійні витрати). Окремі групи витрат є умовно-постійними. Вони напряду не залежать від об'ємних показників, але можуть частково змінюватися залежно від їх виконання.

Характер виробничої діяльності визначає своєрідність складу, структури і методики планування затрат електротранспортних підприємств (додаток М).

На етапі планування тарифів підприємства подають уповноваженим органам обґрунтування величини та переліку витрат, що включаються у розрахунок тарифу [146, с. 22].

Оскільки транспортні підприємства надають однорідну послугу – перевезення пасажирів, це дозволяє планувати розмір затрат на одиницю продукції (послуги), тобто визначати планову собівартість одного перевезення пасажера. Калькуляційною одиницею на підприємствах міського електротранспорту є одне пасажироперевезення. При цьому враховується вся кількість пасажирів, включаючи тих, які мають пільги щодо оплати за проїзд.

Традиційно з загальної структури витрат, які несуть підприємства міського електротранспорту, найбільшу питому вагу займають витрати, пов'язані з безпосереднім виробництвом продукції – наданням послуги з

перевезення пасажирів, тобто витрати, що формують собівартість. До таких витрат належать матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, електроенергія та амортизація рухомого складу. Як свідчать статистичні дані діяльності вітчизняних підприємств згаданої галузі, на витрати, що формують собівартість продукції (послуги), припадає від 69,2% до 90,3% залежно від регіону, де функціонує конкретне підприємство (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Питома вага собівартості наданих послуг з перевезення пасажирів у витратах підприємств, що здійснюють перевезення тролейбусним та трамвайним транспортом в розрізі регіонів України у 2004-2008 рр.*

Регіон	2004	2005	2006	2007	2008
АР Крим	85,2	70,7	74,7	76,8	78,5
Вінницька	84,3	82,1	81,9	82,2	80,6
Волинська	87,5	89,6	89,9	87,0	83,6
Дніпропетровська	83,1	84,0	83,8	81,8	80,2
Донецька	85,5	85,9	86,9	84,4	84,5
Житомирська	88,2	90,1	90,4	88,2	87,1
Запорізька	86,2	78,1	90,4	91,3	90,3
Івано-Франківська	90,1	89,6	89,5	88,3	88,3
Київська	69,2	69,7	69,5	69,8	66,8
Кіровоградська	54,3	86,5	66,3	79,1	77,2
Луганська	87,7	88,8	81,3	83,2	81,3
Львівська	85,5	84,4	87,2	78,2	74,0
Миколаївська	75,5	72,7	75,2	73,9	73,0
Одеська	91,0	90,3	90,4	86,8	80,5
Полтавська	86,3	85,8	84,4	82,7	83,0
Рівненська	84,0	86,2	88,1	86,5	86,3
Сумська	90,1	87,6	85,8	81,4	80,5
Тернопільська	88,5	90,0	89,9	85,0	83,6
Харківська	86,0	81,2	89,1	88,3	88,7
Херсонська	84,9	87,5	81,6	77,8	86,8
Хмельницька	76,6	87,9	88,1	88,6	88,9
Черкаська	87,1	76,8	77,4	76,3	72,6
Чернівецька	89,3	89,4	89,3	88,4	83,8
Чернігівська	88,1	84,9	85,0	86,9	87,1
м. Київ	84,1	79,6	87,1	86,9	78,6
м. Севастополь	91,0	90,4	89,5	86,0	86,1
Всього	84,9	82,7	86,3	85,3	82,2

* Складено за даними Держкомстату України.

Як свідчать результати проведеного аналізу, питома вага собівартості наданих послуг з перевезення пасажирів у витратах підприємств міського електротранспорту України займає значну частку – понад 80,0%. Якщо у 2004

році в окремих регіонах ці витрати становили 54,3% (Кіровоградська обл.), 69,2% (Київська обл.), 76,6% (Хмельницька обл.) сукупних витрат, то у 2008 році їх часта була вже 77,2%, 66,8% та 88,9% відповідно.

Протягом 2004-2008 рр. на підприємствах галузі майже у всіх регіонах України спостерігається тенденція до зростання згаданих витрат, що пояснюється постійним збільшенням їхніх сукупних витрат. Так, якщо у 2004 році собівартість послуг з перевезення пасажирів становила 1041195,8 тис. грн., або 84,9% сукупних витрат вітчизняних тролейбусних і трамвайних підприємств, то у 2008 році ці витрати становили вже 2219722,0 тис. грн., бо 82,2% сукупних витрат (рис. 2.3). Тобто абсолютне значення собівартості наданих послуг з перевезення пасажирів з року в рік зростає, проте їхня питома вага у сукупних витратах залишається майже незмінною – протягом 2004-2008 рр. коливалася у межах 82,2-86,3%.

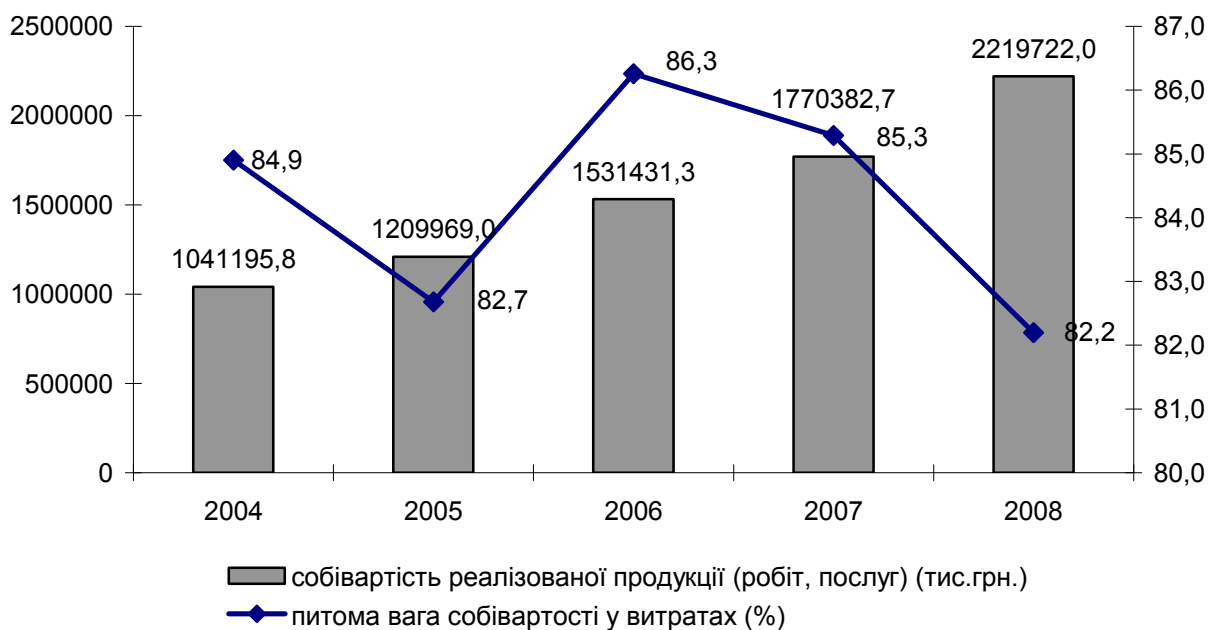


Рис. 2.3. Динаміка собівартості послуг з перевезення пасажирів підприємствами міського електротранспорту України за 2004-2008 рр.*

* Складено за даними Держкомстату України

Собівартість послуг з перевезення пасажирів у грошовому еквіваленті зросла на 164026,9 тис. грн. у 2005 році, на 321462,3 тис. грн. – у 2006 році, на 238951,4 тис. грн. – у 2007 році та на 449339,3 тис. грн. – у 2008 році

(додаток К). Обумовлено це тим, що кожного року зростають витрати на заробітну плату, плата за електроенергію, амортизаційні відрахування (у зв'язку із значним зносом рухомого складу) тощо. Ці витрати враховуються при формуванні тарифів на послуги з перевезення пасажирів.

Розрахунок тарифів на послуги міського електричного транспорту включає визначення розміру економічно обґрунтованих планових витрат підприємств на перевезення одного пасажирів.

В Україні механізм розрахунку тарифів на послуги міського електричного транспорту регулюється Методичними рекомендаціями, затвердженими наказом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 25.03.2008 р. № 71. Згідно з вказаним нормативним актом тариф на перевезення пасажирів згаданим видом транспорту (T) визначається за такою формулою:

$$T = \frac{W \times (1 + R) - D}{Q}, \quad (2.1)$$

де W – повна планова собівартість послуг міського електричного транспорту, грн.; R – планова рентабельність підприємства; D – дохід, отриманий підприємствами від інших видів діяльності, грн.; Q – запланований обсяг загальних пасажироперевезень, пасажирів.

Величина планової рентабельності підприємства встановлюється та регулюється місцевими органами виконавчої влади.

Порядком формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) передбачена також процедура перегляду тарифів та погодження цього рішення з уповноваженим органом.

Механізм коригування тарифів запроваджується у разі зміни протягом установленого строку дії тарифів ставок податків, зборів (обов'язкових платежів), рівня заробітної плати на підприємствах відповідно до законодавства, Генеральної, галузевої угод, ставок орендної плати, інших обов'язкових платежів і зборів, цін та тарифів на паливно-енергетичні й матеріальні ресурси.

Метою коригування тарифів є забезпечення повного відшкодування економічно обґрунтованих планових витрат, що входять до складу повної собівартості наданих послуг з перевезення пасажирів.

Коригуванню підлягають лише ті індивідуальні складові витрат, за якими відбулися цінові зміни (у бік збільшення або зменшення), що сприятиме забезпеченню економічної обґрунтованості та прозорості запровадження зазначеного механізму.

Індекс зміни цін індивідуальної складової витрат, за якими відбулися зміни, розраховується за формулою:

$$K_j = \frac{P_{jN}}{P_j}, \quad (2.2)$$

де K_j – індекс зміни цін індивідуальної складової витрат; P_{jN} – нова підтверджена ціна одиниці j -го ресурсу; P_j – ціна одиниці j -го ресурсу, що була врахована під час формування тарифу, який потребує коригування.

Груповий індекс зміни кожного елемента собівартості визначається за формулою:

$$I_i = \frac{\sum_{j=1}^m (G_j \times K_j)}{\sum_{j=1}^m G_j}, \quad (2.3)$$

де I_i – груповий індекс зміни i -го елемента одиниці калькулювання собівартості послуги; G_j – види витрат, що входять до складу відповідних статей.

Для статей витрат, за якими неможливо виділити індивідуальні складові витрат, груповий індекс (I_i) розраховується діленням нового рівня цієї статті витрат на тариф, який потребує коригування.

Коригування статей витрат, що входять до повної планової собівартості послуг, здійснюється за формулою:

$$V_{\text{інд.}} = \sum_{i=1}^f A_{f \text{ баз}} + \sum_{i=1}^{n-f} A_{(n-f) \text{ баз}} \times I_{ik}, \quad (2.4)$$

де $V_{\text{інд.}}$ – проіндексовані планові витрати; $A_{f \text{ баз}}$ – статті витрат, що

включаються до повної планової собівартості послуг, які не підлягають індексації; $A_{(n-f) баз}$ – статті витрат, що входять до повної планової собівартості послуг, які підлягають індексації; n – кількість статей витрат, що належать до повної планової собівартості послуг; f – кількість статей витрат, що включаються до повної планової собівартості послуг, які не підлягають індексації; I_{ik} – індекси фактичних змін цін виробників щодо i -ої статті витрат [145, с. 7].

Перегляд тарифів на послуги міського електричного транспорту здійснюється після процедури їх обговорення та затвердження уповноваженим органом. Починаючи з цієї дати, підприємство має право надавати транспортну послугу згідно з новим затвердженим тарифом.

Відповідно до Закону України від 29.06.2004 р. № 1914-IV „Про міський електричний транспорт” (стаття 14 „Тарифна політика та оплата транспортних послуг”) встановлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників та захисту малозабезпечених громадян. Якщо ж установлений рівень тарифу не покриває витрат, пов’язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсує уповноважений орган, який затверджує тарифи за рахунок коштів відповідних бюджетів. Слід також врахувати, що тарифна політика у сфері міського електричного транспорту ґрунтується на принципах забезпечення доступності транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень.

Методичні підходи до алгоритму розрахунку відшкодування повинні базуватися на:

- економічно обґрунтованих планово-нормативних витратах підприємства на перевезення одного пасажирів та середньому доході, отриманому від перевезення одного пасажирів;
- диверсифікації роботи підприємства та пошуку можливостей одержання доходів від інших видів діяльності;
- розрахунку чистого прибутку, отриманого підприємством від інших

видів діяльності.

При розрахунку абсолютної величини відшкодування (асигнування з бюджету на регулювання цін) враховується чистий прибуток, одержаний підприємством від інших видів діяльності.

Різниця між тарифом та фактичною собівартістю перевезення одного пасажера визначається за формулою:

$$R = \left[S - \frac{Q_p}{V_p} \right] + \left[S - \frac{Q_b}{V_b} \right], \quad (2.5)$$

де R – сума різниць між тарифом та фактичною собівартістю перевезення одного пасажера; S – планово-нормативна собівартість перевезення одного облікового пасажера; Q_p – фактичний дохід від перевезення пасажирів, які оплачують проїзд; V_p – фактичний обсяг перевезень пасажирів, які сплачують проїзд; Q_b – фактичний дохід від перевезення пасажирів, які користуються правом безоплатного проїзду; V_b – фактичний обсяг перевезень пасажирів, які користуються правом безоплатного проїзду.

Абсолютна величина відшкодування (асигнування з бюджету на регулювання цін) різниці між тарифом на перевезення одного пасажера та фактичною собівартістю перевезення пасажирів визначається за формулою:

$$D = R \times U, \quad (2.6)$$

де D – сума до відшкодування; R – різниця між тарифом та фактичною собівартістю перевезення одного пасажера; U – загальний обсяг пасажироперевезень [145, с. 8].

Проаналізувавши чинний порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту, ми робимо висновок про його недосконалість. Зокрема, на нашу думку, недоцільно зменшувати вартість послуги з перевезення пасажирів на розмір доходів, отриманий підприємствами галузі від інших видів діяльності (формула (2.1)). Це обумовлено тим, що, поперше, тарифи застосовуються як плата за надання послуг з перевезення пасажирів, тобто здійснення підприємством основної діяльності. У доходи від інших видів діяльності включаються доходи від іншої операційної діяльності,

від фінансових операцій, від іншої звичайної діяльності, що не мають нічого спільного із основною метою створення і функціонування підприємств міського електротранспорту – перевезення пасажирів.

По-друге, при врахуванні зазначених доходів у формуванні тарифу автоматично зменшується рентабельність послуги, яку надає підприємство, оскільки спочатку в тариф закладається прибуток, який підприємство планує отримати від перевезення пасажирів, і одночасно він зменшується на розмір чистих доходів від інших видів діяльності, зовсім не пов'язаних із основною діяльністю.

По-третє, із врахуванням показника доходів від інших видів діяльності збільшується розмір асигнувань з бюджету на компенсацію різниці між тарифом на перевезення одного пасажирів та фактичною собівартістю перевезення пасажирів, оскільки зменшуючи рентабельність послуги, тобто прибуток підприємства, зменшуються, відповідно, й можливість за рахунок цього прибутку покривати витрати на перевезення пільгових категорій населення, а зростає потреба збільшення розміру субвенцій з бюджету на компенсування вартості безоплатного проїзду цих категорій пасажирів.

Таким чином, неврахування при визначенні тарифу показника чистих доходів від інших видів діяльності збільшить прибуток підприємств від основної діяльності, що дасть можливість покривати більшу частину поточних витрат за рахунок прибутку від перевезення пасажирів. У свою чергу, зменшиться потреба в бюджетних коштах для компенсації проїзду пільговиків. Зросте частка власних ресурсів підприємства і зменшиться потреба у субвенціях з бюджету на придбання нового парку тролейбусів і трамваїв.

Тому, на нашу думку, формула (2.1) щодо розрахунку тарифу на перевезення пасажирів міським електротранспортом повинна мати такий вигляд:

$$T = \frac{W \times (1 + R)}{Q}, \quad (2.7)$$

де W – повна планова собівартість послуг міського електричного

транспорту, грн.; R – планова рентабельність підприємства; Q – запланований обсяг загальних пасажироперевезень, пас.

Проаналізуємо процеси ціноутворення на конкретних підприємствах міського електротранспорту, а саме – на комунальному підприємстві „Тернопільелектротранс” та Хмельницькому комунальному підприємстві „Електротранс”.

Підставою для укладання договору між підприємством міського електротранспорту та органом місцевого самоврядування на перевезення пасажирів у межах міста є замовлення на пасажирські перевезення.

Комунальні підприємства „Тернопільелектротранс” та „Електротранс” (м. Хмельницький) є комунальною власністю Тернопільської та Хмельницької міських рад й, відповідно, здійснюють свою діяльність на підставі статуту, затвердженого рішенням відповідної міської ради. Основним видом діяльності підприємств є надання послуг з перевезення пасажирів у міському пасажирському електротранспорті, який працює у звичайному режимі руху.

Згідно з пунктом 2 статті 28 „Повноваження в галузі бюджету, фінансів і цін” Закону України „Про місцеве самоврядування в Україні”, тарифи на перевезення пасажирів у міському пасажирському транспорті (який працює у звичайному режимі руху) для підприємств комунальної власності встановлюються виконавчими комітетами міських рад.

Тарифи на послуги КП „Тернопільелектротранс” з перевезення пасажирів у тролейбусах, що застосовувались в період з 01.01.2005 р. по 31.12.2008 р., становили:

– з 01.01.2005 р. по 01.07.2005 р. діяли тарифи, затверджені рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 11.04.2001 р. № 437 „Про затвердження тарифів на послуги електротранспорту” у такому розмірі: проїзд 1 пасажир – 0,40 грн.; проїзд 1 учня, студента – 0,20 грн.;

– з 01.07.2005 р. по 15.08.2006 р. діяли тарифи, затверджені рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 22.06.2005 р. № 729 „Про встановлення та погодження тарифів на перевезення пасажирів

електротранспортом” у такому розмірі: проїзд 1 пасажира – 0,50 грн.; проїзд 1 учня, студента – 0,25 грн.;

– з 15.08.2006 р. по 25.01.2008 р. діяли тарифи, затверджені рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 26.07.2006 р. № 983 „Про встановлення та погодження тарифів на перевезення пасажирів електротранспортом” у такому розмірі: проїзд 1 пасажира – 0,60 грн.; проїзд 1 учня, студента – 0,30 грн.;

– з 26.01.2008 р. діють тарифи, затверджені рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 21.01.2008 р. № 33 „Про встановлення та погодження тарифів на перевезення пасажирів та багажу електротранспортом, автобусами та маршрутними таксі”, у такому розмірі: проїзд 1 пасажира – 0,85 грн.; проїзд 1 учня, студента – 0,45 грн.

Тарифи на послуги Хмельницького КП „Електротранс” з перевезення пасажирів у тролейбусах, що застосовувались в період з 05.07.2005 р. по 31.01.2008 р., були затверджені рішенням виконавчого комітету Хмельницької міської ради від 05.07.2005 р. № 5 „Про затвердження тарифів на послуги електротранспорту” у розмірі: проїзд 1 пасажира – 0,50 грн.; проїзд 1 учня, студента – 0,25 грн.

З 01.02.2008 р. до цього часу діють тарифи, затверджені рішенням виконавчого комітету Хмельницької міської ради від 24.01.2008 р. № 59 „Про встановлення та погодження тарифів на перевезення пасажирів електротранспортом” у такому розмірі: проїзд 1 пасажира – 0,75 грн.; проїзд 1 учня, студента – 0,40 грн.

Збільшення розміру тарифів на перевезення пасажирів міським електротранспортом сприяє підвищенню рівня доходів транспортних підприємств, проте це суттєво не впливає на фінансовий результат їх діяльності. Поряд з доходами зростають і операційні витрати, що значно перевищують отримані доходи від надання послуг з перевезення пасажирів (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

**Показники доходів від операційної діяльності та операційних витрат
досліджуваних підприємств міського електротранспорту
у 2004-2008 рр.***

Роки	КП „Тернопільелектротранс”		Хмельницьке КП „Електротранс”	
	Доходи	Витрати	Доходи	Витрати
2004	7591,3	7804,5	18930,3	18842,1
2005	10796,2	9695,7	24770,2	21447,7
2006	10568,7	11822,3	22310,7	26929,6
2007	13 518,3	14416,0	27878,0	31166,6
2008	15 267,0	16306,0	33 671,0	40439,0

(тис. грн.)

* Складено за даними фінансової звітності підприємств міського електротранспорту, вибраних для дослідження.

Як видно з даних табл. 2.9, лише до 2005 року включно досліджувані нами підприємства працювали з незначними прибутками. Протягом 2006-2008 рр. вони стали збитковими, що зумовлено постійним зростанням витрат та недоотриманням бюджетних коштів для компенсації збитків від перевезення пільгових категорій населення.

Найбільшу питому вагу в операційних витратах підприємств становлять такі статті як заробітна плата, відрахування на соціальні заходи, матеріальні витрати (табл. 2.10).

Витрати, пов'язані з оплатою праці працівників, постійно зростають. Так, питома вага витрат на заробітну плату збільшилася з 35,6% на КП „Тернопільелектротранс” та 35,8% на Хмельницькому КП „Електротранс” у 2005 році до 47,3% та 47,0% відповідно у 2008 році, а питома вага витрат на соціальні заходи з 13,3% на КП „Тернопільелектротранс” та 13,6% на Хмельницькому КП „Електротранс” у 2005 році до 17,9% та 17,4% відповідно у 2008 році. Це відбулося за рахунок зростання мінімальної зарплати та змін розміру відповідних відрахувань до державних соціальних фондів. Частка матеріальних витрат в операційних витратах підприємств міського електротранспорту протягом періоду, вибраного для дослідження, поступово зменшувалася. Так, у 2005 році ці витрати становили 34,8% загальних операційних витрат КП „Тернопільелектротранс” та 39,1% аналогічних витрат

Хмельницького КП „Електротранс”. Проте у 2008 році матеріальні витрати в операційних витратах вищезгаданих підприємств становили лише 18,1% та 25,0% відповідно. Така тенденція спостерігається незважаючи на періодичні підвищенням тарифів на електроенергію, зростання цін на комплектуючі матеріали.

Таблиця 2.10

**Динаміка і структура основних статей операційних витрат підприємств
міського електротранспорту у 2004-2008 рр.***

Статті витрат	2004		2005		2006		2007		2008	
	Сума, тис. грн.	Питома вага, %	Сума, тис. грн.	Питома вага, %	Сума, тис. грн.	Питома вага, %	Сума, тис. грн.	Питома вага, %	Сума, тис. грн.	Питома вага, %
КП „Тернопільелектротранс”										
Заробітна плата	2781,6	35,6	4211,6	43,4	5441,0	46,0	6323,9	43,9	7716	47,3
Відрахування на соціальні заходи	1037,5	13,3	1633,3	16,8	2043,0	17,3	2439,1	16,9	2 919	17,9
Матеріальні витрати	2712,9	34,8	2498,8	25,8	2938,4	24,9	3 703,2	25,7	2953	18,1
Амортизація	626,3	8,0	568,9	5,9	745,2	6,3	1064,3	7,4	1 279	7,8
Інші операційні витрати	646,2	8,3	783,1	8,1	654,7	5,5	885,5	6,1	1 439	8,8
Всього витрат	7 804,5	100,0	9695,7	100,0	11822,3	100,0	14416,0	100,0	16 306	100,0
Хмельницьке КП „Електротранс”										
Заробітна плата	6753,4	35,8	8896,0	41,5	11788,2	43,8	13602,4	43,6	19012,0	47,0
Відрахування на соціальні заходи	2571,7	13,6	3440,0	16,0	4510,2	16,7	5194,8	16,7	7043,0	17,4
Матеріальні витрати	7363,7	39,1	6915,7	32,2	8464,1	31,4	9244,5	29,7	10124,0	25,0
Амортизація	1074,7	5,7	1081,3	5,0	1193,7	4,4	2402,9	7,7	3142,0	7,8
Інші операційні витрати	1078,6	5,7	1114,7	5,2	973,4	3,6	722,0	2,3	1118,0	2,8
Всього витрат	18842,1	100,0	21447,7	100,0	26929,6	100,0	31166,6	100,0	40439,0	100,0

* Складено за даними фінансової звітності підприємств міського електротранспорту, вибраних для дослідження.

На комунальному підприємстві „Тернопільелектротранс”, виходячи з отриманих доходів від перевезення пасажирів тролейбусами, середній тариф для платного пасажиря у 2006 році становив 46,37 коп. проти розрахункового 53,75 коп. Загальна сума недоотриманих доходів за 2006 рік через невиконання прийнятих органом місцевого самоврядування зобов’язань щодо забезпечення відповідної суми компенсації склала – 611,7 тис. грн. ((53,75 коп. – 46,37 коп.) × 12053221 осіб – 278 тис. грн.), а з Державного бюджету України, відповідно до

прийнятого на рік плану, – 1456,7 тис. грн. Крім того, передбачених в місцевому бюджеті коштів щодо пільгового перевезення учнів та студентів вистачило лише на 11 місяців, сума недоплати за рік склала 35,4 тис. грн. Всього за 2006 рік підприємство недоотримало 2103,8 тис. грн.

Загальні ж витрати КП „Тернопільелектротранс” у 2006 році склали 11822,3 тис. грн. Таким чином, у 2006 році підприємство понесло збитки в розмірі 1435,8 тис. грн., на відміну від 2005 року, коли було отримано прибуток в розмірі 936,8 тис. грн. (рентабельність – 9,7%).

Тернопільським підприємством у 2006 році перевезено 25111,8 тис. чол., з яких – 13017,5 тис. чол. пільговиків. У порівнянні з відповідним періодом 2005 року кількість перевезених електричним транспортом пасажирів зменшилась на 6,3%, або на 1680,4 тис. чол. (додаток Н). Питома вага платних та пільгових пасажирів до загальної кількості перевезених пасажирів у 2005-2006 роках відповідно становила 48,2 та 51,8%. Коефіцієнт співвідношення кількості безоплатних до платних пасажирів для громадського транспорту у міському сполученні в зазначений період становив 1,08.

Фактична собівартість перевезення одного платного пасажирів у 2006 році становила 94 коп., загальнооблікового – 45 коп., у порівнянні з 2005 роком фактична собівартість перевезення одного платного пасажирів зросла на 22 коп. або на 30,6 %, загальнооблікового – на 11 коп. або на 32,4%.

Середня величина доходу у 2006 році (з врахуванням субвенцій) на перевезення одного платного пасажирів електричним транспортом становила 38 коп., при затвердженому тарифі 50-60 коп. (розрахунковий – 53,75 коп.). Таким чином, рівень забезпеченості тарифу у 2006 році зменшився і становив 70,7%, в порівнянні з 2005 роком, коли рівень забезпеченості тарифу становив 90,0%.

Слід зазначити, що затверджений тариф на послуги електротранспорту у 2006 році, при умові повної виплати дотацій, відшкодовував суму витрат, понесених на утримання, ремонт та експлуатацію рухомого складу тролейбусів в розрахунку на одного платного пасажирів. Це підтверджують такі розрахунки:

– витрати по тролейбусному господарству становили 11327,6 тис. грн.,

відповідно собівартість перевезення одного пасажирів складала 45,1 коп.;

– доходи від основного виду діяльності – 11551,6 тис. грн. (від перевезення пасажирів (5588,9 тис. грн.) + компенсаційні виплати (3858,9 тис. грн.) + недоотримані компенсаційні виплати (2103,8 тис. грн.)), відповідно середній тариф на перевезення платного пасажирів становив би 46 коп.

У 2007 році середня величина доходу на перевезення одного платного пасажирів електричним транспортом у м. Тернополі становила 53 коп., при затвердженому тарифі 60 коп. Таким чином, рівень забезпеченості тарифу становив 88,3%.

Для покриття витрат на безоплатний проїзд пасажирів підприємством було розраховано на 2005 рік дотацію з державного бюджету в сумі 5017,8 тис. грн., дотація в межах ліміту, затвердженого бюджетом, становила 5017,8 тис. грн., фактично одержана дотація з державного бюджету складала 4817,8 тис. грн. або 96,0%. Крім того, міським бюджетом було надано дотацію у розмірі 200,0 тис. грн. на відшкодування проїзду учнів та студентів, покриття витрат на перевезення яких не передбачено державним бюджетом.

На 2006 рік дотацію з державного бюджету підприємством було розраховано в сумі 6800,0 тис. грн. Дотація в межах ліміту, затвердженого бюджетом, становила 5315,6 тис. грн. Фактично розмір одержаної дотації з державного бюджету склав 3580,9 тис. грн. або 67,4%. З міського бюджету підприємство одержало дотацію в розмірі 278,0 тис. грн. (див. додаток Н).

Відповідно до розрахунку управління транспорту та зв'язку Тернопільської міської ради потреба у коштах на покриття витрат від перевезення пільгових категорій пасажирів на 2007 рік становила 8100,0 тис. грн. Протягом 2007 року підприємство отримало компенсацію з бюджету в розмірі 5484,3 тис. грн. або 67,7% від розрахованої суми, в тому числі: 300,00 тис. грн. – з місцевого бюджету; 3727,60 тис. грн. – з державного бюджету; 1456,70 тис. грн. – з державного бюджету як заборгованість за 2006 р.

Така ситуація щодо постійного недоотримання бюджетних коштів на фоні постійного зростання операційних витрат підприємства обумовили

ініціативу щодо підвищення тарифів. Так, з 26.01.2008 р. почали діяти тарифи, затверджені рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради, у такому розмірі: проїзд 1 пасажера – 0,85 грн.; проїзд 1 учня, студента – 0,45 грн.

При розрахунку витрат для визначення тарифу на проїзд підприємство застосовувало такі дані:

1. Повна планова собівартість послуг за місяць – 1496,4 тис. грн., що складається з таких статей витрат: прямі матеріальні витрати – 424,9 тис. грн.; інші прямі витрати – 724,7 тис. грн.; загальновиробничі витрати – 191,7 тис. грн.; адміністративні витрати – 123,2 тис. грн.; витрати на збут транспортних послуг – 18,3 тис. грн.; інші витрати операційної діяльності – 13,6 тис. грн.

2. Планова рентабельність – 8%.

3. Чистий дохід від інших видів діяльності – 44,8 тис. грн.

4. Середньомісячний обсяг пасажироперевезень – 1849,2 тис. осіб.

Відповідно до вимог наказу Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 25.03.2008 р. № 71 (див. формулу (2.1)) тариф на проїзд в міському електричному транспорті становить:

$$\frac{(1496,4 + 1496,4 \times 0,08) - 44,8}{1849,2} = 0,85 \text{ грн.}$$

Детальнішу калькуляцію витрат для розрахунку тарифу на проїзд в електротранспорті м. Тернополя в 2008 році подано в додатку П.

Розрахунок тарифу на послуги КП „Тернопільелектротранс” здійснювався відповідно до запланованого на рік обсягу транспортної роботи підприємства з виконанням економічно обґрунтованих планових витрат, визначених на підставі галузевих нормативів, техніко-економічних розрахунків, кошторисів, ставок податків і зборів (обов’язкових платежів) та фактичних цін на промислову продукцію і послуги у плановому періоді.

Згідно з розрахунками управління транспорту та зв’язку Тернопільської міської ради потреба у коштах на покриття витрат від перевезення пільгових категорій пасажирів на 2008 рік була встановлена у розмірі 5316,0 тис. грн. (з

врахуванням діючого тарифу 0,60 грн.). Рішенням сесії Тернопільської міської ради від 11.01.2008 р. № 5/п6/3 фактично на 2008 р. для КП „Тернопільелектротранс” було затверджено компенсаційну суму виплати на пільговий проїзд у розмірі 6340,0 тис. грн. Проте фактичні витрати підприємства, пов’язані з перевезенням пільгових категорій громадян, склали 7530,9 тис. грн. Таким чином, у 2008 році підприємство недоотримало бюджетних коштів у розмірі 1190,9 тис. грн.

Подібна ситуація склалася й на Хмельницькому комунальному підприємстві „Електротранс”. Середній тариф для перевезення одного платного пасажера у 2006 році становив 35,6 коп. при затвердженому 50,0 коп. Проте собівартість перевезення одного платного пасажера була 71,0 коп., а одного середньооблікового пасажера – 106,9 коп. Виходячи з отриманих доходів від перевезення пасажирів тролейбусами у розмірі 21638,2 тис. грн., фактична сума витрат, пов’язаних з безкоштовним проїздом пільгових категорій громадян, становила 17187,5 тис. грн. Загальна сума отриманої суми бюджетної компенсації склала 8372,2 тис. грн., у тому числі з місцевого бюджету – 416,9 тис. грн. Всього за 2006 рік підприємство недоотримало 8815,3 тис. грн.

Загальні ж витрати вищезгаданого підприємства у 2006 році склали 26929,6 тис. грн. (див. табл. 2.9). Таким чином, у 2006 році воно понесло збитки в розмірі 4618,9 тис. грн., на відміну від 2005 року, коли було отримано прибуток у розмірі 3322,5 тис. грн.

Підприємством у 2006 році перевезено 65948,7 тис. чол., з них – 33103,9 тис. чол. пільговиків. У порівнянні з відповідним періодом 2005 року, кількість перевезених пасажирів електричним транспортом збільшилась на 6359,4 тис. чол. Питома вага платних та пільгових пасажирів до загальної кількості перевезених пасажирів у 2006 році відповідно становила 50,2 та 49,8%.

Протягом 2007 року затверджений тариф (50,0 коп.) не змінювався, проте собівартість перевезення як одного платного, так і середньооблікового пасажера, продовжувала зростати і становила 100,5 та 125,0 коп. відповідно при середньому тарифі 39,7 коп.

У 2007 році Хмельницьке КП „Електротранс” отримало 22196,1 тис. грн. доходів від перевезення пасажирів тролейбусами, понісни при цьому витрати у розмірі 31166,6 тис. грн. (див. табл. 2.9). Для компенсації втрат від безкоштовного проїзду пільговиків підприємством було розраховано суму необхідних бюджетних дотацій у розмірі 16256,7 тис. грн. Проте протягом року воно отримало лише 42,4% необхідних коштів або 6890,5 тис. грн. Таким чином, підприємство понесло збитки у розмірі 3288,6 тис. грн.

Тому з початку 2008 року підприємство змушене було піти на термінове підвищення тарифів, щоб хоч якось покращити стан справ. Так, з 01.02.2008 року набуло чинності рішення виконавчого комітету Хмельницької міської ради про затвердження тарифу на проїзд в міському електротранспорті у розмірі 75,0 коп.

Виходячи з вищенаведеного, розрахунок витрат для визначення тарифу на проїзд проведений на основі таких даних:

1. Повна планова собівартість послуг на місяць – 4362,3 тис. грн., що складається з таких статей витрат:

- прямі матеріальні витрати – 3384,2 тис. грн.;
- загальновиробничі витрати – 102,6 тис. грн.;
- адміністративні витрати – 360,4 тис. грн.;
- інші витрати операційної діяльності – 15,2 тис. грн.

Зазначені статті витрат економічно обґрунтовані й складаються з наміченого обсягу перевезень та запланованого об’єму транспортної роботи на 2008 рік.

2. Планова рентабельність – 6,5%.

3. Чистий дохід від інших видів діяльності – 266,25 тис. грн.

4. Середньомісячний обсяг пасажироперевезень – 5819,9 тис. осіб.

Тариф на проїзд в міському електричному транспорті становить:

$$\frac{(4362,3 + 4362,3 \times 0,065) - 266,25}{5819,9} = 0,75 \text{ грн.}$$

Проте й надалі підприємство залишається збитковим, оскільки протягом

2008 року воно отримало лише 35,8% необхідного розміру бюджетної компенсації витрат на перевезення пільгових категорій громадян або 5942,1 тис. грн. при необхідних 16589,5 тис. грн. Розмір збитків за аналізований період склав 6768,0 тис. грн.

З огляду на наші зауваження щодо розрахунку тарифу на перевезення пасажирів міським електротранспортом (див. формулу (2.7)), розміри тарифів на послуги підприємств, вибраних нами для дослідження, мали б бути такими:

– для КП „Тернопільелектротранс”:

$$\frac{(1496,4 + 1496,4 \times 0,08)}{1849,2} = 0,90 \text{ грн.};$$

– для Хмельницького КП „Електротранс”:

$$\frac{(4362,3 + 4362,3 \times 0,065)}{5819,9} = 0,80 \text{ грн.}$$

Як бачимо, виключення з розрахунку показника чистих доходів від інших видів діяльності збільшує розмір тарифу, що, в свою чергу, веде до зростання прибутку підприємств від основної діяльності. Це дає можливість, по-перше, збільшити частку власних ресурсів підприємства, а по-друге, за рахунок прибутку від перевезення пасажирів покривати більшу частину поточних витрат. У свою чергу, зменшиться потреба в бюджетних коштах для компенсації проїзду пільговиків та на придбання нового парку тролейбусів і трамваїв.

Як свідчать результати проведеного нами аналізу процесів тарифоутворення на підприємствах міського електротранспорту подолання хронічної збитковості підприємств галузі напряму залежить від рівня компенсацій частини операційних витрат за рахунок коштів бюджетів різних рівнів. Фактичні можливості бюджетів і пов'язане з цим недофінансування експлуатаційної діяльності міського електричного транспорту визначають доцільність розробки планових завдань для підприємств і їхніх підрозділів у двох варіантах: розрахункові (потрібні) обсяги бюджетних дотацій та реально можливі, в рамках затверджених місцевими бюджетами, розміри фінансування.

Такі розрахунки повинні доповнюватися окремим визначенням обсягів

робіт з ремонту і утримання рухомого складу, колій та пристроїв енергопостачання, що необхідне для обґрунтування окремих експлуатаційних показників та потреби в ресурсах. Природно, що такий розрахунок має й самостійне значення як план-завдання для відповідних служб підприємства.

Необхідно підкреслити, що розміри витрат на поточну діяльність і розвиток підприємств у складі тарифу повинні визначатися в результаті знаходження місцевим органом виконавчої влади та органом самоврядування компромісу між потребами комунального підприємства, можливостями бюджету і платоспроможністю споживачів послуг.

2.3. Оцінка фінансового стану підприємств міського електротранспорту

Концентрованим вираженням ефективності використання фінансових ресурсів є фінансовий стан підприємства, тобто стан фінансів, що характеризується утворенням, розподілом і використанням наявного ресурсного потенціалу. З переходом підприємств на ринкові засади господарювання важливого значення набуває стабільність фінансового стану підприємства і пошук шляхів його оздоровлення з метою створення нормальних умов функціонування.

Як зазначає А. М. Поддєрьогін, фінансовий стан підприємства – це комплексне поняття, яке є результатом взаємодії всіх елементів системи фінансових відносин підприємства, визначається сукупністю виробничо-господарських факторів і характеризується системою показників, що відображають наявність, розміщення та використання фінансових ресурсів [230, с. 349].

Охарактеризувавши стан справ щодо фінансового забезпечення діяльності конкретних підприємств міського електротранспорту, можна робити висновки й про загальногалузеві тенденції загалом, оскільки всі підприємства галузі за сучасних умов перебувають у подібній ситуації.

Фінансовий стан підприємства значною мірою залежить від доцільності та правильності вкладення фінансових ресурсів у активи. У процесі функціонування підприємства величина активів і їхня структура постійно змінюються. Характеристику якісних змін у структурі майна підприємства та джерел цього майна можна отримати за допомогою вертикального та горизонтального аналізу звітності.

Структура вартості майна дає загальне уявлення про майновий стан підприємства. Вона показує частку кожного елемента в активах та співвідношення позикових і власних коштів підприємства в пасивах. У структурі вартості майна відображається специфіка діяльності кожного підприємства.

Структура майна підприємства характеризує стан активів і наявність коштів для погашення зобов'язань.

Проведений нами аналіз майнового стану підприємств міського електротранспорту України свідчить, що значну частину у майні займають основні засоби, зокрема рухомий склад, трамвайні колії, передавальні пристрої тощо. А саме, на підприємствах, що здійснюють перевезення тролейбусним та трамвайним транспортом в різних регіонах України, у 2004 році питома вага основних засобів коливалась у межах 63-96%, у 2005 році – 53-93%, у 2006 році – 50-97%, у 2007 році – 59-98% (додаток Р). Решта майна складала оборотні кошти та дуже незначну частку – інші необоротні активи.

Проаналізуємо структуру майна підприємств, вибраних нами для дослідження (табл. 2.11).

Оцінюючи показники, наведені в табл. 2.11, можна зробити такі висновки. Загальна вартість майна підприємств з року в рік, в основному, збільшується. Винятком є Івано-Франківське ДКП „Електроавтотранс”, де у 2008 році спостерігалось зменшення вартості майна на 972,4 тис. грн., що відбулося за рахунок зменшення вартості основних засобів на 594,2 тис. грн. та оборотних коштів – 352,2 тис. грн. Особливістю змін активів відзначалося Хмельницьке КП „Електротранс”. Протягом проаналізованого періоду тут

спостерігалось зростання вартості майна у 2005 році (на 4 974,3 тис. грн.), різке її зменшення у 2006 році (на 2366,7 тис. грн.) та подальше зростання у 2007 році (на 2642,3 тис. грн.) та 2008 році (на 1920,0 тис. грн.).

Таблиця 2.11

Структура майна підприємств міського електротранспорту, вибраних для дослідження, у 2004-2008 рр.*

Роки	Івано-Франківське ДКП „Електроавтотранс”		ЛКП „Львівелектротранс”		КП „Тернопільелектротранс”		Хмельницьке КП „Електротранс”	
	Сума, тис. грн.	Питома вага, %	Сума, тис. грн.	Питома вага, %	Сума, тис. грн.	Питома вага, %	Сума, тис. грн.	Питома вага, %
Усього майна								
2004	7 995,4	100,0	34 979,0	100,0	6 116,7	100,0	14 125,7	100,0
2005	10 005,2	100,0	46 147,2	100,0	7 287,0	100,0	19 100,0	100,0
2006	10 727,9	100,0	49 277,1	100,0	8 767,2	100,0	16 733,3	100,0
2007	12 276,4	100,0	65 170,3	100,0	8 533,7	100,0	19 375,6	100,0
2008	11 304,0	100,0	88 242,0	100,0	9 138,0	100,0	22 743,0	100,0
Основні засоби								
2004	5 292,2	66,2	31 365,5	89,7	5 350,4	87,5	10 192,1	72,2
2005	5 252,4	52,5	42 341,7	91,8	5 165,1	70,9	12 419,4	65,0
2006	5 688,0	53,0	46 333,6	94,0	6 559,1	74,8	14 002,2	83,7
2007	7 944,2	64,7	60 211,4	92,4	6 158,4	72,2	15 658,0	80,8
2008	7 350,0	65,0	76 841,0	87,0	5 822,0	63,7	20 823,0	91,5
Оборотні кошти								
2004	2 672,7	33,4	3 339,9	9,5	367,2	6,0	1 998,3	14,1
2005	4 752,3	47,5	3 531,4	7,7	1 715,9	23,5	5 579,4	29,2
2006	4 738,4	44,2	2 671,1	5,4	1 792,2	20,4	1 422,4	8,5
2007	4 301,2	35,0	4 847,7	7,4	1 234,0	14,5	1 528,6	7,9
2008	3 949,0	35,0	10 671,0	12,0	2 890,0	31,6	1 195,0	5,2
Інші необоротні активи								
2004	0,0	0,0	85,0	0,2	60,0	1,0	0,0	0,0
2005	0,0	0,0	118,7	0,3	4,5	0,1	0,0	0,0
2006	0,0	0,0	166,6	0,3	3,8	0,0	0,0	0,0
2007	0,0	0,0	35,0	0,1	3,2	0,0	0,0	0,0
2008	0,0	0,0	135,0	0,1	41,0	0,1	0,0	0,0

* Складено за даними фінансової звітності підприємств міського електротранспорту, вибраних для дослідження.

У складі майна досліджуваних підприємств основні активи займають значну питому вагу, що пов'язано з особливостями діяльності підприємств галузі. Так, протягом 2004-2008 років ця частка становила для Івано-Франківського ДКП „Електроавтотранс” 52-65%, ЛКП „Львівелектротранс” – 90-94%, КП „Тернопільелектротранс” – 71-87%, Хмельницького КП „Електротранс” – 72-91%. Проте, за винятком Івано-Франківського ДКП „Електроавтотранс” і Хмельницького КП „Електротранс”, де частка основних

засобів у майні протягом 2007-2008 років зросла на 12,0% та 10,7% відповідно, на решті підприємств прослідковується тенденція до її зменшення, а саме: на ЛКП „Львівелектротранс” – на 7,0% та на КП „Тернопільелектротранс” – на 11,0%.

Щодо оборотних коштів, то вони представлені в структурі майна вибраних для дослідження підприємств по-різному. Якщо протягом 2006-2008 рр. на Івано-Франківському ДКП „Електроавтотранс” та КП „Тернопільелектротранс” їм належало від 35 до 44% та від 14 до 31% вартості активів відповідно, то на ЛКП „Львівелектротранс” та Хмельницькому КП „Електротранс” їхня частка у майні становила лише 5-12% та 7-9% відповідно. На усіх підприємствах, за винятком Хмельницького КП „Електротранс”, спостерігається тенденція до збільшення вартості оборотних коштів та відповідно їх частки у майні.

У процесі аналізу майна підприємства важливим є визначення коефіцієнта зносу, оновлення і вибуття основних засобів.

Знос наявного інвентарного парку вітчизняних підприємств міського електротранспорту є основною проблемою їхнього функціонування на сучасному етапі розвитку.

Станом на 01.01.2009 року інвентарний парк рухомого складу підприємств міського електротранспорту нараховував 7,0 тис. трамвайних вагонів і тролейбусів, з яких 90% відпрацювали нормативний термін експлуатації та підлягали списанню (рис. 2.4).

В АР Крим, Львові, Рівному, Тернополі, Житомирі, Авдіївці, Дружківці, Макіївці, Костянтинівні, Краматорську (Донецька обл.), Краснодоні (Луганська обл.), Конотопі (Сумська обл.) цей показник досяг 100%. Майже підійшов межі зносу рухомий склад міського електротранспорту в містах Івано-Франківську, Луцьку, Черкасах, Горлівці, Слов'янську, Харцизьку (Донецька обл.), а також трамвайних вагонів – у містах Києві та Харкові [92, с. 53].

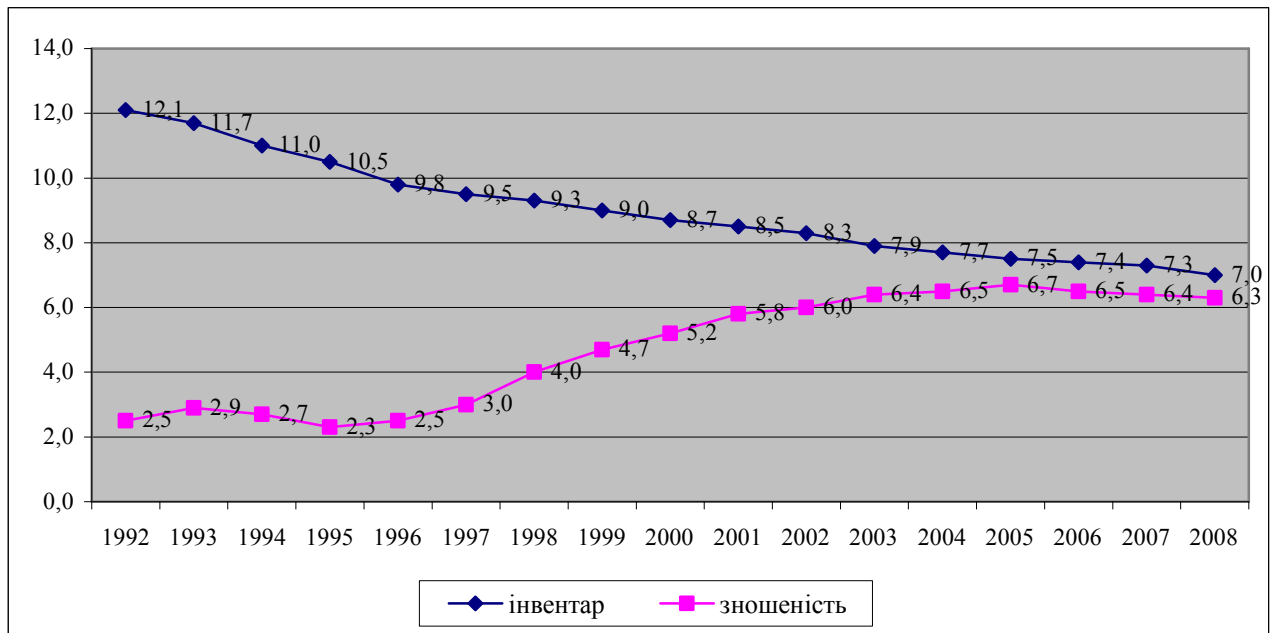


Рис. 2.4. Динаміка змін та старіння інвентарного парку рухомого складу міського електротранспорту України, тис. одиниць.*

* Складено за даними корпорації „Укрелектротранс”.

Так, наприклад, на комунальному підприємстві „Тернопільелектротранс” станом на 01.01.2008 р. інвентарна кількість тролейбусів складала 67 одиниць, з яких 66 – пасажирських і 1 – спеціальний. Середній вік рухомого складу – 19 років, 96,0% наявних на підприємстві тролейбусів відпрацювали свій ресурс експлуатації і підлягають списанню. Коефіцієнт зносу на початок звітнього періоду становив 0,72, а на кінець – 0,68, що свідчить про наявність значної кількості застарілого рухомого складу. Проте, на відміну від багатьох попередніх років, відбулися й якісні зміни – впродовж 2006-2007 років підприємство за рахунок виділених бюджетних трансфертів поповнило свій парк тролейбусів на 4 одиниці техніки.

Внаслідок державної підтримки у 2006-2007 роках парк рухомого складу міського електротранспорту України поповнився майже на 150 та 250 одиниць нових трамвайних вагонів і тролейбусів відповідно. Зростання темпів оновлення рухомого складу створило умови для припинення скорочення його загальної кількості. Це дозволило майже у 2,5 разу збільшити, порівняно з попередніми роками, темпи оновлення парку рухомого складу та зупинити його

скорочення й подальше старіння.

Разом з тим, через брак необхідних коштів проведення технічного обслуговування і ремонту об'єктів міського електротранспорту на більшості підприємств здійснюються не в повному обсязі та з порушенням встановленої періодичності. Майже 40% із загальної протяжності трамвайних колій (2,0 тис. км) і тролейбусних ліній (4,4 тис. км) не відповідають вимогам Правил експлуатації [3, с. 43].

Об'єктивний аналіз фінансового стану дає змогу своєчасно оцінити рівень забезпеченості виробничої, комерційної та інших видів діяльності підприємства фінансовими ресурсами, задіяти важелі їх доцільного та ефективного розміщення і використання. Тому одним із важливих етапів аналізу є оцінка рівня ліквідності.

Проаналізуємо ліквідність активів вибраних нами для дослідження підприємств, – здатність швидко перетворювати активи на грошові кошти без втрат їх ринкової вартості для оплати своїх зобов'язань.

Ліквідність підприємства характеризується співвідношенням величини його високоліквідних активів (грошові кошти та їх еквіваленти, ринкові цінні папери, дебіторська заборгованість) і короткострокової заборгованості.

Аналіз ліквідності здійснюється на підставі порівняння обсягу поточних зобов'язань із наявністю ліквідних коштів. Проведений розрахунок показників ліквідності наведено у табл. 2.12.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності обчислюється як відношення грошових засобів та їхніх еквівалентів і поточних фінансових інвестицій до поточних зобов'язань. Коефіцієнт абсолютної ліквідності показує, яка частина боргів підприємства може бути оплачена негайно. Значення наведеного показника має бути більшим 0,2 та мати тенденцію до зростання [87, с. 279].

Розрахунки згаданого показника, наведені в табл. 2.12, свідчать, що всі підприємства, крім Івано-Франківського ДКП „Електроавтотранс”, протягом 2004-2008 рр. мали проблеми з наявністю високоліквідних активів. Причиною цього є відсутність у них грошових коштів на балансі. Полегшує ситуацію те,

що підприємства не мають великого обсягу поточних зобов'язань.

Таблиця 2.12

Динаміка основних показників ліквідності досліджуваних підприємств міського електротранспорту протягом 2004-2008 рр.*

Роки	Івано-Франківське ДКП „Електроавтотранс”	ЛКП „Львівелектротранс”	КП „Тернопіль-електротранс”	Хмельницьке КП „Електротранс”
Коефіцієнт абсолютної ліквідності				
2004	3,37	0,44	0,08	0,40
2005	3,05	0,20	0,63	1,73
2006	2,43	0,05	0,01	0,03
2007	2,05	0,39	0,02	0,10
2008	1,7	0,02	0,01	0,01
Коефіцієнт покриття				
2004	7,48	1,44	0,56	1,80
2005	5,41	1,77	1,41	2,62
2006	4,93	0,79	1,00	0,68
2007	4,59	1,89	0,44	1,37
2008	3,39	0,92	0,98	0,29
Коефіцієнт швидкої ліквідності				
2004	3,37	0,45	0,09	0,40
2005	3,05	0,20	0,63	1,73
2006	3,41	0,05	0,83	0,03
2007	3,25	0,39	0,34	0,10
2008	2,40	0,04	0,14	0,01
Чистий оборотний капітал, тис. грн.				
2004	2 315,3	1 023,4	-288,6	888,0
2005	3 874,3	1 539,5	501,3	3 447,7
2006	3 777,4	-714,4	1,5	-670,5
2007	3 365,1	2 289,3	-1 582,0	410,7
2008	2 784,0	-987,0	-63,0	-2 970,0

* Складено за даними фінансової звітності підприємств міського електротранспорту, вибраних для дослідження.

Коефіцієнт покриття (поточної ліквідності) розраховується як відношення оборотних активів до поточних зобов'язань підприємства та показує наявність у підприємства ресурсів, які можуть бути використані для погашення його поточних зобов'язань. Значення показника повинно бути більшим одиниці [87, с. 279].

У найкращому становищі щодо можливостей вчасного та повного погашення поточної заборгованості знаходиться Івано-Франківське ДКП „Електроавтотранс”, де протягом 2004-2008 рр. значення коефіцієнта покриття значно вище одиниці. На інших транспортних підприємствах значення

показника протягом вибраного відрізка часу переважно було у межах нормативного (> 1), за винятком окремих років – 2006 року для ЛКП „Львівелектротранс” і Хмельницького КП „Електротранс”, 2008 року для Хмельницького КП „Електротранс”, та 2004 і 2007 років – для КП „Тернопільелектротранс” (див. табл. 2.12). Це свідчить, що підприємствам достатньо оборотних активів для погашення поточної заборгованості. У найгіршій ситуації знаходилося електротранспортне підприємство м. Тернополя, де зазначений показник зазнавав різких відхилень від нормативну. Проте, поки що підприємство повністю не втратило здатність погашати свої поточні зобов'язання, про що свідчить наближення зазначеного показника до нормативного значення у 2008 році.

Коефіцієнт швидкої ліквідності – це співвідношення найбільш ліквідних оборотних активів, до яких належать грошові кошти та їх еквіваленти, поточні фінансові інвестиції, дебіторська заборгованість, та поточних зобов'язань підприємства. Згаданий показник відображає платіжні можливості підприємства щодо погашення поточних зобов'язань за умови своєчасного проведення розрахунків з дебіторами. Нормативне значення цього показника знаходиться в межах від 0,6 до 0,8.

Протягом 2004-2008 рр. на підприємствах, які ми досліджуємо, значення вищевказаного коефіцієнта були значно менші нормативного і продовжують зменшуватися (див. табл. 2.12). Позитивна ситуація спостерігалась лише на КП „Тернопільелектротранс” протягом 2005 р. (0,63). Це свідчить про те, що підприємства міського електротранспорту не мають достатньої кількості грошових коштів для погашення своїх поточних зобов'язань.

Чистий оборотний капітал розраховується як різниця між оборотними активами підприємства та його поточними зобов'язаннями. Розмір чистого оборотного капіталу свідчать про спроможність підприємства сплачувати свої поточні зобов'язання та розширювати подальшу діяльність. Його наявність забезпечує фінансову незалежність підприємства в умовах уповільнення обертання оборотних коштів, знецінення або втрат оборотних активів.

На досліджених нами електротранспортних підприємствах протягом 2004-2008 рр. значення цього показника було переважно додатнім, за винятком ЛКП „Львівелектротранс” (-714,4 тис. грн.) та Хмельницького КП „Електротранс” (-670,5 тис. грн.) у 2006 році, а також КП „Тернопільелектротранс” (-288,6 та -1582,0 тис. грн.) – у 2004 та 2007 роках відповідно (див. табл. 2.12). Це свідчить, що підприємства мають у розпорядженні достатні суми коштів для погашення поточних зобов’язань. І лише у зазначені нами вище проміжки часу окремі підприємства опинялися у ситуації, коли величина поточних зобов’язань перевищувала величину поточних активів, і, відповідно, головним джерелом покриття основних засобів та необоротних активів була короткострокова кредиторська заборгованість. Зокрема це стосується ЛКП „Львівелектротранс”, КП „Тернопільелектротранс” та Хмельницького КП „Електротранс”, на яких у 2008 році показник чистого оборотного капіталу мав від’ємне значення.

Проведений аналіз визначених нами показників ліквідності на вибраних підприємствах міського електротранспорту за період 2004-2008 рр. свідчить, що в їх ліквідності сталися істотні зміни у бік зниження, що є негативною тенденцією.

Аналіз фінансової стійкості дає змогу визначити фінансові можливості підприємства на відповідну перспективу. Оцінка фінансової стійкості підприємства має на меті об’єктивно проаналізувати величину та структуру активів й пасивів підприємства і визначити на цій основі ступінь його фінансової стабільності та незалежності, а також відповідності фінансово-господарської діяльності підприємства цілям його статутної діяльності. Фінансова стійкість, безперечно, є одним з головних факторів, що впливає на досягнення підприємством фінансової рівноваги та фінансової стабільності.

Розраховані показники фінансової стійкості підприємства характеризують структуру джерел фінансового забезпечення підприємства, ступінь незалежності підприємства від зовнішніх джерел фінансових ресурсів.

Перелік показників, за допомогою яких можна охарактеризувати

фінансову стійкість підприємств міського електротранспорту, відображено в табл. 2.13.

Таблиця 2.13

**Значення показників фінансової стійкості досліджуваних підприємств
міського електротранспорту у 2004-2008 рр.***

Роки	Івано-Франківське ДКП „Електроавтотранс”	ЛКП „Львівелектротранс”	КП „Тернопіль- електротранс”	Хмельницьке КП „Електротранс”
Коефіцієнт автономії (незалежності)				
2004	0,91	0,93	0,89	0,74
2005	0,88	0,96	0,83	0,69
2006	0,80	0,93	0,63	0,65
2007	0,81	0,96	0,56	0,59
2008	0,80	0,66	0,37	0,60
Коефіцієнт фінансової залежності				
2004	0,09	0,07	0,12	0,35
2005	0,13	0,05	0,20	0,44
2006	0,25	0,07	0,59	0,53
2007	0,23	0,04	0,80	0,69
2008	0,25	0,51	1,68	0,66
Коефіцієнт співвідношення залучених і власних коштів				
2004	0,05	0,06	0,12	0,11
2005	0,10	0,05	0,20	0,16
2006	0,11	0,07	0,33	0,19
2007	0,09	0,04	0,59	0,10
2008	0,13	0,20	0,87	0,30
Коефіцієнт маневреності власних коштів				
2004	0,32	0,03	-0,05	0,08
2005	0,44	0,03	0,08	0,26
2006	0,44	-0,02	0,00	-0,06
2007	0,34	0,04	-0,33	0,04
2008	0,31	-0,02	-0,02	-0,22
Коефіцієнт забезпечення власними оборотними коштами				
2004	0,87	0,31	-0,79	0,44
2005	0,82	0,44	0,29	0,62
2006	0,80	-0,27	0,00	-0,47
2007	0,78	0,47	-1,28	0,27
2008	0,70	-0,09	-0,02	-2,49
Коефіцієнт концентрації залученого капіталу				
2004	0,04	0,07	0,11	0,08
2005	0,09	0,04	0,17	0,11
2006	0,09	0,07	0,20	0,16
2007	0,08	0,04	0,33	0,06
2008	0,10	0,13	0,32	0,18

* Складено за даними фінансової звітності підприємств міського електротранспорту, вибраних для дослідження.

Коефіцієнт автономії розраховується як співвідношення власного капіталу підприємства та валюти балансу і показує питому вагу власного

капіталу в загальній сумі засобів, авансованих у його діяльність.

Коефіцієнт фінансової автономії на всіх підприємствах знаходиться на рівні нормативного значення ($\geq 0,5$), за винятком КП „Тернопільелектротранс” у 2008 році, де згаданий показник становив лише 0,37. На Хмельницькому КП „Електротранс” і КП „Тернопільелектротранс” намітилась тенденція до зменшення вказаного показника, що свідчить про зниження питомої ваги власних коштів у загальній сумі коштів, авансованих в діяльність підприємства.

Коефіцієнт фінансування (фінансової залежності) на всіх, взятих для дослідження підприємствах, був у межах нормативу (менше одиниці). Проте, його значення на окремих електротранспортних підприємствах є дуже незначним, що свідчить про брак власних коштів для фінансування їхньої діяльності. Підприємства міського електротранспорту постійно мають потребу в погашенні витрат за допомогою бюджетних коштів (дотацій). Це підтверджує й падіння значення коефіцієнта забезпечення власними оборотними коштами майже на усіх підприємствах.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу показує, яка частина власного капіталу використовується для фінансування поточної діяльності, тобто вкладена в оборотні активи, а яка – капіталізована. Згаданий показник розраховується як співвідношення чистого оборотного капіталу до власного капіталу. Його значення повинно бути більше нуля та мати тенденцію до зростання.

У нашому випадку для усіх електротранспортних підприємств характерна позитивна динаміка цього коефіцієнта. Періодичні від’ємні значення коефіцієнта маневреності власного капіталу зумовлені специфікою фінансів транспортної галузі, а саме незначною часткою оборотних коштів у структурі капіталу.

Співвідношення між власними та залученими коштами повинно бути оптимальним та визначатися економічними умовами функціонування кожного окремого підприємства.

Для з’ясування впливу внутрішньої структури позикового капіталу на

загальну його величину можна використати додатковий показник – коефіцієнт співвідношення кредиторської заборгованості та власного капіталу підприємства:

$$K_{KЗВК} = \frac{KЗ}{ВК}, \quad (2.8)$$

де $K_{KЗВК}$ – коефіцієнт співвідношення кредиторської заборгованості та власного капіталу підприємства; $ПЗ$ – кредиторська заборгованість підприємства; $ВК$ – власний капітал підприємства.

Згаданий індикатор є важливим доповненням аналізу, оскільки дає змогу враховувати залежність підприємства від короткострокових фінансових зобов'язань (табл. 2.14).

Таблиця 2.14

Динаміка коефіцієнта співвідношення кредиторської заборгованості та власного капіталу підприємств міського електротранспорту у 2004-2008 рр.*

Підприємство	2004	2005	2006	2007	2008
Івано-Франківське ДКП „Електроавтотранс”	0,05	0,10	0,11	0,09	0,13
ЛКП „Львівелектротранс”	0,05	0,04	0,06	0,04	0,15
КП „Тернопільелектротранс”	0,12	0,20	0,19	0,39	0,53
Хмельницьке КП „Електротранс”	0,11	0,16	0,17	0,10	0,22

* Складено за даними фінансової звітності підприємств міського електротранспорту, вибраних для дослідження.

При визначенні даного показника до уваги слід брати усі поточні зобов'язання підприємства, крім короткострокових кредитів банків та поточної заборгованості за довгостроковими зобов'язаннями.

Порівняння значень коефіцієнта фінансування і коефіцієнта співвідношення кредиторської заборгованості та власних коштів (див. табл. 2.13 і 2.14) вибраних для дослідження підприємств дає можливість зробити висновок, що підприємства мають проблеми із залученням довгострокових інвестицій, а всі їхні позичені кошти обмежуються кредиторською заборгованістю, яка стала основним джерелом фінансування активів для більшості підприємств міського електротранспорту. Така ситуація обумовлена

тим, що у багатьох випадках штрафні санкції, які передбачені за порушення розрахункової дисципліни, носять формальний характер із причини неможливості їх застосування до підприємств-боржників як зі сторони їхніх партнерів, так і зі сторони держави. Це пояснюється плановою збитковістю діяльності міських електротранспортних підприємств. Саме ця причина значною мірою обумовлює наявність достатньо високої частки кредиторської заборгованості на підприємствах галузі. При проведенні ґрунтовного аналізу і оцінки структури кредиторської заборгованості підприємств виявлено, що значну її частку складають стійкі пасиви (заборгованість із розрахунків з бюджетом, державними цільовими фондами, з оплати праці). Переважання кредиторської заборгованості у складі джерел фінансового забезпечення обумовлене тим, що вона характеризується „нижчою вартістю” залучення і меншим ступенем ризику. Тобто, якщо мова йде про товарний кредит, то його ціна буде залежати від розміру цінової знижки за дострокову оплату товарів. Вартість цього джерела позикових коштів нижча за вартість банківських кредитів та інвестиційного капіталу. Використання кредиторської заборгованості дозволяє скорочувати тривалість виробничого циклу підприємств. Це, у свою чергу, дає змогу знизити потребу в грошових коштах, які спрямовуються на фінансування оборотних активів. Така ситуація обумовлена тим, що між періодом обороту кредиторської заборгованості та тривалістю виробничого циклу є зворотній зв'язок [200, с. 8].

Як бачимо, використання кредиторської заборгованості як альтернативного джерела для фінансування власних потреб комунальних транспортних підприємств є стримуючим фактором у використанні коротко- та довгострокових кредитів, які надаються на умовах платності та поверненості. Тобто, для того, щоб підприємства змогли отримати кредит, їм необхідно досягти прийняттого рівня кредитоспроможності. Збільшення кредиторської заборгованості у вигляді зобов'язань з оплати праці також спричиняє негативні наслідки для підприємств з точки зору мотивації трудової діяльності й задоволення інтересів працівників, оскільки затримка або невиплата заробітної

плати знижує віддачу та їхню зацікавленість у кінцевих результатах діяльності, що призводить до втрат певної частини доходів, а також створює соціальну напругу в колективі, викликає плинність кадрів і т. п.

Таким чином, використання для аналізу фінансової стійкості запропонованого показника співвідношення кредиторської заборгованості та власних коштів показує, що досліджувані електротранспортні підприємства мають труднощі з платоспроможністю. А усі в сукупності розраховані показники фінансової стійкості підтверджують, що вказані підприємства є недостатньо фінансово стійкими.

Узагальнюючими показниками оцінки фінансового стану підприємств є показники ділової активності. Аналіз цих показників дає змогу оцінити в динаміці оборотність усього власного капіталу, мобільних, оборотних коштів, дебіторської та кредиторської заборгованості, фондівіддачі основних засобів. На цій основі можна зробити висновок щодо наявних резервів прискорення обороту всіх перелічених складових майна та коштів підприємства.

Фінансовий стан підприємства залежить від того, наскільки швидко кошти, вкладені в активи, перетворюються на реальні гроші. Найважливіші показники господарської діяльності підприємства – прибуток і обсяг реалізованої продукції (послуг) – безпосередньо залежать від швидкості обертання оборотних коштів.

Прискорення обертання оборотних коштів має велике значення для забезпечення стабільності фінансового стану підприємства. В умовах ринкових відносин згаданий показник набуває особливого значення. Для оцінки ділової активності підприємства також доцільно використовувати показник оборотності власного капіталу. Цей коефіцієнт показує наскільки ефективно підприємство використовує свій власний капітал.

Проведений аналіз визначених нами показників ділової активності підприємств міського електротранспорту України свідчить про невтішну ситуацію, оскільки в останні роки у більшості підприємств галузі спостерігається зменшення оборотності активів, власного капіталу,

дебіторської та кредиторської заборгованостей. А це свідчить про нестабільність їхнього розвитку в сучасних умовах господарювання.

З метою всебічної оцінки ділової активності підприємств міського електротранспорту, вибраних для дослідження, нами розраховано основні показники оборотності за період 2004-2008 рр. (табл. 2.15).

Таблиця 2.15

**Значення показників ділової активності досліджуваних підприємств
міського електротранспорту у 2004-2008 рр.***

Роки	Івано-Франківське ДКП „Електроавтотранс”	ЛКП „Львівелектротранс”	КП „Тернопіль- електротранс”	Хмельницьке КП „Електрокран”
Коефіцієнт оборотності активів				
2004	0,86	0,17	1,10	1,04
2005	0,87	0,69	0,33	0,29
2006	0,24	0,18	0,33	0,33
2007	0,24	0,17	0,36	0,39
2008	0,26	0,16	0,39	0,43
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості				
2004	5,44	6,98	7,85	9,24
2005	3,09	7,99	6,54	8,78
2006	2,44	10,80	2,47	14,93
2007	2,44	10,51	2,50	24,22
2008	2,89	3,52	1,97	33,29
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості				
2004	5,80	2,47	3,07	4,03
2005	3,16	3,90	2,33	2,93
2006	2,70	3,84	2,36	3,01
2007	2,92	3,69	2,16	4,74
2008	2,88	2,15	1,90	4,37
Коефіцієнт оборотності власного капіталу				
2004	0,23	0,19	0,32	0,33
2005	0,24	0,18	0,38	0,40
2006	0,29	0,19	0,46	0,49
2007	0,30	0,17	0,60	0,62
2008	0,32	0,22	0,85	0,72
Фондовіддача основних засобів та інших необоротних активів				
2004	0,11	0,07	0,09	0,14
2005	0,14	0,07	0,12	0,16
2006	0,17	0,08	0,13	0,18
2007	0,16	0,08	0,15	0,19
2008	0,16	0,09	0,17	0,22

* Складено за даними фінансової звітності підприємств міського електротранспорту, вибраних для дослідження.

Коефіцієнт оборотності активів обчислюється як відношення чистої виручки від реалізації продукції (робіт, послуг) до середньої величини підсумку

балансу підприємства і характеризує ефективність використання підприємством усіх наявних ресурсів, незалежно від джерел їхнього залучення.

Як видно з даних, наведених у табл. 2.15, коефіцієнт оборотності активів Івано-Франківського ДКП „Електроавтотранс” за досліджуваний період зменшився із 0,87 у 2005 р. до 0,26 у 2008 р., а в ЛКП „Львівелектротранс” – з 0,69 у 2005 р. до 0,16 у 2008 р. На цих підприємствах спостерігається зниження виручки від реалізації послуг та відсутність нагромадження активів, що є наслідком неефективного використання ресурсів підприємств.

Інша ситуація на КП „Тернопільелектротранс” та Хмельницькому КП „Електротранс”. Тут останніми роками спостерігається тенденція до зростання значень згаданого показника, що є позитивним моментом їхньої діяльності.

Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості розраховується як відношення чистої виручки від реалізації послуг до середньорічної величини дебіторської заборгованості і показує швидкість обертання дебіторської заборгованості підприємства.

Значення показників оборотності дебіторської заборгованості (див. табл. 2.15) показують, що підприємства ЛКП „Львівелектротранс” (за винятком 2008 року) та Хмельницьке КП „Електротранс”, в основному, прискорювали оборотність. У той же час на Івано-Франківському ДКП „Електроавтотранс” та КП „Тернопільелектротранс” спостерігалось уповільнення оборотності дебіторської заборгованості. Тому цим підприємствах необхідно вжити заходів для прискорення стягнення платежів за рахунками до оплати.

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості розраховується як відношення чистої виручки від реалізації послуг до середньорічної величини кредиторської заборгованості і показує швидкість обертання кредиторської заборгованості підприємства за період, що аналізується.

Хмельницьке КП „Електротранс” протягом проаналізованого періоду поступово збільшувало розмір показника оборотності кредиторської заборгованості (див. табл. 2.15), що є наслідком поступового погашення

поточних зобов'язань. На інших підприємствах навпаки існує тенденція сталого зменшення цього показника, що свідчить про подальше збільшення розміру їхньої кредиторської заборгованості.

Розрахунки показника фондівдачі, який показує ефективність використання основних виробничих засобів, виявили низький рівень використання підприємствами своїх виробничих потужностей (див. табл. 2.15). Проте на усіх підприємствах електротранспорту виявлено поступове, хоч і незначне, зростання згаданого показника. Це свідчить про поступове прискорення їх ділової активності. Така тенденція в умовах ринку є позитивною для фінансової стійкості підприємства.

До найбільш загальних показників комплексної оцінки фінансового стану підприємства належать показники рентабельності. У фінансовому аналізі використовують різні показники рентабельності. Усі вони відносні й показують, скільки одиниць прибутку отримують на одиницю реалізованої продукції (послуг, активів, власного капіталу, виробничих фондів тощо), тобто дозволяють визначити ефективність вкладання коштів у підприємство та раціональність їхнього використання.

Для аналізу рентабельності підприємств міського електротранспорту було використано чотири відомі показники (табл. 2.16).

Таблиця 2.16

Значення показників рентабельності досліджуваних підприємств міського електротранспорту у 2004-2008 рр.*

Роки	Івано-Франківське ДКП „Електроавтотранс”	ЛКП „Львівелектротранс”	КП "Тернопіль-електротранс"	Хмельницьке КП "Електротранс"
Рентабельність продукції (перевезень)				
2004	0,234	0,000	0,000	0,089
2005	0,000	0,000	0,000	0,287
2006	0,000	0,000	0,000	0,000
2007	0,000	0,000	0,000	0,000
2008	0,000	0,038	0,000	0,000
Рентабельність активів				
2004	0,029	0,002	0,000	0,000
2005	0,042	0,000	0,022	0,036
2006	0,000	0,000	0,000	0,000
2007	0,000	0,000	0,000	0,000
2008	0,000	0,000	0,000	0,000

Продовж. табл. 2.16

Рентабельність основної діяльності				
2004	0,111	0,015	0,000	0,000
2005	0,375	0,000	0,126	0,097
2006	0,000	0,000	0,000	0,000
2007	0,000	0,000	0,000	0,000
2008	0,000	0,000	0,000	0,000
Рентабельність власного капіталу				
2004	0,032	0,002	0,000	0,000
2005	0,047	0,000	0,026	0,050
2006	0,000	0,000	0,000	0,000
2007	0,000	0,000	0,000	0,000
2008	0,000	0,000	0,000	0,000

* Складено за даними фінансової звітності досліджуваних підприємств міського електротранспорту.

Як бачимо з табл. 2.16, обрані для аналізу підприємства міського електротранспорту протягом проаналізованого періоду були нерентабельними, тобто переважно працювали збитково. Така тенденція характерна на сучасному етапі розвитку для всієї галузі.

У 2007-2008 роках доходи підприємств міського електротранспорту від перевезення пасажирів збільшилися на 8,0%. Цьому сприяло збільшення в окремих містах тарифів на проїзд до рівня собівартості перевезень та випуску на лінію додаткового рухомого складу. Водночас, через зростання цін на ресурси витрати на пасажироперевезення збільшилися на 10,0%. Збитковість вітчизняних підприємств міського електричного транспорту залишилася на рівні 15,0%.

Неповне відшкодування пільгового проїзду з державного та місцевого бюджетів, неврахування місцевими органами влади фактичних обсягів пільгових перевезень, а також нерівномірний розподіл субвенції упродовж року негативно впливають на фінансовий стан підприємств і обумовлюють заборгованість із виплати заробітної плати та зростання заборгованості перед іншими кредиторами.

На основі проведеного аналізу фінансового забезпечення діяльності окремих підприємств міського електротранспорту можна зробити висновок і про загальну ситуацію в галузі. Проблеми збиткової діяльності та постійної нестачі коштів для забезпечення діяльності комунальних транспортних

підприємств, хоча б на беззбитковому рівні, притаманні переважній більшості підприємств галузі. А тому їх вирішення має державне значення, оскільки втрата згаданого сегменту ринку транспортних перевезень завдасть значного удару по забезпеченню державою соціальних гарантій багатьом категоріям громадян. Тому пошук ефективних джерел фінансового забезпечення функціонування та розвитку діяльності підприємств міського електротранспорту є актуальним з огляду на спроби побудови в Україні суспільної демократії.

Висновки до розділу 2

Проведений нами аналіз практики фінансового забезпечення вітчизняних підприємств міського електротранспорту дав змогу зробити такі висновки:

1. У структурі фінансових ресурсів електротранспортних підприємств у 2004-2008 рр. основна питома вага належала власним коштам – у межах 75%. Частка залучених та позичених ресурсів у загальній структурі фінансових ресурсів підприємств галузі є незначною – 18 та 7% відповідно. Найвагомішими статтями залучених коштів є кредиторська заборгованість – 60-64%. Позикові кошти репрезентовані переважно короткостроковими кредитами банків, частка яких складала 54%. Ці ресурси використовуються переважно на покриття потреби в оборотних коштах. На довгострокові кредити банків припадала незначна частина ресурсів, що пов'язане із низькою кредитоспроможністю підприємств галузі та необхідністю підтримки з боку держави у виконанні зобов'язань за кредитами.

2. Останніми роками спостерігалася тенденція до зростання доходів підприємств міського електротранспорту – на 7-10% щорічно, проте це ж саме можна сказати і про витрати, що зростали ще швидшими темпами – на 10-15% відповідно. У витратах значна питома вага належить експлуатаційним, а саме – витратам на електроенергію, заробітну плату з нарахуваннями та амортизаційним відрахуванням на повне відновлення основних фондів, які з

кожним роком збільшуються. Виходячи з цього, більшість підприємств згаданої галузі залишаються збитковими і тенденції до покращення справ ще не спостерігається. Тому для фінансування таких підприємств використовуються кошти державного та місцевих бюджетів, за рахунок яких здійснюються компенсаційні виплати на пільговий проїзд електротранспортом окремим категоріям громадян, регулювання цін на послуги міського електротранспорту та інші заходи у сфері електротранспорту. Проте фактичні можливості бюджетів є незначними, що обумовлює постійне недофінансування експлуатаційної діяльності підприємств міського електричного транспорту.

3. Виходячи зі специфіки діяльності електротранспортних підприємств, що відповідає умовам природної монополії, держава, в особі органів місцевого самоврядування, здійснює пряме регулювання тарифів на послуги, що надаються ними. Діюча методика формування тарифів на послуги міського електричного транспорту, на нашу думку, є недосконалою. Зокрема, це стосується зменшення вартості послуг з перевезення пасажирів на розмір доходів, отриманий підприємствами галузі від інших видів діяльності. Корективи чинного порядку формування тарифів може збільшити прибуток підприємств, що, у свою чергу, дасть можливість підвищити частку власних ресурсів підприємства, покривати більшу частину поточних витрат за рахунок прибутку від перевезення пасажирів, мінімізувати збитки, зменшити потребу в субвенціях з бюджету на компенсації проїзду пільгових категорій населення, придбання нового парку тролейбусів і трамваїв тощо.

4. Аналіз фінансового стану підтверджує наявність проблем щодо фінансової стійкості підприємств міського електротранспорту. Зокрема, спостерігається тенденція до зниження їхньої ліквідності, існує нестача власних коштів для покриття поточних витрат, зростає кредиторська заборгованість, зменшується оборотність активів та підвищується збитковість. Проте за певних умов підприємства галузі мають можливість покращити свій фінансовий стан до рівня, який би забезпечив їм необхідну фінансову стійкість.

5. При дослідженні динаміки коефіцієнта фінансування (фінансової

залежності) з метою визначення чинників, що обумовили його зміну, ми вважаємо за доцільне ввести додатковий коефіцієнт фінансування – коефіцієнт співвідношення кредиторської заборгованості та власних коштів підприємства. Згаданий показник може стати важливим доповненням аналізу, оскільки дає змогу враховувати залежність підприємства від короткострокових фінансових зобов'язань. Співставлення значень коефіцієнта фінансування й показника коефіцієнта співвідношення кредиторської заборгованості та власного капіталу підприємства дає можливість зробити висновок, що проаналізовані електротранспортні підприємства мають великі проблеми із залученням довгострокових інвестицій, а всі їх позичені кошти – переважно кредиторська заборгованість.

Основні результати дослідження, отримані у розділі 2 дисертації, знайшли своє відображення у наукових публікаціях автора [111; 113; 114].

РОЗДІЛ 3

МОДЕРНІЗАЦІЯ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

3.1. Державна фінансова підтримка підприємств міського електротранспорту та шляхи підвищення її ефективності

Аналіз соціально-економічної природи міського пасажирського транспорту і його ролі в системі суспільного розподілу праці дозволив виявити подвійний характер суспільно необхідних цілей його розвитку та функціонування. З одного боку, перед міським електротранспортом постійно стоїть соціальна вимога задоволення потреб населення у перевезеннях і якісному наданні згаданого виду послуг. З іншого, – необхідність продуктивної праці працівників пасажирського транспорту й залежність рівня обслуговування від обмежених в часі матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, що виділяються, ставить перед міським електротранспортом вимоги економічно ефективного функціонування та розвитку. Вказані вимоги за своєю природою суперечливі і, як показує практика, ставлять перед органами державної влади важке завдання визначення оптимальних розмірів бюджетного фінансування діяльності підприємств, що виконують пасажирські перевезення [34].

Виконання важливих суспільних функцій пасажирським транспортом, поряд з низькою купівельною спроможністю населення, а також нездатність ринкових механізмів забезпечити громадян оптимальним рівнем послуг згаданого виду за доступною ціною обумовлюють необхідність державної підтримки підприємств міського електротранспорту. Об'єктивні закони ринку і досвід розвинених країн підтверджують необхідність відшкодування з бюджету частини витрат на функціонування цього сектора національної економіки. У економічно розвинених країнах існує й успішно функціонує система державної бюджетної підтримки громадського транспорту, результатом чого стали

збалансований розвиток транспортних систем і висока якість транспортного обслуговування населення [34].

Найбільш узагальненою схемою державної підтримки в згаданому аспекті є так званий підхід „попит-пропозиція” [210]. Суть його полягає в тому, що втручання держави класифікується з погляду стимулювання або попиту на послуги, або пропозиції таких послуг, чи створення сприятливого економіко-правового середовища для транспортних підприємств.

Стимулювання попиту відбувається у випадках, коли центральні або регіональні органи влади купують послуги або укладають договори на їх надання. Стимулювання з боку пропозиції включають дії щодо забезпечення транспортних підприємств фінансовою і технічною допомогою. І, нарешті, важелі створення сприятливого середовища включають таку правову, кредитну та податкову політику щодо функціонування транспортних підприємств, яка сприяє їх успішній діяльності й чинить позитивний вплив на загальний стан економіки.

Підтримуючи точку зору російських учених В. Березіна, К. Трякіна, Я. Шефтера, А. Шмітькова, необхідно відзначити, що проблема функціонування громадського пасажирського транспорту є комплексною і зачіпає інтереси трьох сторін, що взаємодіють між собою:

- населення, яке користується послугами міського транспорту (пасажирів);
- виробників транспортних послуг (транспортних підприємств);
- держави (в особі регіональних та центральних органів влади) [17, с. 11].

Для осіб, які користуються послугами громадського транспорту, головні складові проблеми – це якість обслуговування, інтервали руху транспортних засобів, величина тарифів і вартості супутніх послуг, рівень транспортної та екологічної безпеки; для транспортних підприємств – відповідність рухомого складу сучасним вимогам, експлуатаційно-технічний стан парку транспортних засобів, фінансовий стан підприємства внаслідок впливу інфляційних процесів і

державної політики, що проводиться у сфері регулювання їхньої діяльності; і нарешті, для органів влади, перш за все регіональних, найбільші труднощі пов'язані з необхідністю враховувати різні умови функціонування підприємств громадського транспорту з метою цільового фінансування і дотування в умовах обмеженості ресурсів, що виділяються, а також ускладненням завдань щодо захисту навколишнього середовища та виділенням коштів для їхнього вирішення [17, с. 12].

Державна фінансова підтримка стабільної роботи підприємств міського електротранспорту є частиною заходів щодо стимулювання розвитку транспортної галузі України. На сучасному етапі вона виявляється у наданні транспортним підприємствам субвенцій з бюджету на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення та на придбання нового парку тролейбусів і трамваїв.

За часів СРСР підприємствам пасажирського транспорту з бюджету виділялися кошти на компенсацію збитків від діяльності. Ця компенсація здійснювалася за рахунок вилучених у бюджет прибутків, одержаних вантажними автопідприємствами, тобто на рівні держави відбувався перерозподіл коштів між прибутковими та збитковими транспортними організаціями таким чином, що всі вони ставали прибутковими [202]. Така система застосовувалася до 1991 року. У наступні роки внаслідок загальних прорахунків в реформуванні економічної сфери та неефективної державної політики в галузі пасажирського транспорту зокрема, бюджетна підтримка обмежилася лише компенсацією за безкоштовний проїзд пільгових категорій населення. Лише з 2004 року з прийняттям Закону України від 24.06.2004 р. № 1869 „Про Загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2004-2010 роки” почали виділятися асигнування з державного і місцевих бюджетів на оновлення парку рухомого складу підприємств міського електротранспорту.

Щорічний обсяг перевезень трамвайними вагонами та тролейбусами в Україні становить близько 3,0 млрд. пасажирів, з них понад 50% користуються

правом безоплатного проїзду [3, с. 42].

У 2008 році перевезено 2,6 млрд. пасажирів, з них пільгових категорій населення – більше 1,5 млрд. осіб або 59,4% (рис. 3.1). Середній відсоток платних пасажирів щорічно зменшується як на трамвайних, так і на тролейбусних підприємствах. Так, у 2004, 2005 і 2006 рр. по трамвайних підприємствах частка платних пасажирів становила 41,0, 41,5 та 40,2% відповідно, а по тролейбусних – 45,6, 43,9 та 42,5%. В окремих містах Донецької та Луганської областей обсяг пасажирів, які користуються правом безоплатного проїзду у вказаний період, складав понад 80% (додаток С).

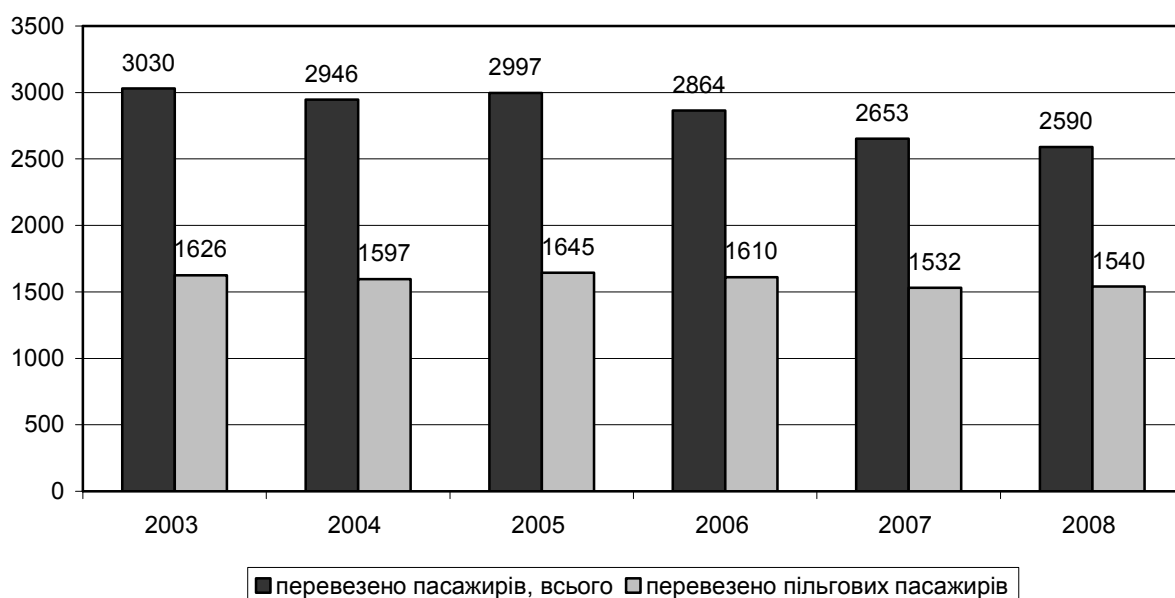


Рис. 3.1. Обсяги загальних та пільгових пасажироперевезень міським електротранспортом України за 2003-2008 рр. (млн. пасажирів).*

* Складено за даними корпорації „Укрелектротранс”.

Протягом останніх років майже в усіх містах з'явилися приватні автотранспортні підприємства, що надають свої послуги, дублюючи трамвайні та тролейбусні маршрути, встановлюючи більш високі тарифи й не визнаючи законодавства про пільговий проїзд. За таких умов щорічно зростає частка пільгових категорій пасажирів, які користуються трамваями та тролейбусами, а міський електротранспорт поступово перетворився на соціального перевізника.

Загальна ситуація, що склалася у сфері пасажирських перевезень міським

електротранспортом, потребує перегляду підходів до розрахунку компенсації за безкоштовний проїзд пільгових категорій населення зокрема та до державного фінансування цієї соціально значимої галузі загалом.

Аналіз практики державного фінансування пасажирського транспорту в розвинутих країнах дозволяє виокремити такі методи, що застосовуються:

- дотування виконаного кілометро-пробігу;
- дотування за виконані обсяги пасажирських перевезень;
- дотування у вигляді доплати, яка залежить від охоплення території та щільності населення;
- дотування залежно від розміру зібраної виручки, тобто доплата на кожний проданий квиток (доплата не залежить від поточних результатів діяльності підприємства) [202].

На сучасному етапі економічно розвинені країни практично відмовилися від надання права безоплатного проїзду окремим категоріям громадян, оскільки подібна система пільг визнана нежиттєздатною і такою, що не відповідає цілям політики соціального захисту населення.

В окремих країнах використовуються знижки з ціни послуги для окремих категорій населення або надання пільг в окремі години. Наприклад, в США застосовується знижка вартості квитка на проїзд для людей похилого віку за виключенням годин „пік”, що дозволяє більш рівномірно використовувати транспортні потужності [202].

В Україні сьогодні застосовують декілька підходів до обчислення розмірів компенсації, але жоден з них не можна назвати об’єктивним, а тим більше ефективним. Від цього втрачають як перевізники, так і бюджет.

Обсяги бюджетних трансфертів, що підлягають перерахуванню у вигляді компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян, визначаються відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 р. № 1548 „Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)”, наказу Міністерства статистики України від 27.05.1996 р. № 150 „Про затвердження Інструкції про

порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах”, наказу Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 25.07.2007 р. № 96 „Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)”.

Застосовуються такі методичні підходи до обчислення розмірів компенсації витрат підприємств міського електротранспорту від перевезення пільгових категорій громадян:

1. Розмір компенсації, визначений у попередні роки залежно від виконаної транспортної роботи, у наступні роки коригується в бік зростання (або зменшення) залежно від запланованих обсягів роботи.

2. Визначається сума компенсації на кожного громадянина на рік. Обчислення загальної суми компенсацій підприємствам пасажирського транспорту проводиться пропорційно чисельності пільгових категорій громадян у районі, який обслуговує кожне окреме підприємство.

3. Компенсація розподіляється пропорційно до збитків, які отримали перевізники у минулому звітному періоді.

4. Розмір компенсації визначається від кількості перевезених пасажирів, які сплатили за квиток. Чим більше платних пасажирів – тим більша компенсація [202].

Різноманіття підходів до визначення суми, яку потрібно компенсувати з бюджету кожному окремому суб’єкту господарювання, обумовлене обмеженістю фінансових ресурсів або їх нестачею. Адже жодна з вищезгаданих методик законодавчо не закріплена і є лише спробою пояснити неефективний розподіл бюджетних коштів.

Якщо розглядати ситуацію з компенсаціями безкоштовного проїзду пільгових категорій населення з юридичної точки зору, то вона повинна регулюватися Законом України „Про міський електротранспорт”, Інструкцією „Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах”, затвердженою наказом Міністерства статистики України від 27.05.1996 р. №150 [184] та договором на замовлення соціально значущих

послуг між перевізниками та органами державного управління, тобто носити характер контрактного фінансування.

Порядок розрахунку компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян затверджується рішеннями виконавчих комітетів міських рад.

Крім того, варто зазначити, що згідно зі ст. 51 Бюджетного кодексу України, розпорядники бюджетних коштів беруть бюджетні зобов'язання та проводять видатки лише у межах бюджетних асигнувань, встановлених кошторисом [27].

Розрахунки з підприємствами-перевізниками, які надають послуги з перевезення пільгових категорій пасажирів, здійснюються через головного розпорядника бюджетних коштів – управління соціального захисту населення та праці міської ради в міру надходження субвенції з державного бюджету.

Відповідно до згаданих вище нормативно-правових актів, розрахунок сум втрат, що підлягають компенсації за рахунок коштів субвенції, здійснюється за формульною методикою. Ця методика передбачає врахування низки показників. При цьому, ключовими для визначення суми, яка підлягає компенсації конкретному перевізнику, є коефіцієнт співвідношення між пільговими та платними пасажирями (його визначає обласне управління статистики), регульований тариф (встановлюється облдержадміністрацією), а також кількість перевезених підприємством платних пасажирів за відповідний місяць.

Кількість пільговиків визначається за формулою:

$$Q_{\text{безпл.}} = Q_{\text{платн.}} \times K, \quad (3.1)$$

де $Q_{\text{безпл.}}$ – кількість пасажирів, перевезених безоплатно, тис. чол.; $Q_{\text{платн.}}$ – кількість платних пасажирів, тис. чол.; K – коефіцієнт співвідношення кількості безоплатних та платних пасажирів для підприємств громадського транспорту [202].

Потім кількість пільгових пасажирів перемножується на встановлений на цьому підприємстві тариф. Добуток і є вартістю проїзду пільговиків, яку

держава повинна компенсувати підприємству-перевізнику на підставі чинного законодавства.

Коефіцієнт K визначається на підставі зазначеної вище Інструкції окремо для міських перевезень в обласному та республіканському центрах (K_1), для міських перевезень (за винятком обласного центру) (K_2) та для приміських перевезень (K_3). Розрахунок цих коефіцієнтів покладено на регіональні управління статистики [184].

Головним управлінням статистики у Тернопільській області листами від 31.03.2005 р. № 08-09, від 22.11.2006 р. № 08-09/201 та від 04.01.2008 р. № 08-09/1 „Про затвердження коефіцієнтів співвідношення кількості безоплатних і платних пасажирів для громадського транспорту у міському і приміському сполученні” доведено підприємству коефіцієнт K_1 у розмірах: на 2006 рік – 1,08, на 2007 рік – 0,86, на 2008 рік – 1,01 [132].

Таким чином, виходячи із цього показника вважається, що в м. Тернопіль на кожних 100 пасажирів, які перевезені підприємством електротранспорту та оплатили свій проїзд, припадало у 2006 році – 108 пасажирів, у 2007 році – 86 пасажирів та у 2008 році – 101 пасажир пільгових категорій.

Також зазначається, що підприємства можуть самі встановлювати коефіцієнт співвідношення кількості безоплатних та платних пасажирів, але такий самостійно визначений коефіцієнт не може перевищувати офіційно встановлений.

Реальне співвідношення кількості безоплатних та платних пасажирів можна визначити лише за допомогою обстеження пасажиропотоку. Але внаслідок значного коливання пасажиропотоку протягом доби, тижня, пори року такий спосіб визначення співвідношення платних та безоплатних пасажирів в загальній їх кількості виявляється достатньо складним і потребує додаткових фінансових та трудових витрат.

Точно визначити скільки було перевезено пасажирів окремим транспортним засобом, що працює в „загальному” режимі на конкретному маршруті, чи підприємством-перевізником загалом неможливо.

Отже, достовірність розміру компенсації залежить від точності обчислення зазначених нами коефіцієнтів.

Варто також відзначити, що зведений розрахунок по підприємству, який є підставою для подальшої компенсації за забезпечення пільгових перевезень, оформляється без деталізації за окремими маршрутами, без визначення кількості рейсів, які були фактично виконані. До того ж цей розрахунок перед поданням головному розпорядникові бюджетних коштів для розрахунку бюджетних асигнувань погоджується з управлінням транспорту та зв'язку обласної державної адміністрації, а також з Управлінням транспортного комплексу міста відповідної міської ради. Але кожна із перелічених сторін тільки формально підтверджує розраховані показники, не контролюючи фактично виконаного обсягу роботи із перевезення пільговиків. Це ключова проблема, що напряду пов'язана із проблемою організації постійного та якісного контролю за виконанням перевізниками договірних зобов'язань. З боку головних розпорядників бюджетних коштів відсутній належний контроль за діяльністю підприємств-перевізників у процесі використання ними отриманих бюджетних коштів. Крім того, далеко не завжди перевізники надають послуги, які мали б надавати відповідно до графіку руху та договірних умов роботи на відповідному маршруті, але це не призводить до припинення договірних відносин. Внаслідок цього не виключена можливість виникнення корупційних схем при розподілі та використанні коштів відповідної субвенції.

Отримати достовірну інформацію про мобільність пільгових категорій населення за соціальною ознакою і пільгових категорій службовців в умовах відсутності автоматизованих систем збору плати за проїзд із використанням смарт-карток (в т.ч. – пільгових) неможливо, тому виникає проблема визначення фактичної кількості поїздок, які здійснюють пільгові категорії населення.

За ініціативою транспортних підприємств не раз вносились пропозиції щодо механізмів обліку обсягів перевезень пільгових категорій громадян і розрахунків за них, зокрема:

– здійснювати облік за допомогою спеціальних абонементів, які мають ступені захисту від підробки. Абонементи призначалися для передачі міським відділам соціального захисту населення з наступною видачею їх пільговикам. Після обороту в транспортних засобах й урахування в листах обліку квитків абонементи повинні були пред'являтися фінансовим органам міста для погашення коштами перевізникам. Передбачалося, що кількість поїздок на квартал одного пільговика повинна бути розрахована відповідно до суми виділених коштів на компенсацію;

– здійснювати облік обсягів пасажироперевезень пільгових категорій населення на міських маршрутах і порядок відшкодування проїзду пільговиків за соціальною та службовою ознаками, який базується на застосуванні відривних квитків. Вони мають захист, належать до бланків суворої звітності і спрямовуються виключно пільговикам. Наприкінці звітного періоду перевізник пред'являє фінансовому управлінню міста рахунок із додаванням до нього використаних квитків для проведення розрахунку за проїзд пільгових категорій громадян;

– застосовувати механізм конвертованого купона, який є документом суворої звітності та дає право на одноразову поїздку [211].

Однак апробація вищезазначених механізмів не була проведена. Невирішеність питання компенсації втрат від безкоштовного перевезення пільгових категорій населення спонукає перевізників до пошуку різних способів, спрямованих на обмеження перевезень пільгових категорій громадян. Такі прийоми суперечать чинному законодавству щодо гарантій доступу до громадського транспорту.

Аналіз сучасних реалій з вказаними компенсаціями свідчить про те, що, незважаючи на щорічне зростання обсягів таких субвенцій, їх не вистачає для відшкодування втрат від безкоштовних перевезень пільгових категорій громадян. Так, у 2007 році обсяги фінансування за рахунок субвенції на компенсацію пільгових пасажироперевезень зросли на 15%, у порівнянні з 2006 роком, і досягли 440 млн. грн. (рис. 3.2). Разом з тим, відшкодування

електротранспортним підприємствам втрат від пільгового проїзду з державного та місцевих бюджетів було неповним і складало лише 58% від передбаченого рівня.

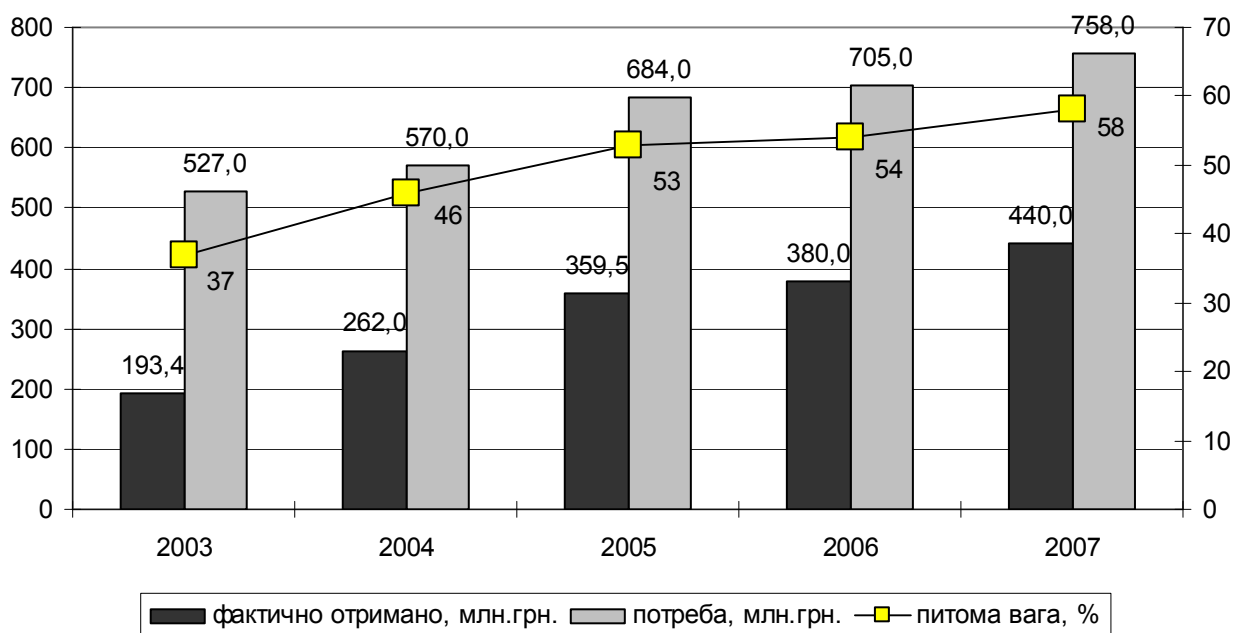


Рис. 3.2. Компенсації за пільговий проїзд у міському електротранспорті за рахунок коштів державного і місцевих бюджетів України у 2003-2007 рр. [92, с. 54].

Неврахування органами місцевого самоврядування фактичних обсягів пільгових перевезень, а також нерівномірний розподіл субвенції на компенсацію за пільговий проїзд окремих категорій громадян протягом 2007 року негативно вплинули на фінансовий стан підприємств і обумовили наявність заборгованості із виплати заробітної плати працівникам та фінансовим установам за одержані кредити для виплати заробітної плати. Станом на 01.01.2008 року заборгованість із виплати заробітної плати становила 1,4 млн. грн. (тобто зменшилася у 2 рази порівняно з 2006 роком), а перед фінансовими установами за одержаними кредитами – майже 50 млн. грн. [92, с. 54].

На фінансово-економічний стан підприємств міського електротранспорту суттєво впливає невиконання місцевими органами влади окремих регіонів

положень Закону України „Про міський електричний транспорт”. Зокрема порушуючи статтю 11 зазначеного закону [82], вони не укладають договори на надання транспортних послуг майже з половиною підприємств міського електротранспорту. Умови укладених договорів не завжди відповідають вимогам постанови Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 р. № 1735 у частині, що стосується фінансового забезпечення пасажироперевезень, проведення розрахунків замовників за транспортні послуги [92, с. 56].

Отже, все вищевикладене дає змогу зробити такі висновки:

1. За встановленими тарифами держава не спроможна забезпечити безоплатний проїзд пільгових категорій населення в повному обсязі.
2. Тягар виконання соціальної функції (гарантованого державою безплатного проїзду пільговиків) сьогодні перекладено на електротранспортні підприємства.

Іншою важливою проблемою є виділення та використання бюджетних трансфертів на оновлення рухомого складу підприємств міського електротранспорту.

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

На наш погляд, зі всіх проблем, що заважають повноцінному розвитку міського електротранспорту, можна виділити основні: значний знос експлуатованого рухомого складу і майже відсутність його модернізації; зростання цін на паливо і запасні частини; витрати на технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, що постійно зростають; збільшення кількості пасажирів, які користуються правом безкоштовного проїзду (пільговиків), при використанні політики регульованого тарифу на проїзд. У результаті неможливою стає реалізація принципів самоокупності, перманентно зростає потреба в бюджетних дотаціях для відшкодування експлуатаційних витрат.

Оцінюючи економічне становище підприємств міського електротранспорту, можна відзначити, що впродовж останніх років випуск

трамвайних і тролейбусних вагонів на лінію зменшився в середньому по Україні у півтора рази. Як результат, істотно погіршилася регулярність руху і культура обслуговування пасажирів у результаті значних перевантажень вагонів [219].

Починаючи з 90-их років ХХ століття і до нині, спостерігається значне зменшення кількості рухомого складу підприємств міського електротранспорту. Так, протягом 2000-2008 рр. на 1006 одиниць зменшився парк тролейбусів (у 2000 році їх налічувалося 5313, а у 2008 році – лише 4307), а також на 723 одиниці зменшився парк трамваїв (у 2000 році їх було 3459, а у 2008 році – лише 273) (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Динаміка кількості рухомого складу підприємств міського електротранспорту у 2000-2008 рр. [219, с. 138]

(одиниць)

Одиниця рухомого складу	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Тролейбусні машини	5313	5186	5037	4833	4683	4554	4541	4494	4307
Трамвайні вагони	3459	3388	3247	3103	3000	2905	2859	2821	2736
Всього	8772	8574	8284	7936	7683	7459	7400	7315	7043

Особливо це стосується таких регіонів як, зокрема, Донецька область, де з 2000 р. по 2008 р. кількість тролейбусів і трамваїв зменшилася на 160 од. (23,4%) та 144 од. (25,3%) відповідно, Харківська область – на 146 од. (33,6%) та 222 од. (40,2%) відповідно, Дніпропетровська область – на 147 од. (34,6%) та 82 од. (14,0%) відповідно, Полтавська область, в якій кількість тролейбусів протягом зазначеного часу скоротилася на 77 од. (33,8%), Тернопільська область, де кількість тролейбусів скоротилася на 14 од. (20,5%) (додаток А).

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 майже 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, затвердженій Законом України від 24.06.2004 р. № 1869 „Про загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2004-2010 роки”. Однак перший етап (2004-2006 роки) зазначеної програми у частині заходів з оновлення рухомого складу міського електротранспорту не виконано на належному рівні – такий 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 вищевказаних заходів, завдання з оновлення парку електротранспорту виконано лише на 50% (при плані 361 фактично придбано 188 одиниць рухомого складу). При визначеній плановій потребі 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%.

Результати перевірки, проведеної Рахунковою палатою України, показали, що внаслідок несвоєчасного прийняття Кабінетом Міністрів України рішення щодо Порядку продажу земельних ділянок державної власності, на яких розташовані об'єкти, що підлягають приватизації (затверджений лише у вересні 2006 року), передбачені Законом України „Про Державний бюджет України на 2006 рік” субвенції на придбання вагонів для комунального електротранспорту зі спеціального фонду у сумі 50 млн. грн. станом на 01.10.2006 р. не здійснювалися.

У той же час, у 2006 році управління коштами субвенції за рахунок

загального фонду на зазначену мету було неефективним, що призводило до тривалого невикористання та несвоєчасного освоєння виділених асигнувань.

Так, в Автономній Республіці Крим, Вінницькій, Київській, Кіровоградській, Рівненській, Сумській, Харківській, Херсонській, Черкаській, Чернівецькій, Чернігівській областях та м. Севастополі отримані у березні-вересні 2006 року кошти субвенції на придбання вагонів для комунального електротранспорту на загальну суму 7,8 млн. грн. станом на 01.10.2006 р. у повному обсязі залишилися неосвоєними і знаходилися на рахунках органів державного казначейства, що засвідчує неефективність управління ними.

Однією з причин такого стану є запроваджена Міністерством фінансів України у 2006 році система щомісячного фінансування регіонів. При вартості одного тролейбуса до 800 тис. грн. і трамвайного вагона до 1800 тис. грн., середній обсяг щомісячних асигнувань, які виділялися Мінфіном для однієї області, становив від 100 до 350 тис. грн., а це недостатньо для придбання навіть однієї одиниці електротранспорту.

Крім цього, низкою місцевих органів виконавчої влади не забезпечувалося виконання вимог Закону України „Про міський електричний транспорт” та Порядку, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17.03.2006 р. № 348, в частині обов’язкового попереднього виділення такої ж частки коштів з місцевих бюджетів при придбанні електротранспорту за рахунок субвенції з державного бюджету.

Мінбудом України, окремими облдержадміністраціями – головними розпорядниками коштів не забезпечено належного внутрішнього контролю за використанням коштів субвенції, як це визначено статтею 22 Бюджетного кодексу України. Як наслідок, в умовах обмеженості бюджетних коштів, що виділяються на оновлення рухомого складу міського електротранспорту, при використанні субвенції допускалися порушення законодавства.

Так, в Автономній Республіці Крим, Донецькій, Луганській та Одеській областях, було виявлено факти недотримання встановленого порядку проведення тендерних процедур, взяття бюджетних зобов’язань на загальну

суму 19,2 млн. грн., що становить 79% отриманих коштів державного бюджету [102].

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

Інвентарний парк тролейбусів і трамваїв, який налічує лише 7043 одиниць (в 1,2 разу менше, ніж у 2000 році), більше як на 90% відпрацював нормативний термін служби (16 років для трамваїв і 10 років для тролейбусів) та підлягає виведенню з експлуатації (табл. 3.2). При цьому у 2004-2005 роках було списано понад 600 одиниць фізично зношеного рухомого складу електротранспорту, тоді як придбано лише 145.

Таблиця 3.2

Розподіл пасажирського рухомого складу міського електротранспорту за терміном експлуатації станом на початок 2009 року [219, с. 141]

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	16,2	6,6	14,3	62,9
Трамвайні вагони	100	2,8	0,8	4,2	92,2

Такий стан справ не можна вважати нормальним, оскільки в Україні створено власну виробничу базу з виготовлення трамвайних вагонів та тролейбусів, що здатна задовольнити не лише вітчизняні потреби в цій продукції, але й експортувати її. Виробництво тролейбусів налагоджено на виробничому об'єднанні „Південмаш” (м. Дніпропетровськ), ВАТ „ЛАЗ” (м. Львів) та Київському державному авіаційному заводі „Авіант”, а трамвайних вагонів – на холдинговій компанії „Луганськтепловоз” і спільному українсько-чеському підприємстві „Татра-Юг” (за чеською технологією на виробничих площах виробничого об'єднання “Південмаш”). Вітчизняні виробники здатні виготовляти понад 100 трамваїв та 200 тролейбусів у рік [162,

с. 6].

Підприємствами міського електротранспорту експлуатується 730 одиниць трамваїв і тролейбусів 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 у окремих містах.

Протягом останніх років спостерігається тенденція до руйнування виробничо-технічної бази міського електротранспорту, яка завжди була основою його нормального функціонування і розвитку. Так, обсяги капітальних ремонтів рухомого складу, що, як правило, виконуються спеціалізованими вагоноремонтними заводами, зменшилися у 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.

Не завжди виділені бюджетні кошти на оновлення рухомого складу підприємств міського електротранспорту повністю використовуються за цільовим призначенням. Як засвідчили результати перевірок використання коштів місцевими органами влади у 2006 та 2007 роках, з 50 млн. грн. щорічно перерахованих бюджетних асигнувань було не використано і повернуто до Державного бюджету України відповідно 7,3 та 10,4 млн. грн. [37, с. 37]. Зокрема, у 2007 році не освоєно місцевими органами влади коштів у Харкові – 5,0 млн. грн., Одесі – 3,7 млн. грн., Кривому Розі – 800 тис. грн., Запоріжжі – 500 тис. грн. [92, с. 55].

Досвід придбання трамвайних вагонів і тролейбусів на умовах співфінансування підтвердив зацікавленість та готовність органів місцевого самоврядування до оновлення парку рухомого складу на таких умовах. Водночас, органи місцевого самоврядування вказують на недосконалість діючого механізму закупівлі, необхідність впровадження фінансового лізингу та координацію Мінжитлокомунгоспом процесу закупівлі рухомого складу

міського електротранспорту.

Через обмеженість фінансування як за рахунок коштів субвенції, так і через дефіцит бюджетів міст, міські ради неодноразово розглядали питання та ухвалювали рішення про придбання вагонів міського електротранспорту в лізинг або через залучення кредитних ресурсів банків.

Можна запропонувати декілька варіантів вирішення згаданих вище проблем. Але слід зазначити, що повний ефект від їх запровадження можливий лише за умови комплексного поєднання інструментів впливу – тарифної політики, чіткої регламентації договірних відносин, інвестиційної політики тощо.

По-перше, необхідно чітко визначити функцію компенсації за безкоштовне перевезення пільгових категорій населення – це надання державою пільг соціально незахищеним категоріям населення. При цьому транспортне підприємство не повинно відповідати за зобов'язаннями держави, як і будь-який суб'єкт господарювання.

Окремі фахівці вважають, що цю проблему можна вирішити шляхом запровадження адресної допомоги соціально незахищеним категоріям населення. Таким чином, можна вирішити проблеми зняття з підприємств міського електротранспорту соціального тягаря, але з'являться проблеми розподілу коштів адресної допомоги між пільговиками в умовах недостатності фінансових ресурсів бюджету. До того ж, цей захід не вирішить фінансові проблеми підприємства в повному обсязі. Так, постановою Кабінету Міністрів України від 02.03.2002 р. № 253 була затверджена Стратегія заміни системи пільг на адресну грошову дотацію населенню, а постановою від 04.03.2002 р. №256 – Порядок фінансування видатків місцевих бюджетів на здійснення заходів із виконання державних програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій з державного бюджету. У частині „визначення та затвердження соціально й економічно обґрунтованих розрахункових норм споживання послуг громадського транспорту на пільгових підставах (з розрахунку на одну особу)” виконання цих постанов уряду призупинено. Мотив

– акції протесту пільгових категорій громадян і фінансові обмеження бюджету щодо рівня субвенції.

Можна скористатися досвідом розвинених країн у вирішенні вищезгаданої проблеми. Наприклад, скоротити кількість пільгових категорій, застосовувати пільги у вигляді певного відсотка від вартості квитка (а не 100% пільги), запроваджувати прогресивні системи обліку пасажирів, які користуються пільгами, тощо.

По-друге, з огляду на використання граничного рівня тарифів на транспортні послуги, підприємства міського електротранспорту як суб'єкти підприємницької діяльності потребують компенсації збитків від запровадження граничного тарифу, якщо його рівень нижчий за ринкову ціну послуги. При цьому під ринковою ціною послуги ми маємо на увазі такий тариф, який забезпечить покриття витрат на надання цієї послуги, отримання прибутку та можливості для здійснення капітальних вкладень.

По-третє, альтернативою прямої компенсації збитків можуть бути:

- пільгові податкові режими (наприклад, справляння податку на додану вартість за нульовою ставкою, звільнення від сплати земельного податку тощо);
- запровадження механізму фінансування капітальних вкладень (наприклад, часткове фінансування інвестицій у рухомий склад шляхом створення державних лізингових компаній);
- надання пільгових кредитів Національним банком України на розвиток виробництва;
- встановлення залежності рівня граничного тарифу від коливань вартості електроенергії та рівня мінімальної заробітної плати (як основних складових витрат) або пропорційне його зростання залежно від рівня прожиткового мінімуму;
- заміна граничного тарифу регулюванням рівня рентабельності;
- поєднання вищезазначених методів [202].

По-четверте, доцільно ініціювати перед Верховною Радою України питання про внесення змін до законодавства України щодо скасування

субвенцій місцевим бюджетам на компенсацію перевізникам витрат на проїзд пільгових категорій громадян із одночасним запровадженням цільових виплат пільговикам на покриття витрат на проїзд у громадському транспорті або запровадити обов'язкову для використання у всіх видах громадського транспорту, який перевозить пільгові категорії громадян, єдину електронну систему обліку кількості перевезених пасажирів пільгових категорій (встановлення спеціалізованих терміналів та випуск іменних карток) з метою забезпечення точного розрахунку сум, що підлягають компенсації перевізникам.

Поки що в Україні розглянуті нами способи компенсації збитків не стали дієвим інструментом фінансової підтримки, що пов'язано з незначними бюджетними можливостями і нездатністю залучення зовнішніх джерел фінансування. Але головна причина полягає у відсутності чітко окресленої політики бюджетної підтримки підприємств громадського пасажирського транспорту, здатної вирішити проблему інвестиційної активності у згаданому секторі економіки. У зв'язку з цим, варто зазначити, що державна політика відносно підприємств міського електротранспорту повинна бути гнучкішою щодо питань формування власних джерел фінансування. Активна підтримка держави потрібна при використанні транспортними підприємствами зовнішніх джерел фінансових ресурсів, оскільки в отриманні позикових коштів без організаційної допомоги держави не обійтися.

Однією з істотних перешкод, що гальмують розвиток і функціонування громадського транспорту, є проблема забезпечення даного сектора економіки фінансовими ресурсами, обумовлена обмеженістю доступу до традиційних для ринкової економіки джерел фінансування [34].

Для цих цілей в економічно розвинених країнах часто залучаються місцеві джерела фінансування. Це можуть бути спеціальні податки на дороги, паливо та ін. (США, Фінляндія, Норвегія, Німеччина). Як можливі варіанти мобілізації додаткових коштів можна ввести спеціальний транспортний податок (аналогічно до законодавства Франції), цільовий податок на паливно-мастильні

матеріали (аналогічно до законодавства Німеччини), або встановити спеціальні надбавки на продаж товарів, як це запроваджено у США. У ряді країн (Франція, Італія) дотування транспортних витрат перекладається на міські підприємства, зацікавлені в доставці робочої сили. У вітчизняних умовах подібний досвід, на жаль, відсутній.

Можна запропонувати також такі додаткові джерела фінансування підприємств міського електротранспорту:

- використання частини податку з власників транспортних засобів;
- кошти, отримані від продажу ліцензій на здійснення автомобільних (маршрутних і легкових) пасажирських перевезень приватними підприємцями;
- частина коштів, отриманих від зборів з міських платних стоянок;
- засоби, отримані від ліцензування діяльності з продажу пального;
- екологічні збори з продажу паливно-мастильних матеріалів;
- кошти збору на розвиток пасажирського електротранспорту.

Використання останнього вже мало практичний досвід у вітчизняній практиці. Збір на розвиток пасажирського електротранспорту застосовувався у 2005 році в рамках проведення експериментів у сфері оподаткування в Автономній Республіці Крим. Збір сплачувався суб'єктами підприємницької діяльності, які використовують у своїй діяльності транспортні засоби, як власні, так і орендовані, для перевезення пасажирів у легкових таксомоторах, маршрутних таксі й автобусах міського, приміського і міжміського сполучення та одержали в установленому чинним законодавством порядку дозвіл на здійснення такого виду підприємницької діяльності. Розмір збору визначався у фіксованій сумі на місяць з розрахунку за один транспортний засіб і залежав від виду транспортного засобу (легковий таксомотор, маршрутне таксі, автобус приміського і міжміського сполучення), кількості місць для сидіння пасажирів та відстані поїздки (до 40 км або понад 40 км у межах території одного міста чи району та міжміських перевезень).

Вважаємо за доцільне запроваджувати подібну практику й у інших регіонах України, що дасть можливість збільшити розміри акумульованих

фінансових ресурсів для фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту, а також розширити кількість джерел фінансових ресурсів. У сучасних умовах використання таких коштів означатиме підвищення надійності та дієвості фінансування суспільних функцій міського пасажирського транспорту.

Проте окремі позитивні зрушення у вказаній галузі все ж спостерігаються. Так, наприкінці 2006 року постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 р. № 1855 було затверджено Державну програму розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки (далі – Програма), метою якої було задекларовано створення належних умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезення трамвайними вагонами і тролейбусами; забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту, збільшення питомої ваги електротранспорту у міських пасажирських перевезеннях, пріоритетний його розвиток у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля, у зонах масового відпочинку та щільної житлової забудови, підвищення рівня технічного оснащення підприємств та ефективності їх роботи.

Для забезпечення беззбиткового функціонування підприємств електротранспорту Програма передбачає:

- вирішення центральними та місцевими органами виконавчої влади питань щодо повного відшкодування з державного та місцевих бюджетів втрат підприємств від безоплатного перевезення окремих категорій громадян, а також від установлення тарифів на проїзд у міському електротранспорті, рівень яких не покриває витрат з перевезення пасажирів;

- збільшення власних доходів підприємств шляхом створення органами місцевого самоврядування умов для рівноцінної конкуренції на ринку транспортних послуг, здійснення ними у порядку, встановленому законодавством, регулювання граничних рівнів тарифів на проїзд для різних видів транспорту;

- підвищення ефективності роботи зі збору плати за проїзд;

- збільшення надходжень від розміщення реклами на транспорті, оренди приміщень, надання інших додаткових послуг;
- зменшення витрат на експлуатаційну діяльність шляхом оптимізації чисельності працівників підприємств, переведення на самостійне функціонування об'єктів соціальної сфери, підвищення якості технічного обслуговування і ремонту об'єктів міського електротранспорту, впровадження заходів з енергозбереження, оптимізації обсягів надання транспортних послуг та збільшення експлуатаційної швидкості рухомого складу на маршрутах.

Щодо роботи з технічного переоснащення міського електротранспорту Програмою передбачено:

- оновлення трамвайних вагонів і тролейбусів, що вичерпали свій технічний ресурс, шляхом закупівлі сучасного вітчизняного рухомого складу;
- будівництво та реконструкцію трамвайних і тролейбусних ліній з використанням новітніх технологій, конструкцій і спеціальних частин для трамвайних колій і контактних мереж [55].

Фінансування Програми запропоновано здійснювати за рахунок коштів державного, місцевих бюджетів та інших джерел, у тому числі власних коштів підприємств (додатки Т, У, Ф).

Обсяг коштів, що спрямовуються на виконання цієї Програми, визначається щороку під час складання проекту Державного бюджету України з урахуванням обсягу коштів, передбачуваних для фінансування Загальнодержавної програми реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2004-2010 роки за напрямом „Розвиток міського електротранспорту, оновлення рухомого складу”. Виділення коштів з державного бюджету для фінансування заходів Програми провадиться за умови спрямування з цією метою відповідних коштів з місцевого бюджету та інших джерел.

На 2009 рік і наступні роки для реалізації заходів із розвитку міського електротранспорту за рішенням органів місцевої влади можуть бути використані:

- кошти, передані з державного бюджету місцевим бюджетам, передбачені у програмах розвитку відповідних регіонів, схвалених рішенням Уряду, кошти державного бюджету на ліквідацію аварійних, небезпечних об'єктів житлово-комунального господарства тощо;

- кошти, передбачені у місцевих бюджетах на розвиток міського електротранспорту, впровадження енергозберігаючих заходів тощо;

- кошти підприємств міського електротранспорту, залучені на реалізацію програм розвитку;

- гранти, кредити міжнародних організацій, благодійні внески;

- кредити комерційних банків, інші джерела, не заборонені законодавством.

Таким чином, державне регулювання роботи підприємств міського електротранспорту повинно бути виваженим, економічно обґрунтованим та спрямованим на забезпечення інтересів всіх учасників транспортного процесу: держави, транспортних підприємств, споживачів та суспільства в цілому.

З огляду на це виникає потреба побудови балансу фінансових взаємовідносин між підприємствами згаданої галузі та органами влади.

Такий баланс має охоплювати усі фінансові відносини підприємств міського електротранспорту та держави, в особі органів місцевого самоврядування, у сфері надання пасажирських транспортних послуг. Основу балансу мають утворювати фінансові потоки між зазначеними суб'єктами за формами їх фінансових взаємовідносин (рис. 3.3).

Доповненням моделі є висвітлення фінансових наслідків, що виникають з балансу фінансових потоків, тобто фінансовий потенціал грошового капіталу підприємств міського електротранспорту, зокрема боргові зобов'язання та інвестиції.



Рис. 3.3. Модель балансу фінансових потоків підприємств міського електротранспорту та держави.

Запропоновану модель можна швидко трансформувати у будь-яку форму відповідно до мети дослідження. За допомогою згаданого балансу можна виявити кореспондуючі відносини підприємств міського електротранспорту та держави, дати рекомендації щодо удосконалення фінансових взаємовідносин між ними, спрогнозувати обсяги і структуру фінансових ресурсів та здійснювати контроль за їх використанням відповідно до цільового призначення.

Підбиваючи проміжний підсумок, робимо висновок, що політика державної фінансової підтримки має базуватися на таких основних положеннях:

– державна фінансова підтримка соціально значущої діяльності підприємств електротранспорту повинна бути домінуючою частиною роботи органів виконавчої влади, перш за все, регіональних. Значна частка такої підтримки повинна здійснюватися через інституційних споживачів транспортних послуг, а її об'єкти і системи повинні бути під постійним контролем, у тому числі й суспільним, механізми якого забезпечують

ефективне використання коштів, призначених для громадського пасажирського транспорту, тільки за їх прямим призначенням;

- при чинній системі ціноутворення на транспортні послуги держава повинна нести відповідальність за захист інтересів найменш забезпечених верств населення і сприяти антиінфляційному обмеженню зростання тарифів та цін на послуги пасажирського транспорту;

- забезпечувати через дотації перевезення пільгового контингенту, тим самим підкріплюючи соціальну спрямованість економічного розвитку;

- здійснювати податкову, кредитну і дотаційну політику диференційовано, щоб стимулювати реформування механізмів та систем міського електротранспорту, спрямоване на випереджувальний розвиток пасажирообслуговуючої інфраструктури.

Сучасна ситуація, на нашу думку, вимагає стабільної соціально направленої державної підтримки та інвестиційної політики в галузі функціонування міського громадського транспорту, яка повинна складатися з взаємопов'язаних принципів, що сприяють залученню та ефективному використанню фінансових і кредитних ресурсів, доповнених чітким податковим механізмом стимулювання ефективної діяльності підприємств міського електротранспорту.

3.2. Перспективи застосування лізингу як джерела фінансового забезпечення діяльності міського електротранспорту

Істотною перешкодою на шляху розвитку і функціонування підприємств міського електротранспорту є проблема їхнього забезпечення необхідними фінансовими ресурсами, що криється в обмеженому доступі до традиційних для ринкової економіки джерел фінансування.

У сучасних умовах їх використання означає підвищення надійності та дієвості фінансування суспільних функцій міського пасажирського транспорту.

Сьогодні міський електротранспорт України вкрай потребує капітальних

вкладень та оновлення основних фондів, оскільки його матеріально-технічна база зношена майже на 95%.

Так, на виконання положень Закону України “Про міський електричний транспорт” у 2007 році проведено державний технічний огляд рухомого складу, трамвайних колій, контактних мереж та тягових підстанцій усіх підприємств міського електротранспорту України. Загалом перевірено 85% підприємств міського електротранспорту. За результатами огляду, визнано такими, що відповідають вимогам правил дорожнього руху та правил експлуатації трамвая та тролейбуса, лише 82% інвентарного парку трамвайних вагонів і тролейбусів, 60% протяжності контактної мережі та трамвайної колії, 8% тягових підстанцій. Ще 17% рухомого складу прийнято у експлуатацію лише за результатами повторного державного технічного огляду. Спостерігається збільшення кількості об’єктів міського електротранспорту, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам (з 24% у 2000 році до 33,2% у 2007 році) (рис. 3.4).

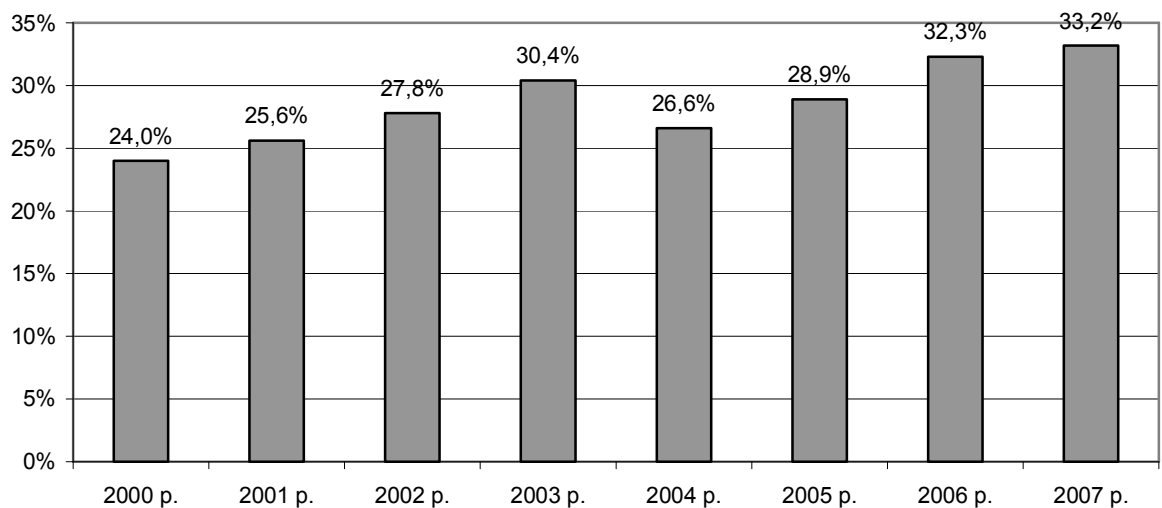


Рис. 3.4. Частка об’єктів міського електротранспорту, що не відповідають правилам технічної експлуатації [37, с. 32].

Зафіксовано погіршення технічного стану об’єктів міського електротранспорту в Автономній Республіці Крим, містах Запоріжжі, Одесі, Черкасах, трамвайних вагонів – у містах Дніпропетровську, Києві та Харкові.

У Запоріжжі 98% від загальної протяжності контактної мережі та 100%

трамвайної колії не відповідають встановленим вимогам. Із них відповідно 90 і 56 кілометрів перебувають в аварійному стані й створюють реальну загрозу безпеці пасажирських перевезень. В Одесі не відповідають встановленим вимогам майже 89% трамвайної колії, а в АР Крим – 66% трамвайної колії та майже 79% контактної мережі. У Черкасах із 101 оглянутого тролейбуса з першого пред'явлення до огляду прийнято в експлуатацію всього 50%, з них майже 75% мали несправності в гальмівній системі та рульовому керуванні.

У найгіршому технічному стані перебуває міський електротранспорт Донецької та Луганської областей, за виключенням міст Донецька, Артемівська, Єнакієвого (Донецька обл.), Алчевська (Луганська обл.).

Зокрема, під час проведення техогляду у м. Горлівці (Донецька обл.) вимогам правил дорожнього руху і правил експлуатації трамвая та тролейбуса не відповідали 48% пред'явлених трамвайних вагонів і тролейбусів, 64% контактної мережі та 28% тягових підстанцій; у місті Краматорську (Донецька обл.) – 39% трамваїв, 54% контактної мережі та 42% трамвайної колії.

Через несправний технічний стан об'єктів міського електротранспорту та з інших причин припинено рух трамвайних вагонів у місті Макіївці (Донецька обл.), на межі закриття – Костянтинівське трамвайне управління (Донецька обл.). Зупинено рух тролейбусів і закрито Держинське тролейбусне управління.

Залишається стабільним технічний стан міського електротранспорту в містах Рівному, Чернігові, Вінниці, Житомирі, Алчевську (Луганська обл.), Артемівську та Єнакієвому (Донецька обл.), Кривому Розі.

Поліпшується технічний стан трамвайних вагонів у м. Дніпродзержинську, тролейбусів – у містах Біла Церква та Кременчук.

Підсумки проведеного техогляду свідчать про те, що загальний технічний стан міського електротранспорту країни є критичним. Це спричинено значним фізичним зносом рухомого складу (трамваїв – 92%, тролейбусів – 86%), невідшкодуванням у повному обсязі вартості безоплатних перевезень пільгових категорій громадян, нерівними умовами конкуренції з автоперевізниками.

Скрутний фінансово-економічний стан підприємств міського електротранспорту не дає можливості здійснювати належне оновлення та утримання рухомого складу відповідно до вимог нормативних документів.

Спостерігається значне старіння та скорочення парку рухомого складу підприємств міського електротранспорту (з 8,7 тис. од. у 2000 році до 7,0 тис. од. у 2008 році) (рис. 3.5). Протягом 2005-2007 років списано 928 одиниць рухомого складу, у той час, коли закуплено 55 трамвайних вагонів і 459 тролейбусів, що становить 55% від списаних. Середній вік трамвайних вагонів досяг 23,6 років, тролейбусів – 16,2 років при нормативних відповідно 16,7 і 10 років [92, с. 57].

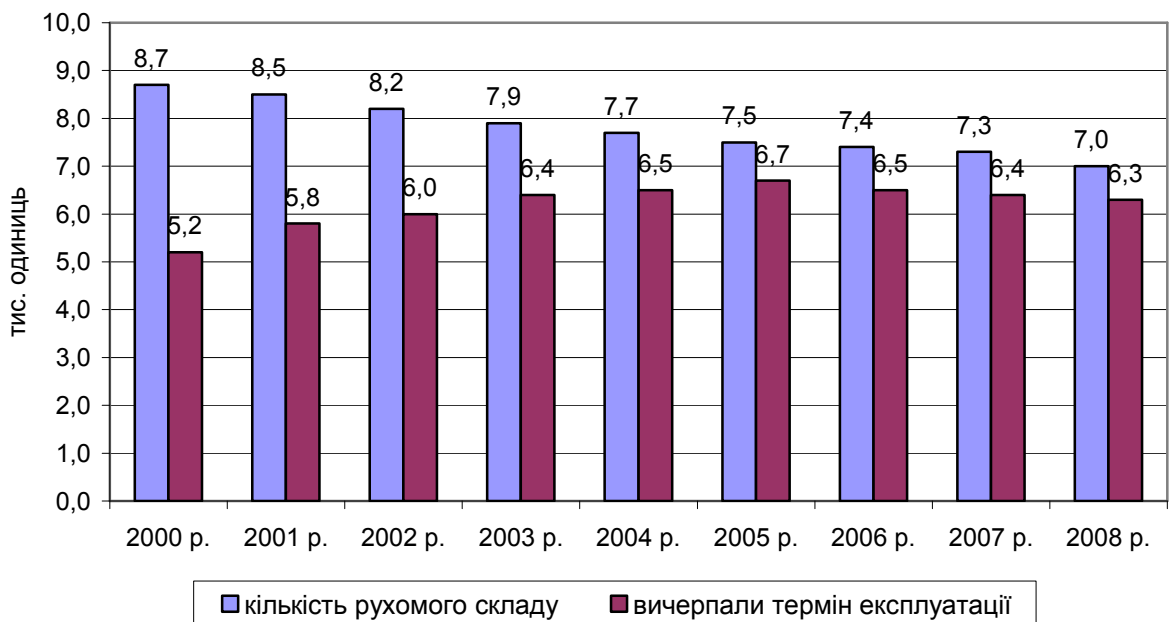


Рис. 3.5. Динаміка скорочення кількості та старіння трамвайних вагонів і тролейбусів, що експлуатуються в Україні, протягом 2000-2008 рр. *

* Складено за даними Державного комітету статистики України.

Брак грошей та висока вартість їх залучення спонукають до пошуків нових форм інвестування.

На нашу думку, найбільш реальним шляхом оновлення та поповнення технічної бази електротранспортних підприємств може стати фінансовий лізинг. Варто зазначити, що використання лізингу дуже поширене у розвинутих

країнах. Це обумовлено перевагами, які надає цей метод фінансування капітальних інвестицій. Головною з них є те, що підприємство має можливість розпоряджатися необхідними засобами виробництва, не витрачаючи при цьому значної кількості фінансових ресурсів на їх придбання, що виключає необхідність відволікання оборотних коштів для придбання дорогих електротранспортних засобів.

Актуальність розвитку лізингу в Україні, включаючи формування лізингового ринку, обумовлена, передусім, несприятливим станом парку устаткування міського електротранспорту: значна частка морально застарілого устаткування, низька ефективність його використання, недостатня забезпеченість запасними частинами тощо. Одним з варіантів вирішення цих проблем може стати фінансовий лізинг, який об'єднує всі елементи зовнішньо-торгівельних, кредитних та інвестиційних операцій.

Лізинг – явище для України досить нове, але в розвинутих країнах лізингові операції як одна з форм інвестування набула значного поширення. На Заході, як свідчить історичний досвід, переваги лізингу використовують вже більше 100 років. В сучасних умовах 25-30% інвестицій у розвинутих країнах припадає на лізингові операції. І близько 90% оновлення міського електротранспорту відбувається виключно за лізинговими схемами.

Лізингові відносини в Україні регулюють Законом України “Про лізинг” від 16 грудня 1997 р. № 723/97-ВР, Законом України “Про внесення змін до Закону України “Про лізинг” від 11 грудня 2003 р. № 1381-IV, Господарським та Цивільним кодексами України.

Зміни, внесені Законом України “Про внесення змін до Закону України „Про лізинг”, були обумовлені необхідністю приведення цього Закону у відповідність із кодексами, що ускладнювалось певною неузгодженістю між собою норм кодексів (ст. 806, 807, 808, 809 Цивільного кодексу та ст. 292 Господарського кодексу). При цьому в Цивільному кодексі України термін “фінансовий лізинг” не вживається, але йдеться про те, що особливості окремих видів і форм лізингу встановлюються законом (ч. 3 ст. 806 Цивільного кодексу).

Якщо раніше поняття “фінансовий лізинг” трактувалося як лізинг, у результаті укладення якого лізингоодержувач на своє замовлення отримував у платне користування від лізингодавця об’єкт лізингу на строк, не менший строку, за який амортизується 60% вартості об’єкта лізингу, визначеної в день укладення договору, то тепер строк договору фінансового лізингу не залежить від терміну амортизації (але не може бути менший за 1 рік) [79]. Таким чином, стає можливим укладання короткострокових лізингових угод.

Підприємство, яке використовує в своїй діяльності лізингові відносини, набуває таких переваг:

- 1) зникає необхідність відволікати значну кількість обігових коштів для придбання дорогих транспортних засобів і техніки;
- 2) тимчасове використання дорогих транспортних засобів і техніки дозволяє уникнути витрат на технічне обслуговування та ремонт старих, а це – значна складова виробничих витрат;
- 3) лізингові платежі відносять до валових витрат виробництва та обігу, що дозволяє витрати, фактично спрямовані на придбання транспортного засобу, відобразити в обліку як поточні;
- 4) при фінансовому лізингу лізингоодержувач має змогу придбати техніку чи устаткування за залишковою вартістю після закінчення терміну лізингової угоди;
- 5) лізинг не змінює фінансової структури капіталу підприємства в балансі [203, с. 229].

До негативних рис лізингу можна віднести перевищення його вартості над вартістю банківської позики. Разом з тим, варто зауважити, що в сучасних умовах підприємства міського електротранспорту майже не використовують позики банків, оскільки своєчасно розрахуватись за ними транспортні підприємства не можуть з об’єктивних причин, зазначених нами раніше.

Розвиток лізингу в Україні стримується з багатьох причин загального характеру. Насамперед, через відсутність цілеспрямованої державної політики з розвитку лізингу. Але ми не будемо їх детально розглядати в рамках цієї

роботи, оскільки це виходить за межі дослідження. Зазначимо тільки, що на сьогодні спроби держави підтримати окремі галузі за допомогою застосування фінансового лізингу не увінчалися успіхом. Зокрема, з прийнятих Урядом рішень щодо створення лізингових компаній для залізничного, авіаційного, морського та річкового транспорту фактично працює тільки „Укртранслізинг”, створений для заохочення придбання залізницями рухомого складу вітчизняного виробництва [170, с. 30].

Негативним є той факт, що Міністерство транспорту України недостатньо уваги приділяє міським транспортним перевезенням, визначивши як пріоритетні залізничні та авіаційні перевезення. Тим більше, що сьогодні функціонують декілька вітчизняних виробників тролейбусів та трамваїв, які спроможні, за належної державної підтримки, задовольнити попит на зазначені транспортні засоби різних класів та місткості. Насичення ринку транспортних засобів новими якісними конкурентоспроможними тролейбусами та трамваями власного виробництва дає змогу забезпечити ефективне функціонування галузі пасажирських перевезень.

Таким чином, ситуація склалася така: виробники тролейбусів та трамваїв і перевізники не мають чітко відпрацьованого механізму, за яким можна було б здійснювати продаж виготовленого транспорту в кредит або на умовах лізингу. Кредитні та лізингові відносини між ними не мають масового характеру і виникають лише за умов, коли покупці пропонують готову схему роботи. Це означає, що підприємства міського електротранспорту повинні самостійно знайти фінансово-кредитну установу, яка стала б лізингодавцем або кредитором, що, звичайно, у кілька разів ускладнює роботу. Як наслідок – скорочення реалізації виготовлених транспортних засобів та їх виробництва, хоча вітчизняні виробники здатні щороку виготовляти понад 100 трамвайних вагонів і 300 тролейбусів, а у разі потреби – збільшити обсяг виробництва і повністю забезпечити ними міста України.

Суттєвою перешкодою на шляху розвитку лізингу в Україні стає також психологічний аспект. Морально не готові до сприйняття лізину ні

лізингодавці, ні лізингоотримувачі. Через недостатність інформації лізингові компанії сприймаються багатьма суб'єктами господарювання як посередницькі структури, що зароблять на збільшенні вартості операцій, пов'язаних із кредитуванням.

Окрім цього, стримування обсягів лізингових операцій обумовлене недосконалістю українського законодавства.

На сьогоднішній день важко отримати вичерпну відповідь, до якої групи основних фондів належать трамваї та тролейбуси. Згідно із Законом України „Про оподаткування прибутку підприємств” до третьої групи, а згідно з Державним класифікатором України „Класифікація основних засобів ДК 013-97” – до другої. Така розбіжність, насамперед, впливає на розрахунок амортизації при лізингових угодах, що відшкодовується у складі лізингових платежів.

Не визначено механізмів страхування лізингових операцій. На державному рівні потрібно розв'язувати також проблему захисту інвестора (лізингодавця).

Керівництво органів міського самоврядування вже давно шукає шляхів поновлення та розширення парку міського комунального електротранспорту. Але відсутність оборотних та бюджетних коштів на його придбання у великих обсягах робить привабливими лізингові схеми з терміном 5-7 років.

Всі ці питання є дуже актуальними та потребують вирішення.

Тому, для подальшого розвитку лізингових взаємовідносин ми пропонуємо схему прийняття рішення щодо придбання рухомого складу підприємствами міського електротранспорту за угодою фінансового лізингу (рис. 3.6), яка складається з трьох етапів.



Рис. 3.6. Блок-схема прийняття рішення підприємством міського електротранспорту за угодою фінансового лізингу.

Зазначимо, що починати процес створення ефективного лізингового механізму потрібно з аналізу роботи перевізників – існуючої маршрутної мережі, наявного парку рухомого складу, пасажиропотоку на кожному окремому маршруті, доходів тощо.

На першому етапі транспортне підприємство визначається з типом, маркою та кількістю транспортних засобів, що необхідні йому для роботи. З цією метою потрібно провести аналіз наявного парку та розробити напрямки оптимізації його структури.

На другому етапі здійснюється вивчення можливості сплати підприємством щомісячних лізингових платежів. Для цього співставляються

витрати на експлуатацію нового рухомого складу та величина виручки, яку підприємство отримає від надання послуг з перевезення ним пасажирів, із розміром лізингового платежу.

На третьому етапі підприємство разом із органом місцевого самоврядування, якому воно підпорядковане, узгоджує розмір бюджетних коштів, що будуть виділені на сплату лізингових платежів для фінансової підтримки підприємства.

Окремі вітчизняні підприємства міського електротранспорту вже вдалися до практики використання фінансового лізингу. Так, комунальні підприємства „Дніпромиськелектротранс”, „Луганськмиськелектротранс” та Харківське комунальне підприємство „Міськелектротранс” на сьогоднішній день уклали і працюють за договорами лізингу з компанією „ПЛ Лізинг” (м. Львів), в яких передбачено сплату лізингових платежів за рахунок коштів місцевих та державного бюджетів [198, с. 11].

У Харкові вже працюють 60 тролейбусів та 6 трамваїв, придбаних за лізинговою угодою. Весь електротранспорт російського виробництва: тролейбуси – ВАТ „Тролейбусний завод” (м. Енгельс, Саратовська обл.), трамваї – Федерального державного унітарного підприємства „Усть-Катавський вагонобудівельний завод ім. С. Кірова” (Челябінська обл.). Вартість 100 одиниць техніки становить майже 76 млн. грн. (ціна одного трамвайного вагону – близько 1,3 млн. грн., тролейбуса – 678 тис. грн.). Відповідно до лізингової угоди між містом та компанією „ПЛ Лізинг” транспорт має бути викуплено протягом п'яти років. Передплата становить 11% (8,4 млн. грн.), а загальна сума лізингових платежів – 120,3 млн. грн. [249, с. 47].

І хоча за техніку доведеться переплатити 44,4 млн. грн., місцева влада не бачила іншого способу оновити парк комунального підприємства „Міськелектротранс”. 11% першого внеску сформувалися з коштів, запланованих у державному бюджеті на оновлення транспортного парку м. Харкова (21 млн. грн.). Проте через певні причини держава виділила лише половину запланованої суми, і треба було або купити менше трамваїв, або

передбачити лізингові платежі в міських бюджетах наступних п'яти років та планувати залучення коштів на погашення угоди з інших джерел (таких, наприклад, як випуск облігацій та їх розміщення на ринку цінних паперів).

Приклади лізингових операцій з комунальним транспортом не мають однозначної оцінки. Проте, за твердженням спеціалістів компанії „ПЛ Лізинг”, котра одна з небагатьох працює на ринку лізингових послуг для комунальних підприємств України, міста, які почали роботу в цьому напрямку, вже отримали відчутний позитивний результат. Так, у грудні 2006 року завершився проект з комунальним підприємством „Дніпропетровський електротранспорт” з фінансового лізингу шести трамвайних вагонів, їх вартість трохи перевищує 11 млн. грн., термін лізингу – п'ять років. Вагони – вже у власності лізингоодержувача. Луганськ таким чином теж отримав 5 вагонів, зараз ведеться робота з Харковом.

З іншого боку, на думку керівництва комунального підприємства „Дніпропетровський електротранспорт”, трамваї обійшлися надто дорого. Пояснюється це відсутністю попереднього досвіду такої форми співпраці та законодавчими обставинами, що існували на той час. Лізингодавець аргументує таку ситуацію тим, що ставка кредитування у гривні на момент підписання угоди (грудень 2001 р.) становила 30%. Це і зумовило високу вартість лізингових платежів. Зараз ставка – лише 18%, тому можливі значно вигідніші умови.

Лізингові платежі є тим механізмом, за допомогою якого лізингодавець відшкодовує свої фінансові затрати на купівлю майна і отримує прибуток. Загальна сума лізингових платежів за весь період лізингу повинна включати:

- суму, яка відшкодовує вартість лізингового майна;
- суму, що виплачується лізингодавцеві за кредитні ресурси, використані ним для придбання майна за лізинговим договором;
- комісійну винагороду лізингодавцю;
- суму, яка виплачується за страхування лізингового майна, якщо воно було застраховане лізингодавцем;

– інші витрати лізингодавця, передбачені лізинговим договором. Наприклад, навчання персоналу, технічне обслуговування лізингового майна, ремонт та ін.

При укладенні лізингового договору сторони встановлюють загальну суму лізингових платежів, форму, метод нарахування, періодичність виплати внесків, а також способи їх виплати.

За формою лізингові платежі можуть здійснюватись у грошовій формі, продукцією або послугами лізингоодержувача (компенсаційна форма), а також грошовими коштами у поєднанні з поставкою продукції або надання послуг лізингоодержувачем (змішана форма).

За періодичністю лізингові платежі бувають щорічними, піврічними, щоквартальними або щомісячними. Графік лізингових платежів із зазначенням конкретних дат виплат є невід'ємною частиною лізингового договору. Разом з періодичними виплатами можливий одноразовий платіж, при якому передбачена виплата лізингодавцю авансу.

За способом виплати лізингові платежі можуть здійснюватися рівними частинами, із поступовим збільшенням розміру платежу або із поступовим зменшенням розміру платежу. Вибір того чи іншого способу платежу залежить, в основному, від фінансового стану й платоспроможності лізингоодержувача. В період освоєння лізингоодержувачем лізингового майна і відсутності у нього достатніх грошових коштів можуть бути передбачені зменшені розміри лізингових платежів з подальшим їх збільшенням до закінчення строку дії лізингового договору. І, навпаки, якщо у лізингоодержувача стійкий фінансовий стан він може значну суму лізингового платежу сплатити через аванс.

У зв'язку з тим, що із зменшенням заборгованості за кредитом, отриманим лізингодавцем на придбання майна, зменшується розмір плати за кредити, що використовуються, а також розмір комісійної винагороди лізингодавцю, якщо ставка винагороди сторонами встановлена у відсотках до невиплаченої частини вартості майна, розрахунок лізингових платежів доцільно

здійснювати у такій послідовності:

- визначаються розміри лізингових платежів за роками протягом дії лізингового договору;
- обчислюється загальний розмір лізингових платежів за весь строк лізингового договору;
- встановлюються розміри лізингових внесків відповідно до вибраної сторонами періодичності внесків, а також погоджених ними методів нарахування і способів виплати.

Згідно з чинною методикою розрахунок загальної суми лізингових платежів проводиться за такою формулою:

$$LP = A + PK + KV + P, \quad (3.2)$$

де LP – загальна сума лізингових платежів; A – сума амортизаційних відрахувань, що належить лізингодавцю у поточному періоді; PK – плата за кредитні ресурси, які використані лізингодавцем на придбання об'єкта лізингу; KV – комісійна винагорода лізингодавцю; P – плата лізингодавцю за додаткові послуги, передбачені лізинговим договором [38].

Отже, лізинговий платіж складається з двох частин.

Перша частина лізингового платежу відшкодовує вартість об'єкта лізингу і не може бути доходом лізингодавця, але є об'єктом оподаткування ПДВ. Понесені витрати будуть відшкодовуватись лізингодавцю лізингоодержувачем у складі лізингових платежів упродовж терміну дії лізингової угоди.

Друга частина лізингового платежу – це всі інші витрати, передбачені договором лізингу. Тут можуть бути враховані витрати на страхування, на транспортування, але їх може і не бути. Відповідно до ст. 15 Закону України „Про лізинг” при фінансовому лізингу всі витрати на утримання об'єкта лізингу, пов'язані з його страхуванням, експлуатацією, технічним обслуговуванням та ремонтом, несе лізингоодержувач, якщо інше не передбачено договором лізингу [192, с. 181]. Ця частина є об'єктом оподаткування податком на прибуток, проте звільнена від оподаткування ПДВ на суму, що не перевищує подвійної облікової ставки Національного банку

України на день нарахування такого платежу [75].

Амортизаційні відрахування, на нашу думку, доцільно розраховувати, використовуючи податковий метод, передбачений Законом України „Про оподаткування прибутку підприємств”, за формулою:

$$A = \frac{B_i * N}{100\%}, \quad (3.3)$$

де B_i – балансова вартість лізингового майна, грн.; N – норма амортизаційних відрахувань, %.

Балансова вартість майна визначається за формулою:

$$B_i = B_{i-1} - A_{i-1}, \quad (3.4)$$

де B_{i-1} – балансова вартість майна на початок періоду, що передував звітному; A_{i-1} – сума амортизаційних відрахувань, нарахованих у періоді, що передував звітному.

Плата за кредитні ресурси, використані лізингодавцем на придбання лізингового майна, розраховується за формулою:

$$PK = \frac{KR_i * S}{100\%}, \quad (3.5)$$

де KR_i – кредитні ресурси, грн.; S – ставка за кредит, відсотків річних.

При цьому варто взяти до уваги, що в кожному розрахунковому році плата за використання кредитних ресурсів співвідноситься з середньорічною сумою непогашеного кредиту в поточному році:

$$KR_i = k \times \frac{Z_i + Z_{i+1}}{2}, \quad (3.6)$$

де KR_i – кредитні ресурси, які використовуються на придбання майна, плата за які здійснюється в розрахунковому році, грн.; Z_i і Z_{i+1} – залишкова вартість майна відповідно на початок і кінець року, грн.; k – коефіцієнт, який враховує питому вагу позикових коштів в загальній вартості придбаного майна. Якщо для придбання майна використані тільки позичкові кошти, $k=1$.

Комісійна винагорода лізингодавцю може встановлюватись, за домовленістю сторін, у відсотках від балансової вартості лізингового майна або від його середньорічної залишкової вартості.

Відповідно до цього розмір комісійної винагороди лізингодавцю можна розраховувати двома способами за такими формулами:

$$\hat{E}V = \frac{\hat{A}_i \times K}{100}, \quad (3.7)$$

або

$$KV = \frac{Z_i + Z_{i+1}}{2} \times \frac{K}{100}, \quad (3.8)$$

де K – ставка комісійної винагороди лізингодавцю, відсотків річних від середньорічної залишкової вартості лізингового майна.

Плата за додаткові послуги лізингодавця (P), які передбачені лізинговим договором в поточному році, розраховується за формулою:

$$P = \frac{\sum_{j=1}^n P_j}{T}, \quad (3.9)$$

де P_j – витрати лізингодавця на кожну послугу, передбачену лізинговим договором, грн.; T – строк лізингового договору, років.

Проте, щоб не проводити таких громіздких розрахунків, визначення розміру лізингових платежів, при наявності усіх необхідних для обчислення даних, можна спростити. Розрахунок загальної суми лізингових платежів пропонуємо проводити за такою формулою:

$$LP = \frac{(B_{i-1} - A_{i-1}) \times N}{100} + \frac{Z_i + Z_{i+1}}{2} \times \left(\frac{k \times S + K}{100} \right) + \frac{\sum_{j=1}^n P_j}{T}. \quad (3.10)$$

При використанні для придбання підприємствами нового майна банківського кредиту позичальник, на власний розсуд, може обрати метод погашення кредиту: стандартний або ануїтетний (рівними частинами).

Згідно зі стандартним методом здійснюється щомісячне погашення основної суми кредиту рівними частинами з нарахуванням відсотків на залишок заборгованості. Тобто, основна сума кредиту – сума коштів, яку підприємство отримало у позику, розподіляється на рівні частини відповідно до тривалості терміну кредиту. А розмір відсотків залежить від суми боргу за конкретний

період здійснення платежів, згідно з умовами кредитування (місяць, квартал, рік). Стандартний метод при визначенні сукупного боргу підприємства передбачає використання простих відсотків. Простими відсотками називається нарахування платежу з теперішньої вартості позики в кінці одного періоду.

Розрахунок загальної суми платежів за банківський кредит, відповідно до стандартного методу його погашення, пропонуємо проводити за такою формулою:

$$VBK = \sum_{i=1}^n \left(\frac{Sk}{n} + \left(Sk - \frac{Sk}{n} \times i \right) \times r \right), \quad (3.11)$$

де VBK – нарахування суми боргу; Sk – розмір кредиту, відповідно до кредитного договору, грн.; r – ставка за кредит, відсотків річних; n – тривалість періоду кредитної угоди (місяць, квартал, рік).

Ануїтет – це ряд послідовних фіксованих платежів, що здійснюються через рівні проміжки часу (місяць). Таким чином, при застосуванні ануїтетного методу погашення кредиту проводиться погашення боргу рівними частинами протягом всього періоду кредитної угоди. Основна сума боргу розподіляється на нерівні частини у міру зростання від початку до завершення терміну кредиту. Розмір відсотків, аналогічно з попереднім методом, залежить від розміру боргу за конкретний період здійснення платежів, згідно з умовами кредитування.

Розмір платежів за кредитом, відповідно до ануїтетного методу, можна обчислити за такою формулою:

$$VBK = \frac{Sk}{\left(\frac{1}{r} - \frac{1}{r \times (1+r)^n} \right)} \times n. \quad (3.12)$$

Пропонуємо порівняти наведені вище методи фінансування придбання активів суб'єктами господарювання.

Якщо формули (3.10), (3.11) та (3.12) записати у вигляді таких нерівностей:

$$\frac{(B_{i-1} - A_{i-1}) \times N}{100} + \frac{Z_i + Z_{i+1}}{2} \times \left(\frac{k \times S + K}{100} \right) + \frac{\sum_{j=1}^n P_j}{T} < \sum_{i=1}^n \left(\frac{Sk}{n} + \left(Sk - \frac{Sk}{n} \times i \right) \times r \right), \quad (3.13)$$

та

$$\frac{(B_{i-1} - A_{i-1}) \times N}{100} + \frac{Z_i + Z_{i+1}}{2} \times \left(\frac{k \times S + K}{100} \right) + \frac{\sum_{j=1}^n P_j}{T} < \frac{Sk}{\left(\frac{1}{r} - \frac{1}{r \times (1+r)^n} \right)} \times n, \quad (3.14)$$

то отримуємо методику для порівняння економічної ефективності використання фінансового лізингу та банківського кредиту з метою придбання майна будь-якими суб'єктами господарювання (у тому числі, наприклад, для придбання рухомого складу підприємствами міського електротранспорту).

Підставивши у формули (3.13) та (3.14) відповідні параметри, можна з'ясувати, який із даних варіантів мобілізації фінансових ресурсів буде оптимальнішим для підприємства за наявних економічних умов.

Для наочності отриманих нами висновків пропонуємо на умовному прикладі порівняти реалії придбання рухомого складу підприємствами міського електротранспорту при використанні фінансового лізингу та банківського кредиту (додаток X). У проведеному нами розрахунку для підприємства вигідніше звернутися до використання фінансового лізингу.

З огляду на значну приблизність обчислень, можна резюмувати: якщо володіти максимумом інформації про особливості лізингових операцій, уважно ознайомитись з умовами договору, проконсультуватись з учасниками лізингових операцій, які вже мають досвід, – лізинг може допомогти суттєво покращити стан справ у міському електротранспорті.

При виконанні згаданих вище договорів лізингу можуть виникати й певні проблеми.

Насамперед, проблема фінансування договору. Хоча компенсація лізингових платежів й передбачена в міському бюджеті в повному обсязі, але, виходячи з чинних засад формування бюджету, кожна непередбачена ситуація, що впливає на життєдіяльність міста, може привести до зменшення обсягів

виплат за договором лізингу, а лізинг вимагає жорсткої фінансової дисципліни.

Тому забезпечення регіональних та місцевих програм розвитку лізингу міського електротранспорту має здійснюватися щорічно не лише за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, а також за рахунок інших джерел. Обсяг обов'язкових коштів, які щорічно виділяються на підтримку лізингової діяльності, повинен зазначатися у видатковій частині бюджетів усіх рівнів окремим рядком. Кошти державного бюджету на оновлення міського електротранспорту треба надавати місцевим органам самоврядування при умові, що певну частину (50%) вони будуть закладати у видатки місцевих бюджетів.

Проте не завжди виділені бюджетні кошти на оновлення рухомого складу підприємств міського електротранспорту повністю використовуються за цільовим призначенням, як вже зазначалося нами вище, і повертаються до державного бюджету.

З огляду на це, на нашу думку, доцільно на Міністерство з питань житлово-комунального господарства України покласти виконання координуючої функції у взаємовідносинах між суб'єктами лізингових відносин у цій сфері діяльності (органами місцевого самоврядування, підприємствами міського електротранспорту та потенційними лізингодавцями).

Тому пропонуємо розроблену нами схему взаємовідносин між суб'єктами під час закупівлі рухомого складу з використанням механізму лізингу (рис. 3.7).

Міський електротранспорт – це соціальний транспорт. Тому у вирішенні соціальних питань за рахунок коштів державного бюджету йому треба приділяти таку саму увагу, як і пенсійному забезпеченню та мінімальній зарплаті, але якщо при вирішенні цих проблем треба шукати джерела наповнення бюджету, то при фінансуванні лізингу міського електротранспорту ці джерела включаються у саму операцію. А саме:

- повернення 100% податку на додану вартість у момент придбання міського електротранспорту при виділенні в бюджеті лише 50% коштів на відшкодування вартості предмета лізингу;

- сплата підприємством-виробником податку на прибуток;
- забезпечення робочих місць;
- сплата податків та відрахувань із заробітної плати.

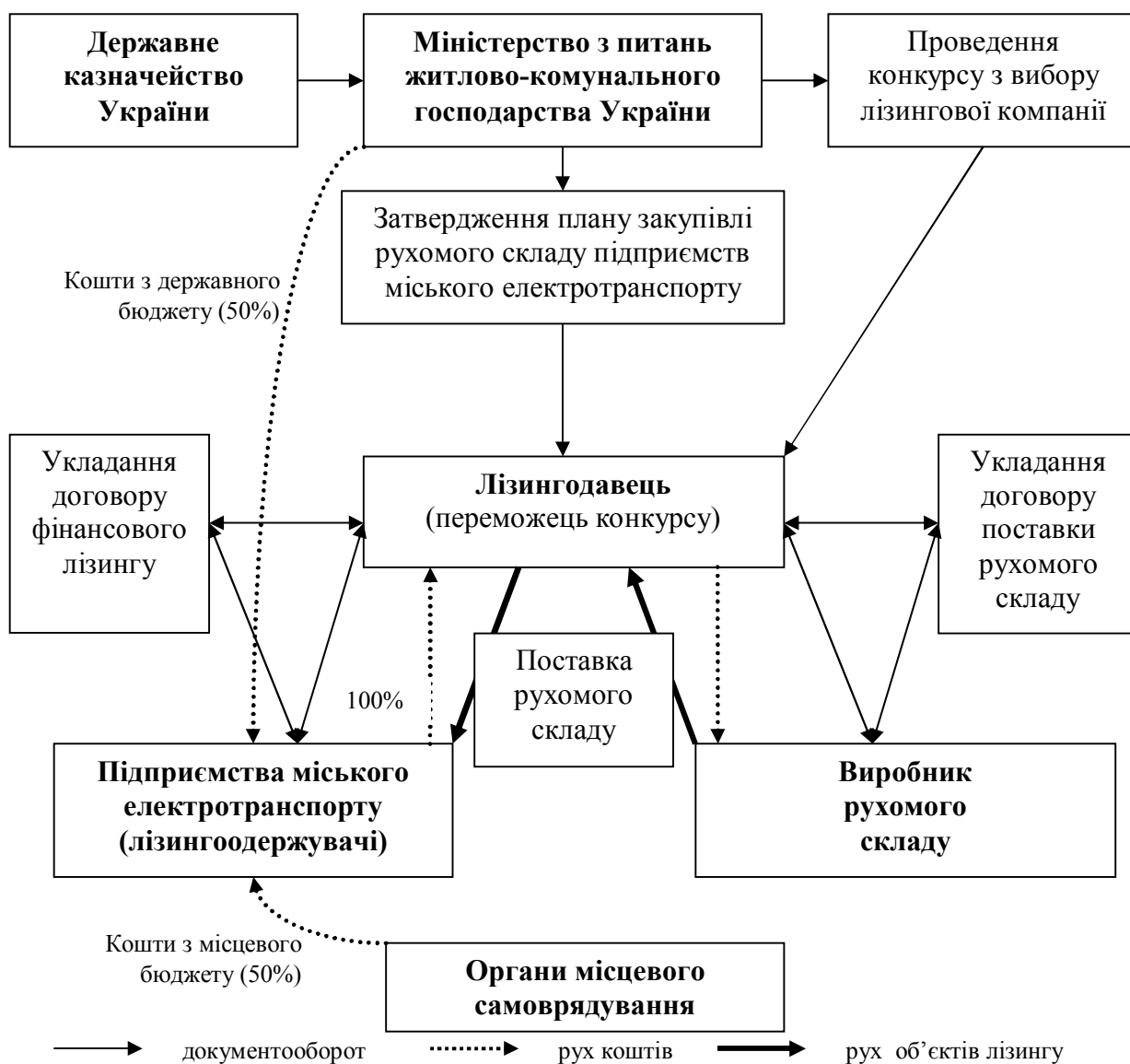


Рис. 3.7. Схема взаємовідносин між суб'єктами фінансового лізингу при закупівлі рухомого складу підприємствам міського електротранспорту.

Альтернативним джерелом коштів для забезпечення лізингових угод може бути використання екологічних зборів, оскільки міський електротранспорт – це екологічний вид транспорту.

Як показує досвід Угорщини, кошти на оплату лізингових платежів при лізингу трамваїв були залучені за рахунок екологічного збору з паливно-мастильних матеріалів. Приблизно така сама схема працює і у Чеській Республіці.

В Україні досить важко знайти дешеві довгострокові фінансові ресурси. То чому ж не застосувати механізм відшкодування частини відсотків державою, як це роблять при кредитуванні сільгоспвиробників?

Також треба вирішити питання з тим, що лізингодавець, коли працює з банком, не може розглядатись як один позичальник, тому що він отримує кредити для різних лізингоотримувачів і за кожним окремим договором фінансового лізингу здійснює окремий бухгалтерський та податковий облік й відповідно розподіляє ризики. Це питання пов'язане з тим, що, згідно з чинним законодавством, банк може надати кредит одному позичальнику в сумі не більше ніж 25% від свого статутного капіталу.

Підсумовуючи вищесказане, робимо висновок, що лізинг, безумовно, має розвиватися й заохочуватися, бо в умовах дефіциту фінансових ресурсів для забезпечення оновлення основних засобів вітчизняних підприємств міського електротранспорту він може стати вагомим джерелом інвестицій для залучення в господарський обіг значних капітальних ресурсів. До того ж, лізинг допоміг би здійснити необхідну структурну перебудову економіки України в площині енергозбереження.

Успіх лізингу багато в чому залежить від правильного розуміння його змісту та специфічних особливостей, їх відображення у методичних рекомендаціях та практичних рішеннях. Але без внесення відповідних змін у законодавчу базу, ініціативи вищих органів держави та місцевого самоврядування, підтримки з боку Кабінету Міністрів України залучити інвестиції у комунальне господарство держави досить важко.

3.3. Напрямки оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення розвитку підприємств міського електротранспорту

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 р. № 1855 „Про затвердження Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки”, починаючи з 2007 року в усіх регіонах України, де існує міський електротранспорт, розпочалися розроблення і реалізація регіональних та місцевих програм розвитку міського електротранспорту.

Джерелами фінансування заходів місцевих програм було задекларовано кошти державного бюджету, спрямовані на реалізацію Загальнодержавної програми реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2004-2010 роки, а також кошти, передбачені Державною програмою розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки.

У 2007 році фінансування розвитку міського електротранспорту здійснювалося з державного бюджету за рахунок бюджетних програм „Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання вагонів для комунального електротранспорту (тролейбусів і трамваїв)” та „Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на виконання інвестиційних проектів, спрямованих на соціально-економічний розвиток регіонів, заходів з попередження аварій і запобігання техногенним катастрофам у житлово-комунальному господарстві та на інших аварійних об'єктах комунальної власності, в тому числі на ремонт і реконструкцію теплових мереж та котелень”.

Починаючи з 2008 року і у наступні роки, для реалізації заходів із розвитку міського електротранспорту, за рішенням органів місцевої влади, мають використовуватися кошти державного бюджету, спрямовані місцевим бюджетам, що передбачені у програмах розвитку відповідних регіонів, схвалених рішенням Уряду; кошти, передбачені у місцевих бюджетах на розвиток міського електротранспорту, впровадження енергозберігаючих

заходів; кошти підприємств міського електротранспорту, залучених на реалізацію програм розвитку; гранти, кредити міжнародних організацій, благодійні внески; кредити комерційних банків, інші джерела, не заборонені законодавством, у тому числі кошти приватних фірм та компаній.

Оскільки бюджетних коштів, передбачених на реалізацію вищезгаданих програм, щороку виділяється недостатньо, спробуємо розглянути можливість залучення приватного капіталу для фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту.

Враховуючи сучасні реалії ведення бізнесу, постійне зростання вартості матеріальних та фінансових ресурсів, витрат на оплату праці тощо, більшість суб'єктів господарювання намагаються запроваджувати у свою діяльність економічні, екологічно безпечні й ресурсозберігаючі технології, інвестуючи у них значні кошти. Функціонування та розвиток підприємств таких компаній є необхідним та стратегічним напрямком розвитку сучасних економік будь-якої країни.

У кожному регіоні є подібні компанії, які, інвестувавши значні кошти у запровадження подібних технологій, звертаються до держави в особі уповноважених органів влади та управління щодо надання їм різних податкових пільг, податкових канікул, можливості отримання пільгових кредитів та інших стимулюючих заходів з боку держави для заохочення подальшого розвитку у даному напрямку.

При прийнятті рішень щодо надання певних преференцій таким приватним компаніям держава, в особі органів місцевого самоврядування, в обмін на них може запропонувати участь цим компаніям у фінансуванні певних проектів розвитку міського електротранспорту.

Механізм залучення коштів приватних компаній до фінансування проектів регіонального розвитку можна продемонструвати за допомогою моделі оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення інвестиційних проектів розвитку регіону.

Для визначеності приймаємо, що нам задано m типів регіональних проектів, для реалізації яких необхідно залучити кошти приватних компаній. У більшості випадків такі проекти можуть бути економічно не вигідними для приватних фірм, оскільки мають незначний ефект на одиницю вкладених коштів – менше від одиниці. Позначимо через i – індекс фірми, котра бере участь в інвестиційних процесах, $i = \overline{1, n}$. Нехай ефект від проектів на одиницю вкладених коштів для i -ої фірми становить a_i ($a_i < 1, i = \overline{1, n}$).

Бюджетні кошти є обмеженими і їх недостатньо для реалізації запропонованого числа проектів. Але приватні фірми не проти отримати податкові преференції чи пільговий кредит. Ідея оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення полягає в тому, що бюджетні кошти на фінансування конкретного проекту видаються при умові, що компанія зобов'язується виділити на цей проект і свої фінансові ресурси. Як правило, на практиці фіксується лише частка коштів, яку має забезпечити фірма. Така жорстка фіксація бюджетних коштів має свої негативні сторони. Якщо ця частка мала, то незначним буде й обсяг приватних коштів, а якщо велика, то, по-перше, бажаючих вкласти власні кошти буде багато, а, по-друге, зменшується ефективність використання самих бюджетних коштів [90, с. 130]

Розглянемо модель алгоритму оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення з урахуванням параметра величини частки бюджетного фінансування. Припустимо, що n компаній є потенційними інвесторами програми соціального розвитку регіону. Нам відомий розмір коштів централізованого фонду соціального розвитку певного регіону. Кожна компанія пропонує для включення у програму розвитку міського електротранспорту проекти, сумарне фінансування котрих складає C_i . Ці проекти піддаються експертизі, яка визначає соціальну вигідність кожного як функцію корисності $f_i(C_i)$. Окрім соціальної вигідності, запропонований компанією пакет проектів має економічну вигідність $\varphi_i(C_i)$ для неї самої. На основі заявок компаній і враховуючи розмір бюджетних коштів (K) i -ій

компанії виділяється на фінансування проектів x_i грошей (як правило $x_i \leq C_i$). Процедура $\{x_i = \Pi_i(C_i), i = \overline{1, n}\}$ називається механізмом оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення. Справа в тому, що недостачу коштів у розмірі $y_i = C_i - x_i$ фірма зобов'язується забезпечити за власний рахунок.

Для кожного проекту експертно визначені пріоритети l_i , пов'язані із необхідністю першочергової їх реалізації (соціальною значимістю для регіону). Ці проекти можуть мати низький рівень ефективності, однак великий соціальний пріоритет.

Нехай вісім компаній виступили з ініціативою взяти участь у частковому фінансуванні восьми проектів розвитку міського електротранспорту (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Перелік проектів розвитку міського електротранспорту

Учасник проекту	Проект
Компанія А	Оновлення парку тролейбусів підприємства міського електротранспорту
Компанія Б	Проведення капітального ремонту рухомого складу
Компанія В	Реконструкція контактної мережі
Компанія Г	Комп'ютеризація системи контролю та управління рухомим складом на лінії
Компанія Д	Будівництво очисних споруд від миття тролейбусів із системою зворотного водовідведення
Компанія Е	Будівництво нової трамвайної лінії
Компанія Є	Впровадження сучасних технологій та конструкцій контактної мережі підвищеної надійності
Компанія Ж	Придбання спеціальних аварійних машин для ремонту та обслуговування контактної мережі

Завдання моделі оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення – здійснити оптимальний розподіл обмежених бюджетних коштів між певною кількістю проектів, у яких зголосилися взяти участь конкретні компанії.

Проведемо наше дослідження, використовуючи фінансовий механізм прямих пріоритетів [89, с. 99].

$$x_i(C_i) = \frac{l_i C_i}{\sum_{i=1}^n l_i C_i} \times K, i = \overline{1, n} \quad (3.15)$$

де l_i – пріоритет i -ої компанії, C_i – сумарне фінансування проекту, $C_i = (C_1, \dots, C_n)$; K – ліміти бюджетних коштів. Зауважимо, що може мати місце

$x_i(C) > C_i$ (компанія отримує більше коштів, аніж заявила). Вважаємо, що для такого випадку різниця $x_i(C) - C_i$ залишиться компанії.

У табл. 3.4 наведено необхідні вихідні дані для розрахунку обсягів бюджетного фінансування.

Таблиця 3.4

Обсяги фінансування проектів розвитку міського електротранспорту при розподілі обмеженої величини бюджетних коштів із врахуванням пріоритетів компаній-учасниць

Проекти	Вартість проекту, тис. грн. (C_i)	Пріоритет проекту для компанії (I_i)	Власні кошти фірми на проект, тис. грн. (y_i)	Кошти, яких не вистачає для проекту, тис. грн. (x_i)	Розмір бюджетного фінансування $x_i(C_i)$	$x_i - x_i(C_i)$
1	12150	1,7	5000	7150	7376,409	-226,409
2	1480	1,4	700	780	739,962	40,038
3	1030	1,4	500	530	514,974	15,026
4	1000	1,5	400	600	535,687	64,313
5	180	1,2	100	80	77,139	2,861
6	8000	1,6	2500	5500	4571,195	928,805
7	80	1,4	40	40	39,998	0,002
8	270	1,5	120	150	144,635	5,365
Всього	24190	-	9360	14830	14000,000	-

У такому випадку бюджетні кошти отримають усі компанії, що погодилися взяти участь у проектах розвитку регіону, проте не у повному обсязі, оскільки розмір бюджетного фінансування обмежений ($K = 14$ млн. грн.). За такої ситуації фірми змушені будуть шукати решту коштів на фінансовому ринку, мобілізуючи кредити, що, у свою чергу, зумовить додаткові витрати щодо реалізації конкретного проекту, а це може спричинити їхню відмову від участі у проекті.

Сукупний ефект від реалізації запропонованих проектів для регіону (E_p) становитиме:

$$E_p = \frac{K}{\sum_{i=1}^8 C_i} = \frac{14000}{24190} = 0,58$$

або 58%.

При більш раціональному розподілі бюджетних коштів можна досягнути більшої ефективності їх використання. Дане дослідження демонструє варіант оптимального розподілу обмежених бюджетних коштів. Стратегія дослідження певною мірою базується на теорії ігор, що представляє собою теорію побудови математичних моделей прийняття оптимальних рішень в умовах конфлікту інтересів.

Вважаємо, що функція доходу компанії визначається записом $\varphi_i(C_i) = a_i C_i$, де a_i – ефективність вкладення коштів компанією, $0 < a_i < 1$; функція соціального ефекту – $f_i(C_i) = b_i C_i$, де b_i – соціальна ефективність проекту для регіону, $b_i > 0$.

Економічний інтерес i -ої компанії можна описати таким чином:

$$Z_i(C_i, x_i) = \varphi_i(C_i) - y_i = \varphi_i(C_i) - (C_i - x_i), i = \overline{1, n}, \quad (3.16)$$

де $\varphi_i(C_i)$ – дохід i -ої компанії (за умови, якщо вона бере кредит у банку, враховується відсоток за кредит); Z_i – чистий дохід i -ої компанії. Завданням органів місцевого самоврядування є розробка такого фінансового механізму $\Pi(C)$, який забезпечив би максимальний соціальний ефект для регіону:

$$\Phi = \sum_{i=1}^n f_i(C_i^*) \rightarrow \max \text{ або } Z = \sum_{i=1}^n Z_i(C_i, x_i) \rightarrow \max$$

де $C^* = \{C_i^*\}$ – рівновагові стратегії i -ої компанії (точка Неше відповідної гри). Ця точка врівноважить зацікавленість обох сторін гри (компанії та держави), тобто інтерес участі у проекті.

Припускаємо, що функції $\varphi_i(C_i) = a_i C_i$, і $f_i(C_i) = b_i C_i$ є лінійними залежностями.

Визначаємо умову рівноваги Неше. Підставимо (3.15) у (3.16) і маємо, що максимум функції ефективності компанії дорівнює:

$$Z_i(C_i) = a_i C_i - \left(C_i - \frac{l_i C_i}{L(C)} \right) = \frac{l_i C_i}{L(C)} - (1 - a_i) C_i, i = \overline{1, n}$$

$$\text{де } L(C) = \sum_{i=1}^n l_i C_i.$$

Умовою визначення екстремуму будь-якої функції є рівність нулю її похідної. Знаходимо часткову похідну функції $Z(C_i)$.

$$\frac{\partial Z}{\partial C_i} = \frac{\partial}{\partial C_i} \left[\frac{l_i C_i}{L(C)} - (1 - a_i) C_i \right] = \frac{l_i L(C) - l_i^2 C_i}{L^2(C)} - (1 - a_i) = 0;$$

$$\frac{l_i L(C) - l_i^2 C_i}{L^2(C)} = (1 - a_i); \frac{l_i (L(C) - l_i C_i)}{L^2(C)} = (1 - a_i);$$

$$\frac{L(C) - l_i C_i}{L^2(C)} = \frac{1 - a_i}{l_i}; L(C) - l_i C_i = \frac{1 - a_i}{l_i} L^2(C), i = \overline{1, n}.$$

Позначимо $q_i = \frac{1 - a_i}{l_i}$. Тоді:

$$l_i C_i = L(C) [1 - q_i L(C)], i = \overline{1, n};$$

$$\sum_{i=1}^n L(C) [1 - q_i L(C)] = L(C);$$

$$L(C) \sum_{i=1}^n (1 - q_i L(C)) = L(C); \quad \sum_{i=1}^n (1 - q_i L(C)) = 1;$$

$$n - L(C) \sum_{i=1}^n q_i = 1; \quad L(C) \sum_{i=1}^n q_i = n - 1.$$

Нехай $\sum_{i=1}^n q_i = Q$, тоді вираз набуде вигляду $L(C^*) = \frac{n-1}{Q}$, де C^* –

оптимальне значення.

З урахуванням $l_i C_i = L(C) [1 - q_i L(C)]$, маємо:

$$l_i C_i^* = L(C^*) [1 - q_i L(C^*)], i = \overline{1, n}. \quad (3.17)$$

Величина сумарного фінансування i -го проекту є невід'ємною. Звідси маємо, що:

$$C_i^* \geq 0 \text{ або } 1 - \frac{q_i (n-1)}{Q} > 0; \frac{q_i (n-1)}{Q} < 1; \frac{q_i}{Q} < \frac{1}{1-n}, i = \overline{1, n}. \quad (3.18)$$

Якщо для i -го проекту не виконується умова (3.18), то компанія, яка запропонувала цей проект, вибуває зі складу претендентів. Враховуючи це, необхідно обраховувати нові значення Q та n . Якщо при цьому знову не буде виконуватися (3.18), то вони теж вибувають, і т.д.

На якомусь етапі буде отримана умова рівноваги, тобто для компаній, які залишилися, виконується (3.18). З метою зменшення обсягу розрахунків, доцільно впорядкувати компанії за зростанням значення q_i . Число компаній-претендентів для участі в соціальних програмах розвитку регіону буде визначатися таким значенням k , яке задовольнить нерівність:

$$q_i < \frac{Q_k}{k-1}, i = \overline{1, k}, \text{ де } Q_k = \sum_{i=1}^k q_i \quad (3.19)$$

У табл. 3.5 представлені величини ефективності проектів розвитку міського електротранспорту на одиницю вкладених коштів (a_i) для кожної компанії, соціальної ефективності інвестиційних проектів для регіону (b_i) та рівень пріоритетів компаній (l_i).

Таблиця 3.5

Показники ефективності проектів розвитку міського електротранспорту

Показники	Проекти							
	1 (6)	2 (1)	3 (3)	4 (2)	5 (4)	6 (8)	7 (5)	8 (7)
Ефективність вкладення коштів компанією (a_i)	0,6	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,2
Пріоритет компанії щодо проекту (l_i)	1,6	1,7	1,4	1,4	1,5	1,5	1,2	1,4
Соціальна ефективність проекту для регіону (b_i)	1,3	1,5	1,3	1,3	1,4	1,45	1,6	1,5
q_i	0,250	0,294	0,357	0,429	0,467	0,467	0,500	0,571
$\frac{Q_k}{k-1}$	-	0,544	0,450	0,433	0,449	0,453	0,461	0,476

Обраховані значення параметра $q_i = \frac{1-a_i}{l_i}$ заносимо в табл. 3.5. Для зручності обчислень доцільно значення параметра q_i впорядкувати по зростанню. Процедура визначення числа компаній-претендентів для участі в інвестиційних проектах базується на формулі (3.19).

Провівши відповідні підстановки, з'ясуємо, що нерівність (3.19) не виконується при $k = 5, 6, 7$ та 8 . Звідси випливає, що максимальне значення $k = 4$. Таким чином, претендентами на участь у програмі за схемою змішаного фінансування є перших чотири компанії. Тобто лише чотири проекти i , відповідно, чотири компанії, які пропонують свою участь у них, будуть залучені до їх реалізації.

Для визначених компаній за вищеприйнятим алгоритмом розраховано обсяги бюджетного фінансування кожного вибраного проекту i занесено в табл. 3.6.

Таблиця 3.6

Обсяги фінансування проектів розвитку міського електротранспорту при розподілі обмеженої величини бюджетних коштів із врахуванням ефективності вкладення коштів компанією

Параметри	Проекти				Всього
	1 (6)	2 (1)	3 (3)	4 (2)	
Вартість проекту, тис. грн. (C_i)	8000	12150	1030	12150	22660
Пріоритет компанії щодо участі в проекті (l_i)	1,6	1,7	1,4	1,4	-
Розмір бюджетного фінансування $x_i(C_i)$	4847,304	7821,959	546,079	784,657	14000
$x_i - x_i(C_i)$	652,696	-671,959	-16,079	-4,657	-

Бюджетні кошти отримують чотири компанії. Три з них – більше бюджетних коштів, ніж задекларували. У цій ситуації зацікавленість компанії у реалізації конкретного проекту є вищою, оскільки зменшується потреба у використанні власних коштів.

Ефект від реалізації вибраних вище проектів для регіону (E_p) становитиме:

$$E_p = \frac{x_i(C_i)}{C_i} = \frac{14000}{22660} = 0,62$$

тобто 62%, що на 4 відсотки більше, ніж при розподілі за пріоритетами.

Для визначення максимального соціального ефекту від реалізації проектів використаємо такі міркування.

Поставимо перед собою завдання визначення процедури прямих пріоритетів, що забезпечить максимум соціального ефекту для регіону.

Дане завдання зводиться до визначення таких значень пріоритетів $\{l_i \geq 0, i = \overline{1, n}\}$, які забезпечать максимум виразу:

$$\Phi = \sum_{i=1}^n b_i S_i^* = \sum_{i=1}^n \frac{b_i (n-1)K}{l_i Q} \left[1 - \frac{(n-1)q_i}{Q} \right] \rightarrow \max, \quad (3.20)$$

де Φ – функція соціального ефекту програми фінансування для регіону.

У (3.20) вводимо нові змінні:

$$l_i = \frac{(1-a_i)}{q_i}, \frac{q_i}{Q} = \alpha_i, P_i = \frac{(1-a_i)}{b_i}$$

Тоді маємо:

$$\begin{aligned} \Phi &= \sum_{i=1}^n \frac{b_i (n-1)K q_i}{(1-a_i)Q} \left[1 - \frac{(n-1)q_i}{Q} \right] = \sum_{i=1}^n \frac{(n-1)K q_i}{P_i Q} [1 - (n-1)\alpha_i] = \\ &= \sum_{i=1}^n \frac{(n-1)K \alpha_i}{P_i} [1 - (n-1)\alpha_i] = \sum_{i=1}^n \frac{(n-1)\alpha_i}{P_i} [1 - (n-1)\alpha_i], \text{ при } K = 1. \end{aligned} \quad (3.21)$$

Треба знайти такі $\left\{ \alpha_i \geq 0, \sum_{i=1}^n \alpha_i = 1 \right\}$, при яких (3.21) досягає максимуму.

Будуємо функцію Лагранжа:

$$\begin{aligned} L(\lambda, \alpha_1, \alpha_2, \dots, \alpha_n) &= \Phi(\alpha_1, \alpha_2, \dots, \alpha_n) - \lambda \left(\sum_{i=1}^n \alpha_i - 1 \right) = \\ &= \sum_{i=1}^n \frac{(n-1)\alpha_i}{P_i} [1 - (n-1)\alpha_i] - \lambda \left(\sum_{i=1}^n \alpha_i - 1 \right), \end{aligned} \quad (3.22)$$

де λ – множник Лагранжа, $\lambda < 0$.

Розв'язавши систему рівнянь, отримаємо оптимальні значення α_i та λ :

$$\begin{cases} \frac{\partial L}{\partial \alpha_i} = 0, & i = \overline{1, n}. \\ \frac{\partial L}{\partial \lambda} = 0 \end{cases} \quad (3.23)$$

Звідси маємо:

$$\begin{cases} \frac{n-1}{P_i} [1 - 2(n-1)\alpha_i] - \lambda = 0, & i = \overline{1, n}. \\ -\sum_{i=1}^n \alpha_i + 1 = 0 \end{cases} \quad (3.24)$$

Розв'язком системи (3.24) буде:

$$\alpha_i^* = \frac{1 + (n-2)\beta_i}{2(n-1)}, \text{ де } \beta_i = \frac{P_i}{\sum_{i=1}^n P_i}, i = \overline{1, n}. \quad (3.25)$$

Тоді оптимальне значення пріоритетів становитиме:

$$l_i^{\text{оп}} = \frac{1 - a_i}{\alpha_i^*}, i = \overline{1, n}. \quad (3.26)$$

Підставивши отриманий показник у (3.15) отримаємо:

$$x_i(C_i)^{\text{оп}} = \frac{l_i^{\text{оп}} C_i}{\sum_{i=1}^n l_i^{\text{оп}} C_i} \times K, i = \overline{1, n}. \quad (3.27)$$

Застосування процедури оптимальних пріоритетів для вибраних компаній-учасників у програмі в нашому випадку призвело до зміни розподілу бюджетних коштів між проектами (табл. 3.7).

Таблиця 3.7

Обсяги фінансування проектів розвитку міського електротранспорту при розподілі обмежених бюджетних коштів із врахуванням соціальної ефективності проектів для регіону та оптимальних пріоритетів

Параметри	Проекти				Всього
	1 (6)	2 (1)	3 (3)	4 (2)	
Ефективність вкладення коштів компанією (a_i)	0,6	0,5	0,5	0,4	-
Соціальна ефективність проекту для регіону (b_i)	1,3	1,5	1,3	1,3	-
P_i	0,308	0,333	0,385	0,462	1,487
β_i	0,207	0,224	0,259	0,310	-
α_i	0,236	0,241	0,253	0,270	-
Оптимальний пріоритет щодо участі в проекті ($l_i^{\text{оп}}$)	1,698	2,071	1,977	2,221	-
Розмір бюджетного фінансування $x_i(C_i)^{\text{оп}}$	4313,963	7994,795	646,941	1044,300	14000
$x_i - x_i(C_i)^{\text{оп}}$	1186,037	-844,795	-116,941	-264,300	-

Таким чином, можемо зробити висновок, що запропонована модель

оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення проектів розвитку регіону, зокрема, проектів розвитку міського електротранспорту, є дієвою і може бути використана органами місцевого самоврядування при залученні до фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту приватного капіталу. Згадана модель дає можливість не лише оптимально розподілити обмежені бюджетні кошти між проектами, а й спрямувати їх у такі проекти, які мають найбільший не лише економічний, а й соціальний ефект для конкретного регіону чи міста, де функціонує міський електротранспорт.

Висновки до розділу 3

1. Міський електротранспорт виконує соціальну функцію. Незадовільний стан галузі не є наслідком її недооцінки, а обумовлений певними історичними та економічними передумовами: плановою збитковістю та залежністю рівня доходів підприємств міського електротранспорту від наявності та розміру компенсації з бюджету вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення. Проблеми галузі та її стан загалом майже однакові на території всієї країни. Дефіцит фінансових ресурсів обумовлений неповною компенсацією із бюджету збитків щодо перевезення великої кількості пасажирів пільгових категорій, високим рівнем зносу транспортних засобів, збільшенням поточних витрат на технічне обслуговування та ремонт застарілої техніки. З огляду на це виникає необхідність державної підтримки підприємств міського електротранспорту. У сучасних умовах вона полягає в наданні підприємствам з бюджету субвенцій на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення та на придбання нового парку тролейбусів і трамваїв.

2. Для практичної реалізації заходів державної підтримки нами пропонується використовувати кілька джерел фінансування діяльності міського пасажирського транспорту, які дозволять, з одного боку, створити сприятливі загальноекономічні умови для розвитку міського електротранспорту та поліпшити механізм державного регулювання, з іншого – підвищити якість і

повноту задоволення потреб населення у послугах перевезення.

3. Одним із шляхів оновлення та поповнення рухомого складу транспортних підприємств є фінансовий лізинг. Це обумовлено перевагами, які надає цей метод фінансування діяльності. Дослідивши вітчизняні тенденції ринку лізингу та розвитку банківської системи, ми здійснили порівняння умов придбання рухомого складу підприємствами міського електротранспорту при використанні фінансового лізингу та банківського кредиту. Отримана нами методика порівняння економічної ефективності використання фінансового лізингу та банківського кредиту для придбання активів дає можливість з'ясувати, який із даних шляхів залучення фінансових ресурсів буде оптимальнішим для підприємства за конкретних економічних умов.

4. За допомогою моделі оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення проектів регіонального розвитку продемонстровано можливість залучення інвестицій приватних компаній для фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту, а також можливість раціонально використовувати бюджетні кошти, призначені для реалізації регіональних та місцевих програм розвитку міського електротранспорту.

Основні результати дослідження, отримані у розділі 3 дисертації, знайшли своє відображення у наукових публікаціях автора [19; 90; 115; 116; 117].

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні наведено теоретичні узагальнення та отримано нове вирішення наукового завдання обґрунтування теоретичних підходів до ефективного фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту. Це стало основою для розробки рекомендацій прикладного характеру щодо покращення фінансового забезпечення функціонування комунальних електротранспортних підприємств із метою забезпечення їх стабільної роботи у ринкових умовах господарювання.

Основні висновки, що отримані на основі використання наукових методів дослідження, зводяться до такого:

1. Встановлено недостатність теоретичних досліджень сутності фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту як екологічного, економічного та доступного в умовах ринкової економіки виду громадського транспорту. Теоретичне обґрунтування економічного змісту фінансового забезпечення діяльності електротранспортних підприємств дало можливість визначити його як сукупність взаємовідносин комунальних електротранспортних підприємств з державою та іншими суб'єктами господарювання з приводу мобілізації, розподілу, перерозподілу й використання фінансових ресурсів, які формуються за рахунок різних джерел і направляються на забезпечення господарської діяльності та ефективного функціонування вказаних підприємств у процесі відтворення.

2. З огляду на специфічну роль електротранспорту в комунальному господарстві проведено систематизацію особливостей діяльності комунальних електротранспортних підприємств, які впливають на організацію їхніх фінансів. Виділення системи особливих ознак дало змогу встановити низку характерних аспектів фінансово-господарської діяльності підприємств міського електротранспорту, які обумовлюють реалії їхнього фінансового забезпечення. Зокрема, це стосується специфічності послуги, що надають електротранспортні підприємства, яку неможливо нагромаджувати чи резервувати; форми

кругообігу виробничих засобів; формування і використання основних засобів; управління оборотними коштами; своєрідності контролінгу витрат та порядку формування тарифів на перевезення пасажирів.

3. Доведено, що основну питому вагу серед джерел формування фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту займають власні кошти. Частка залучених та позичених коштів у загальній структурі фінансових ресурсів підприємств галузі є незначною. Залучені кошти сформовані, в основному, за рахунок кредиторської заборгованості. Найменшу частку у структурі фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту становлять позикові кошти. Згадане джерело формування ресурсів комунальних електротранспортних підприємств репрезентоване здебільшого короткостроковими кредитами банків, які використовуються на покриття потреби в оборотних коштах. Підприємства міського електротранспорту недостатньо використовують у фінансовому забезпеченні своєї діяльності довгострокові кредити банків. Така ситуація із використанням кредитних ресурсів пов'язана з тим, що згадані підприємства не в змозі виконувати зобов'язання за кредитами самостійно, без підтримки органів місцевого самоврядування.

4. Проведеним аналізом фінансового стану виявлено, що електротранспортні підприємства не володіють достатніми високоліквідними активами для погашення своїх поточних зобов'язань. Останніми роками спостерігається зниження питомої ваги власних фінансових ресурсів у загальній сумі коштів, авансованих у діяльність підприємств цієї галузі, що зумовлює виникнення постійної потреби у погашенні витрат за допомогою бюджетних коштів (дотацій). На більшості підприємств міського електротранспорту спостерігається сповільнення оборотності активів, що підтверджує нестабільність їхнього розвитку в сучасних умовах господарювання. До того ж, згадані підприємства є нерентабельними, тобто працюють збитково.

5. З'ясовано, що підприємства міського електротранспорту мають

труднощі із залученням довгострокових інвестицій, оскільки всі їхні позичені кошти обмежуються кредиторською заборгованістю. Такі узагальнення були зроблені завдяки введенню в аналіз додаткового коефіцієнта фінансування – показника співвідношення кредиторської заборгованості та власних коштів підприємств. Порівняння значень коефіцієнта фінансової залежності і показника співвідношення кредиторської заборгованості та власних коштів підтверджує, що кредиторська заборгованість стала основним джерелом фінансування активів для більшості підприємств. Це пояснюється тим, що у багатьох випадках штрафні санкції, передбачені за порушення розрахункової дисципліни, носять формальний характер через неможливість їх застосування до підприємств-боржників як з боку партнерів, так і з боку держави внаслідок планової збитковості діяльності. Саме ця обставина значною мірою обумовлює наявність достатньо високої заборгованості із виплати заробітної плати та зростання заборгованості перед іншими кредиторами.

6. Обґрунтовано положення, що вирішення ситуації щодо збитковості та постійної нестачі коштів для забезпечення діяльності комунальних транспортних підприємств є важливим державним завданням, оскільки втрата згаданого сегменту ринку транспортних перевезень матиме значний вплив на забезпечення державою соціальних гарантій багатьом категоріям громадян. Неповне відшкодування пільгового проїзду з державного та місцевого бюджетів, не врахування місцевими органами влади фактичних обсягів пільгових перевезень, а також нерівномірний розподіл субвенції упродовж року негативно впливають на фінансове забезпечення підприємств міського електротранспорту. Тому для практичної реалізації заходів їхньої державної фінансової підтримки, крім бюджетних трансфертів, пропонується використовувати низку джерел фінансових ресурсів, акумульованих на місцевому рівні. Зокрема, це використання на вказані цілі: частини податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів; коштів, отриманих від зборів із міських платних стоянок; коштів екологічного збору з продажу паливно-мастильних матеріалів; збору на розвиток

пасажирського електротранспорту. Акумуляування фінансових ресурсів із вказаних джерел дозволить, з одного боку, створити сприятливі умови для розвитку міського електротранспорту та поліпшити механізм його державного регулювання, а з іншого – підвищити якість і повноту задоволення потреб населення в послугах із перевезення за доступними цінами.

7. Переконаливо аргументовано, що одним із можливих шляхів фінансування поповнення й оновлення парку рухомого складу електротранспортних підприємств є використання фінансового лізингу, що обумовлено перевагами цього методу фінансування капітальних інвестицій. Для прийняття рішення на користь вибору лізингу чи банківського кредитування при покупці нових тролейбусів та трамваїв запропоновано методику порівняння приведеного до сучасних умов обсягу платежів при використанні цих способів залучення капіталу підприємствами міського електротранспорту. При відомих параметрах, відображених у лізинговій угоді та договорі банківського кредитування, за допомогою зазначеної методики можна порівняти можливі витрати підприємства на реалізацію запланованого заходу.

8. Враховуючи обмежені можливості бюджетного фінансування розвитку підприємств міського електротранспорту, розглянуто перспективи залучення до програм розвитку міського електротранспорту приватного капіталу. З цією метою запропоновано використати економіко-математичну модель оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення регіональних інвестиційних проектів. Використання вказаної моделі інтерпретує можливості залучення для фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту коштів приватних компаній у поєднанні із бюджетними ресурсами. Модель оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення дає можливість раціонально розподілити обмежені бюджетні кошти між конкретними проектами розвитку міського електротранспорту, а також спрямувати їх у ті проекти, які мають найбільший як економічний, так і соціальний ефект для конкретного регіону, міста чи окремого підприємства

міського електротранспорту.

Застосування розглянутих пропозицій є найбільш реальним шляхом виходу галузі пасажирських перевезень міським електротранспортом із кризи.

Подальше дослідження викладених питань теоретичного та практичного характеру повинно розгортатись за такими векторами: проведення економічного моніторингу пасажирського транспорту в регіонах; створення умов для стабільної роботи підприємств галузі та їх розвитку; розробка єдиних методичних вказівок щодо розрахунку економічно обґрунтованих сум бюджетного відшкодування за перевезення пільгових категорій пасажирів; мобілізація та освоєння альтернативних джерел фінансового забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту; задоволення потреб населення у транспортних послугах на рівні світових стандартів.

Додаток А

**Рухомий склад підприємств міського електротранспорту за регіонами
України за період 2000-2008 рр. [219, с. 151-152]**

(одиниць)

Регіон	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Тролейбуси									
Україна	5313	5186	5037	4833	4683	4554	4541	4494	4307
Автономна Республіка Крим	365	362	353	344	344	344	324	319	320
області									
Вінницька	151	153	148	148	144	144	142	145	137
Волинська	85	84	84	84	83	83	85	88	87
Дніпропетровська	425	421	415	395	372	352	349	311	278
Донецька	683	669	621	610	564	545	536	535	523
Житомирська	202	202	197	193	189	189	190	177	170
Запорізька	218	215	204	185	180	180	186	185	175
Івано-Франківська	45	45	45	45	45	45	46	48	46
Київська	49	43	32	31	31	31	31	25	26
Кіровоградська	79	77	70	67	67	56	56	56	41
Луганська	229	215	214	207	203	195	191	182	173
Львівська	119	117	117	105	105	105	120	120	90
Миколаївська	65	65	69	66	63	58	55	56	56
Одеська	220	199	196	193	185	184	172	172	172
Полтавська	228	213	204	190	181	171	169	162	151
Рівненська	71	69	69	72	72	69	72	73	74
Сумська	101	92	91	87	86	80	86	84	77
Тернопільська	78	78	79	70	70	66	69	66	62
Харківська	435	405	375	344	329	313	285	304	289
Херсонська	99	95	91	91	98	98	98	99	101
Хмельницька	133	133	134	132	132	129	131	130	129
Черкаська	132	131	132	122	121	115	111	105	102
Чернівецька	133	132	132	132	132	133	132	113	106
Чернігівська	143	143	148	148	146	142	147	140	132
міста									
Київ	583	588	594	556	528	514	554	592	608
Севастополь	242	240	223	216	213	213	204	207	182
Трамвайні вагони									
Україна	3459	3388	3247	3103	3000	2905	2859	2821	2736
Автономна Республіка Крим	32	32	32	32	32	32	32	32	32
області									
Вінницька	105	111	111	111	107	107	102	116	105
Дніпропетровська	585	581	550	543	538	533	532	519	503
Донецька	570	561	511	495	465	462	441	439	426
Житомирська	38	38	37	36	36	36	36	34	32
Запорізька	270	251	238	214	214	213	213	208	202

Продовж. дод. А

Луганська	67	63	57	55	59	56	51	46	41
Львівська	187	185	180	173	172	172	172	172	174
Миколаївська	135	138	136	133	126	116	114	116	117
Одеська	305	304	303	298	289	279	283	274	276
Сумська	31	31	30	24	24	18	15	16	16
Харківська	552	522	492	427	385	372	367	352	330
міста									
Київ	582	571	570	562	553	509	501	497	482

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абалкин Л. Обновление социалистической собственности / Л. Абалкин // Экономическая газета. – 1988. – № 45. – С. 9–13.
2. Алексеєнко Л. М., Олексієнко В. М., Юркевич А. І. Економічний словник: банківська справа, фондовий ринок (українсько-англійсько-російський тлумачний словник) / Л. М. Алексеєнко, В. М. Олексієнко, А. І. Юркевич. – К.: Видавничий будинок „Максимум”; Тернопіль: Економічна думка, 2000. – 592 с.
3. Аналіз звітів підприємств міського електротранспорту за 2006 рік у порівнянні з 2005 роком // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2007. – Випуск 1. – С. 42–58.
4. Андресюк Б. П. Місцеве самоврядування в сучасній Україні: проблеми і перспективи / Б. П. Андресюк. – К., 1997. – 319 с.
5. Апанасенко К. Генезис правового інституту комунальної власності в Україні / К. Апанасенко // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 9. – С. 52–54.
6. Апанасенко К. Управління об'єктами комунальної власності: окремі аспекти / К. Апанасенко // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 8. – С. 20–23.
7. Апанасенко К. Комунальна власність як самостійна форма власності: ознаки, співвідношення з державною формою власності / К. Апанасенко // Право України. – 2005. – № 10. – С. 35–38.
8. Базиков А. А. Транспортные и коммунально-бытовые услуги: эффективность и качество / А. А. Базиков. – Алма-Ата: Казахстан, 1979. – 120 с.
9. Баймуратов М. А., Григорьев В. А. Муниципальная власть: актуальные проблемы становления и развития в Украине / М. А. Баймуратов, В. А. Григорьев. – О., 2003. – 248 с.

10. Баклаков В. В. Требования к перспективному подвижному составу наземного городского пассажирского транспорта / В. В. Баклаков // Питання розвитку міського електротранспорту в ринкових умовах господарювання. – 2006. – № 2. – С. 75–78.
11. Балабанов И. Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? / И. Т. Балабанов. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 480 с.
12. Батанов О. В. Конституційно-правовий статус територіальних громад в Україні: монограф. / О. В. Батанов ; за заг. ред. В. Ф.Погорілка. – К., 2003. – 399 с.
13. Безкоровайна С. В. Методологія формування цінової політики підприємства / С. В. Безкоровайна // Актуальні проблеми економіки. – 2002. – № 6. – С. 31–34.
14. Безушко О. Діючі пільги на проїзд (інформація до роздумів) / О. Безушко // Перевізник. – 2003. – вересень. – С. 16–17.
15. Бейкул С. П. Щодо державної уваги електротранспорту / С. П. Бейкул // [Коммунальное хозяйство городов. – 1998. – Вып.17.](#) – С. 36–38.
16. Белолипецкий В. Г. Финансы фирмы: Курс лекций. / В. Г. Белолипецкий. – М.: ИНФРА-М, 1998. – 298 с.
17. Березин В., Шефтер Я., Шमितков А., Трякин К. О реформировании организационно-финансового механизма общественного пассажирского транспорта (разработки рекомендаций) / В. Березин, Я. Шефтер, А. Шमितков, К. Трякин // Автомобильный транспорт. –1997. – № 9. – С. 10–16.
18. Бернар И., Колли Ж.-К. Толковый экономический и финансовый словарь. В 2-х томах. – Т.1: Пер. с фр. / И. Бернар, Ж.-К. Колли. – М.: Международные отношения, 1997. – 784 с.
19. Бескид Й. М. Проблеми державної фінансової підтримки підприємств міського електротранспорту / Й. М. Бескид, В. В. Костецький // Матеріали II міжнародної науково-практичної конференції „Формування єдиного

- наукового простору Європи та завдання економічної науки”. – Тернопіль. – 2008. – С. 120–123.
20. Білик М. Д. Управління фінансами державних підприємств / М. Д. Білик. – К.: Знання, КОО, 1999. – 312 с.
 21. Бланк И. А. Основы финансового менеджмента. Т.1. / И. А. Бланк. – К.: Ника-Центр, 1999. – 592 с.
 22. Борисов А. Б. Большой экономический словарь. Изд. 2-е, перераб. и доп. / А. Б. Борисов. – М.: Книжный мир, 2004. – 860 с.
 23. Бочаров В. В. Методы финансирования инвестиционной деятельности предприятий / В. В. Бочаров. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 160 с.
 24. Буряк Л. Д. Фінансові ресурси підприємства / Л. Д. Буряк. // Фінанси України. – 2000. – № 9. – С. 23–26.
 25. Буряк Л. Д., Марченко А. А. Формування фінансових ресурсів суб’єктів господарювання в трансформаційний період / Л. Д. Буряк, А. А. Марченко. // Вчені записки КНЕУ. – 2002. – Випуск 4. – С. 142–148.
 26. Буряковський В. В., Кармазин В. Я., Каламбет С. В. Фінанси підприємств: Учебний посібник / В. В. Буряковський, В. Я. Кармазин, С. В. Каламбет. – Дніпропетровськ: Пороги, 1998.
 27. Бюджетний кодекс України. Закон України від 21.06.2001 р. № 2542–III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 37.
 28. Ванькович Д. Організація системного підходу в управлінні фінансовими ресурсами / Д. Ванькович // Регіональна економіка. – 2001. – № 3. – С. 225–231.
 29. Василик О. Д. Теорія фінансів. Підручник / О. Д. Василик. – К.: НІОС, 2000. – 416 с.
 30. Василик О. Д. Фінанси в економічній системі держави / О. Д. Василик // Фінанси України. – 2000. – № 1. – С. 3–10.
 31. Васюренко О. В., Лазаренкова Г. М. Фінансове управління потребує точного визначення окремих понять / О. В. Васюренко, Г. М. Лазаренкова // Фінанси України. – 2003. – № 1. – С. 28–33.

32. Веклич В. Ф. Об основных научно-технических проблемах развития городского электрического транспорта / В. Ф. Веклич // Коммунальное хозяйство городов. – 1998. – Вып. 17. – С. 9–17.
33. Величко О. Становлення комунальної власності: розвиток місцевих бюджетів і соціальної сфери / О. Величко // Розбудова держави. – 1998. – № 9/10. – С. 44–47.
34. Вербицкая В. И. Планирование бюджетной поддержки предприятий городского пассажирского транспорта (на примере автобусного транспорта г. Харькова) : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. экон. наук : спец. 08.02.03 „Организация управления, планирования и регулирования экономики” / В. И. Вербицкая. – Харьков, 2002. – 20 с.
35. Вінник О. М. Право власності як основний правовий режим майна суб’єкта підприємницької діяльності / О. М. Вінник // Економіко-правові проблеми трансформації відносин власності в Україні: Зб. наук, праць. – К., 1997. – С. 139–140.
36. Вінник О. Приватні та публічні інтереси, їх роль і відображення в господарському праві / О. Вінник // Підприємництво, господарство і право. – 2001. – № 5. – С. 10–13.
37. Вірченко В. В. Стан та основні напрямки удосконалення роботи міського електричного транспорту в сучасних умовах / В. В. Вірченко // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2008. – Випуск 3-4. – С. 30–37.
38. Вплив лізингу на подальший розвиток підприємництва [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум. : agroua.net/economics/documents/category-142/doc-292/.
39. Гарсой А. Государственно-частное финансирование транспортной инфраструктуры / А. Гарсой // Проблемы развития транспортных и инженерных коммуникаций. – 1997. – № 6. – С. 32–36.
40. Гончаров М. Ю. Системний факторний аналіз економічних процесів на транспорті / М. Ю. Гончаров. – К.: Логос, 1999. – 423 с.

41. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. – К.: Вид-во ред. “Закон & Бізнес”, 2003. – 194 с.
42. Государственные финансы: Учебное пособие. / [Федосов В. М., Огородник С. Я., Сутормина В. Н. и др.]; под ред. проф. В. М. Федосова, С. Я. Огородника, В. Н. Суторминой. – К.: Лыбидь, 1991. – 276 с.
43. Гребельный В. И. Финансы предприятий. Учебное пособие / В. И. Гребельный. – К.: Изд-во Европейского ун-та, 2000.
44. Гривківська О. В. Теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення діяльності підприємств / О. В. Гривківська // Формування ринкових відносин в Україні. – 2004. – № 2. – С. 12–15.
45. Гримич М. Інститут власності у звичаєво-правовій культурі українців ХІХ – початку ХХ століття / М. Гримич. – К., 2004. – 588 с.
46. Гринюк Р. Ф. Комунальна власність як економічна основа місцевого самоврядування (правовий аспект) / Р. Ф. Гринюк // Концепція розвитку законодавства України: Матеріали науково-практичної конференції. – К., 1996. – С. 151–152.
47. Гуляева Н. М., Сьомко О. В. Фінансові ресурси підприємств / Н. М. Гуляева, О. В. Сьомко // Фінанси України. – 2003. – № 12. – С. 58–62.
48. Гура Н. О. Проблеми оподаткування підприємств житлово-комунального господарства / Н. О. Гура // Фінанси України. – 2006. – № 11. – С. 34–42.
49. Гураль П. Поняття і сутність місцевого самоврядування в Україні / П. Гураль // Самоврядування та самоорганізація територіальних громад: Матеріали наук.-практ. конф. (Львів, 24-25 червня 1999 р.). – Львів, 1999.
50. Далека В. Х. Ресурсозбереження – головна стратегія сталого розвитку міських пасажироперевезень / В. Х. Далека // Коммунальное хозяйство городов. – 2002. – Вып. 36. – С. 449–453.
51. Далека В. Х. Оцінка ресурсовикористання на підприємствах міського електротранспорту / В. Х. Далека // [Коммунальное хозяйство городов. – 2002. – Вып. 46.](#) – С. 189–196.
52. Далека В. Х. Методологічні аспекти ресурсозбереження на міському

- електричному транспорті / В. Х. Далека // Коммунальное хозяйство городов. – 2003. – Вып. 49. – С. 179–184.
53. Далека В. Х. Наукове забезпечення ресурсозбереження на міському електротранспорті в ринковому середовищі / В. Х. Далека // [Коммунальное хозяйство городов. – 2003. – Вып. 53.](#) – С. 146–152.
54. Дымченко В. В. Социально ориентированное управление организационно-экономической устойчивостью предприятий городского электрического транспорта в условиях формирования рыночных отношений : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. экон. наук : спец. 08.10.01 „Размещение производительных сил и региональная экономика” / В. В. Дымченко. – Харьков, 2003. – 20 с.
55. Державна програма розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки. Затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 р. № 1855 // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2007. – Випуск 1. – С. 6–17.
56. Дікань Л. В., Голуб Ю. О. Фінансове забезпечення діяльності підприємства: сутність та джерела / Л. В. Дікань, Ю. О. Голуб // Економіка розвитку. – 2007. – № 3. – С. 65–68.
57. Довбня С. Б., Ковзель К. А. Модель комплексної оптимізації фінансування підприємства / С. Б. Довбня, К. А. Ковзель // Фінанси України. – 2006. – № 5. – С. 134–141.
58. Евдокимов Н. А. Современные методы управления затратами в транспортной компании / Н. А. Евдокимов // Вестник транспорта. – 2004. – № 4. – С. 31–34.
59. Экономика, организация и планирование городского хозяйства / [А. И. Файнберг, А. А. Домбровский, Т. А. Строганова и др.]. – М.: Стройиздат, 1969. – 393 с.
60. Экономика, организация и планирование городского электротранспорта. Учебн. пособие. / [А. И. Файнберг, С. В. Розенберг, Т. А. Строганова,

- Р. И. Орлова, Ш. З. Вассерман, В. П. Наумов и др.]. – М.: Стройиздат, 1977. – 230 с.
61. Економічна енциклопедія. У трьох томах. Т.3 / [Ред. кол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін.]. – К.: Видавничий центр „Академія”, 2002. – 952 с.
 62. Експрес результати дослідження ринку лізингу України. 2008 рік / Проект Міжнародної фінансової корпорації „Розвиток лізингу в Україні”. – К., 2008. – 13 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум. : www.rla.com.ua/files/survey_ukr.pdf.
 63. Енциклопедія банківської справи України / [Ред. кол.: В. С. Стельмах та ін.]. – К.: Молодь, ІнЮре, 2001. – 687 с.
 64. Єрмошкіна О. В. Управління фінансовими ресурсами та фінансовими потоками: концепції, проблеми, перспективи / О. В. Єрмошкіна // Вісник Національного університету „Львівська політехніка”. Серія: Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – Львів: НУ „Львівська політехніка”, 2007. – № 606. – С. 33-38.
 65. Єрмошкіна О. В. Фінансові відносини, ресурси, потоки: трансформація теоретичних підходів / О. В. Єрмошкіна // Економічний вісник Донбасу. – 2008. – № 4 (14). – С. 69-74.
 66. Єрмошкіна О. В. Джерела фінансових ресурсів підприємств: підходи, класифікація, управління / О. В. Єрмошкіна // Економіка : проблеми теорії та практики : зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – Вип. 249. – Т. IV. – С. 962-973.
 67. Жарова О. М. Удосконалення аналізу рентабельності перевезень / О. М. Жарова // Управління результатами діяльності автотранспортних підприємств: Зб. наук. праць. – Харків, 1998. – С. 23–28.
 68. Жемеренко Є. В. Актуальні проблеми становлення та розвитку комунальних відносин в Україні / Є. В. Жемеренко // Актуальні проблеми економіки. – 2005. – № 9. – С. 3–10.

69. Жнякін Б. О., Краснова В. В., Бичкова О. В. Економіка підприємств соціальної інфраструктури: Навч. посібник / Б. О. Жнякін, В. В. Краснова, О. В. Бичкова. – Донецьк: ДонНУ, 2003. – 160 с.
70. Загородній А. Г., Вознюк Г. Л., Смовженко Т. С. Фінансовий словник. – 4-те вид., випр. та доп. / А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк, Т. С. Смовженко. – К.: Т-во „Знання”, КОО; Львів: Вид-во Львів. банк. ін-ту НБУ, 2002. – 566 с.
71. Загородній А. Г. Планування та організація оновлення основних засобів на засадах лізингу / А. Г. Загородній. – Львів.: Вид-во Львів. банк. ін-ту НБУ, 2002. – 144 с.
72. Закон Української РСР „Про місцеві Ради народних депутатів Української РСР та місцеве самоврядування” від 07.12.1990 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум. : <http://www.rada.gov.ua>.
73. Закон Української РСР „Про власність” від 07.02.1991 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум. : <http://www.rada.gov.ua>.
74. Закон України „Про транспорт” від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР (із змінами і доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум. : <http://www.rada.gov.ua>.
75. Закон України „Про податок на додану вартість” від 03.04.1997 р. №168/97-ВР (із змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум. : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws>.
76. Закон України „Про місцеве самоврядування в Україні” від 21.05.1997 р. № 280/97–ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – № 24. – С. 379–429.
77. Закон України „Про лізинг” від 16.12.1997 р. № 723-ВР // Відомості Верховної Ради. – 1998. – № 16.
78. Закон України „Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом” від 30.06.1999 р. № 784-XIV // Господарське судочинство в Україні. Судова практика. Застосування законодавства про

- банкрутство. / Упоряд. Б. М. Поляков, відп. ред. Д. М. Притика. – К.: Концерн „Видавничий дім „ІнЮре”, 2004.
79. Закон України „Про внесення змін до Закону України „Про лізинг” від 11.12.2003 р. № 1381-15 // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 15.
80. Закон України „Про загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2004-2010 роки” від 24.06.2004 р. №1869-IV.
81. Закон України „Про міський електричний транспорт” від 29.06.2004 р. № 1914-IV // Офіційний вісник України. – 2004. – № 30.
82. Закон України „Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом” від 30.06.1999 р. № 784-XIV // Господарське судочинство в Україні. Судова практика. Застосування законодавства про банкрутство. / Упоряд. Б. М. Поляков, відп. ред. Д. М. Притика. – К.: Концерн „Видавничий дім „ІнЮре”, 2004.
83. Заяц Н. Е. Теория финансов: Учебное пособие / Н. Е. Заяц, М. К. Фисенко, Т. Е. Бондарь. 2-е изд., стереотип. – Мн.: Выш. школа, 1998. – 442 с.
84. Зятковська Л. І. Методологічні засади фінансового забезпечення підприємств / Л. І. Зятковська // Фінанси України. – 2007. – № 6. – С. 148–155.
85. Зятковський І. В. Фінансова діяльність суб’єктів господарювання. Навчальний посібник / І. В. Зятковський. – Тернопіль: Економічна думка, 2005. – 356 с.
86. Зятковський І. В. Фінанси підприємств: Навчальний посібник. – 2-ге вид., перероб. та доп. / І. В. Зятковський. – К.: Кондор, 2003. – 364 с.
87. Зятковський І. В. Теоретичні засади фінансів підприємств / І. В. Зятковський // Фінанси України. – 2000. – № 4. – С. 17–20.
88. Іващук О. Т. Методи дослідження операцій в економіці / О. Т. Іващук. – Тернопіль, 2003. – 332 с.

89. Іващук О. Т. Кількісні методи та моделі фінансового прогнозування / О. Т. Іващук. – Тернопіль, 2004. – 261 с.
90. Іващук О. Моделювання оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення підприємств міського електротранспорту / Олег Іващук, Володимир Костецький // Наука молода. – 2009. – № 12. – С. 128–135.
91. Ивлиева М. Ф. Категории „финансы” и „финансовая деятельность государства” в науке финансового права / М. Ф. Ивлиева // Государство и право. – 2004. – № 7. – С. 20–26.
92. Інформаційно-аналітичні матеріали до засідання колегії Міністерства з питань житлово-комунального господарства України „Підсумки роботи житлово-комунального господарства за 2007 рік” // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2008. – Випуск 1. – С. 50–58.
93. Исправников В. Местные советы как субъекты присвоения и хозяйствования / В. Исправников // Вопросы экономики. – 1989. – № 3. – С. 103–107.
94. Казакова С. О. Система показателей, характеризующих деятельность городского пассажирского транспорта / С. О. Казакова // Регіональні перспективи. – 2002. – № 5. – С. 82–84.
95. Каменева Е. А., Барулин С. В. Финансы жилищно-коммунального хозяйства / Е. А. Каменева, С. В. Барулин. – М.: Ось-89, 2003. – 192 с.
96. Канарчук В. Е., Левковец П. Р., Юртов В. М. Системные аспекты реинжиниринга на транспорте / В. Е. Канарчук, П. Р. Левковец, В. М. Юртов // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатації автомобілів: Зб. наук. пр. Вип. 12. – К.: НТУ, ТAU, 2001. – С. 296–310.
97. Кириленко О. П. Місцеві фінанси: Навчальний посібник / О. П. Кириленко. – Тернопіль: Астон, 2005. – 140 с.
98. Клочко Ю. В. Уровни стратегии с точки зрения современного научного подхода / Ю. В. Клочко // Новые решения в современных технологиях:

- Вестник Харьковского гос. политехн. ин-та. – 1998. – Вып. 9. – С. 15–18.
99. Ковалев В. В. Введение в финансовый менеджмент / В. В. Ковалев. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 768 с.
100. Ковалюк О. М. Фінансовий механізм організації економіки України (проблеми теорії і практики) : монограф. / О. М. Ковалюк. – Львів: Видавничий центр Львівського національного університету ім. І. Франка, 2002. – 220 с.
101. Ковалюк О. М. Методологічні основи фінансового механізму / О. М. Ковалюк // Фінанси України. – 2003. – № 4. – С. 52–55.
102. Комунальний електротранспорт України: перспективи ... зникнення? / Офіційне повідомлення Колегії Рахункової палати України від 08.11.2006 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум. : http://www.ac-rada.gov.ua/achamber/control/uk/ublish/article/in?art_id=790872&cat_id=411
103. Концепція Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2006-2015 роки / Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15.06.2006 р. № 330-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум. : <http://www.rada.gov.ua>
104. Конькова О. Г. Аспекти розпорядження комунальною власністю / О. Г. Конькова // Економіка. Фінанси. Право. – 2004. – № 6. – С. 37–39.
105. Коробов М. Я. Фінансово-економічний аналіз діяльності підприємств / М. Я. Коробов. – К., Знання. – 2000.
106. Коссой Ю. М. Экономика и управление на городском электрическом транспорте / Ю. М. Коссой. – М.: Мастерство, 2002. – 352 с.
107. Коссой Ю. Проблемы и решения в поисках дополнительных источников финансирования городского пассажирского транспорта / Ю. Коссой // Омнибус. – 2003. – № 4.
108. Костецкий В. В. Проблеми функціонування підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецкий // Збірник тез доповідей Наукової конференції професорсько-викладацького складу, докторантів, здобувачів

наукових ступенів „Економічні, правові, інформаційні та гуманітарні проблеми розвитку України в постстабілізаційний період”. – Тернопіль: Економічна думка. – 2006. – С. 77–80.

109. Костецький В. В. Галузева специфіка функціонування підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Матеріали ІV Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих вчених „Сучасні проблеми соціально-економічного розвитку України”. – Том 6. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2006. – С. 34–36.
110. Костецький В. В. Особливості організації фінансового забезпечення функціонування і розвитку підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. – № 2. – С. 39–42.
111. Костецький В. В. Проблеми формування фінансових результатів діяльності підприємствами міського електротранспорту в сучасних умовах / В. В. Костецький // Збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції „Організація та економічні проблеми розвитку муніципальних утворень”. – Тернопіль: Економічна думка, 2006. – С. 153–157.
112. Костецький В. В. До питання визначення правового статусу підприємства міського електротранспорту / В. В. Костецький // Збірник тез доповідей Четвертої міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених „Економічний і соціальний розвиток України в ХХІ столітті”. Ч.2. – Тернопіль: Економічна думка, 2007. – С. 400–403.
113. Костецький В. В. Актуальні проблеми формування фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Світ фінансів. – 2007. – Випуск 3. – С.120–133.
114. Костецький В. В. Оцінка фінансового стану підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Збірник тез доповідей Наукової конференції професорсько-викладацького складу, докторантів, здобувачів наукових ступенів “Економічні, правові, інформаційні та гуманітарні

- проблеми розвитку України в постстабілізаційний період”. – Тернопіль. – 2008. – С. 62–64.
115. Костецький В. В. Використання фінансового лізингу на підприємствах міського електротранспорту / В. В. Костецький // Матеріали III міжнародної науково-практичної конференції „Формування єдиного наукового простору Європи та завдання економічної науки”. – Тернопіль. – 2009. – С. 69–71.
116. Костецький В. В. Проблеми та перспективи використання фінансового лізингу для оновлення рухомого складу підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Наука й економіка. – 2009. – № 3. – Том 2. – С. 108–113.
117. Костецький В. В. Проблеми використання бюджетних трансфертів для підтримки підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Інвестиції: практика та досвід. – 2009. – № 14. – С. 34–37.
118. Кравченко В. Місцеве самоврядування в історії України / В. Кравченко // Місцеве та регіональне самоврядування в Україні. – К., 1992. – 76 с.
119. Крат В. І. Проблеми реформування міського електротранспорту / В. І. Крат // Коммунальное хозяйство городов. – 1998. – Вып. 17. – С. 18–35.
120. Крат В. И. Реформирование городского электротранспорта / В. И. Крат // Экономика Украины. – 1999. – № 3. – С. 47–53.
121. Крат В. Міський електротранспорт / Матеріали круглого столу Транспортна інфраструктура Києва: як досягти європейських стандартів? / В. Крат // Економічний часопис – XXI. – 2004. – № 4. – С. 38–41.
122. Крат В. Відродження: роздуми спеціаліста: Ставлення до міського електротранспорту / В. Крат // Міське господарство України. – 2003. – № 3. – С. 37–39.
123. Крейнина М. Н. Финансовое состояние предприятия. Методы оценки / М. Н. Крейнина. – М.: ИКЦ «ДИС», 1997. – 224 с.
124. Крупка М. І. Фінансово-кредитний механізм інноваційного розвитку економіки / М. І. Крупка // Фінанси України. – 2001. – № 3.

125. Кураков Л. П., Кураков В. Л. Большой толковый словарь экономических и юридических терминов / Л. П. Кураков, В. Л. Кураков. – М.: Вуз и школа, 2001. – 720 с.
126. Лагинов Ю. Н. Городской пассажирский транспорт: организация, финансирование, хозрасчет / Ю. Н. Лагинов // Экономика и организация промышленного производства. – 1982. – № 7. – С. 180–189.
127. Ламбуцкий Н. Восприятие общественного транспорта должно измениться / Н. Ламбуцкий // Деловая столица. – 2005. – 5 декабря. – № 49. – С. 34.
128. Лановой В. Т. Самофинансирование – основа эффективного хозяйствования / В. Т. Лановой. – К.: Техніка, 1987. – 199 с.
129. Лисенко Н. М. Облік майна комунальних унітарних підприємств / Н. М. Лисенко // Формування ринкових відносин в Україні. – 2005. – №7. – С. 27–33.
130. Лист ДПА України від 25.05.2005 р. № 10194/7/15-1117.
131. Лист Міністерства фінансів України від 19.04.2005 р. № 31-04200-10-5/6957 “Про заповнення форми фінансового звіту”.
132. Лист Головного управління статистики у Тернопільській області від 22.11.2006 р. № 08-09/201 „Про затвердження коефіцієнтів співвідношення кількості безплатних і платних пасажирів для громадського транспорту у міському і приміському сполученні”.
133. Лысюк В. М., Шлафман Н. Л., Стоянова М. Н. Альтернативные пути повышения эффективности городского электротранспорта / В. М. Лысюк, Н. Л. Шлафман, М. Н. Стоянова // Экономические инновации. – 2000. – Выпуск 8. – С. 214–225.
134. Ложачевська О. Характеристика транспортної галузі України / О. Ложачевська // Економіст. – 2002. – № 10. – С. 42–45.
135. Львовчкін С. В. Фінансовий механізм макроекономічного регулювання / С. В. Львовчкін // Фінанси України. – 2000. – № 9. – С. 25–33.
136. Майоров А. В. Зарубежный опыт оценки качества обслуживания пассажиров наземным пассажирским транспортом общего пользования /

- А. В. Майоров // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2007. – Випуск 2. – С. 67–69.
137. Маковецкий М. Ю. Инвестиционное обеспечение экономического роста: теоретические проблемы, финансовые инструменты, тенденции развития / М. Ю. Маковецкий. – М.: АНКІЛ, 2005. – 312 с.
138. Малахова Н. Б. Методи оцінки ефективності суб'єктів природних монополій / Н. Б. Малахова // Економічна теорія. – 2005. – № 2. – С. 96–106.
139. Маликов И. И., Вербицкая В. И. Проблема окупаемости общественного пассажирского транспорта и социальный фактор / И. И. Маликов, В. И. Вербицкая // Економіка: проблеми теорії та практики. – Вип. 65. – С. 20-23.
140. Марченко А. А. Аналіз джерел формування фінансових ресурсів / А. А. Марченко // Фінанси України. – 2002. – № 9. – С. 102–108.
141. Марченко А. А. Проблеми визначення оптимальної структури фінансових ресурсів суб'єктів господарювання / А. А. Марченко // Праці Другої міжнародної третьої всеукраїнської наукової конференції студентів та молодих учених “Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, стале економічне зростання” Частина 1. – Донецьк, грудень, 2002. – С. 92–94.
142. Матюшенко І. Ю. Основи фінансового менеджменту: Навчальний посібник / І. Ю. Матюшенко. – К.: Центр навчальної літератури, 2003. – 220 с.
143. Методичні рекомендації з планування, обліку і калькулювання собівартості робіт (послуг) на підприємствах і в організаціях житлово-комунального господарства, затверджені наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 06.03.2002 р. № 47 // Інформаційний бюлетень Держбуду. – 2002. – № 4 (квітень).
144. Методичні рекомендації щодо розрахунків економічно обґрунтованих тарифів на житлово-комунальні послуги, затверджені наказом Державного

комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 29.03.1999 р. № 78 // Міське господарство України. – 1999. – № 49.

145. Методичні рекомендації щодо розрахунку тарифів на послуги міського електротранспорту, затверджені наказом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України 25.03.2008 р. № 71 // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2008. – Випуск 1. – С. 3–13.
146. Методичні рекомендації щодо визначення повної собівартості послуг міського електротранспорту, затверджені наказом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України 25.03.2008 р. № 72 // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2008. – Випуск 1. – С. 13–29.
147. Механизм территориального самоуправления и рыночное регулирование / Отв. ред. Г. А. Ковалева, А. И. Татаркин. – Екатеринбург, 1991. – 144 с.
148. Мец В. О. Економічний аналіз фінансових результатів та фінансового стану підприємства : Навч. посіб. / В. О. Мец. – К.: Вища школа, 2003. – 278 с.
149. Місцеві фінанси : Навч.-метод. посібник для самост. вивч. дисц. / М. А. Гапонюк, В. П. Яцюта, А. Є. Буряченко, А. А. Славкова. – К.: КНЕУ, 2002. – 184 с.
150. Місцеві фінанси : Підручник / [О. П. Кириленко, О. Р. Квасовський, А. В. Лучка та ін.] ; за ред. О. П. Кириленко. – К.: Знання, 2006. – 677 с.
151. Міщенко В. І., Луб'яницький О. Г., Слав'янська Н. Г. Основи лізингу / В. І. Міщенко, О. Г. Луб'яницький, Н. Г. Слав'янська. – К.: Товариство “Знання”, КОО, 1997. – 138 с.
152. Могилевич М. В. Планирование и управление ресурсами на транспорте в условиях рынка / М. В. Могилевич. – К., 1996. – 176 с.
153. Мозолин В. П. Право государственной (общенародной) собственности в условиях совершенствования социализма / В. П. Мозолин // Советское государство и право. – 1987. – № 5. – С. 37–45.

154. Моляков Д. С. Финансы предприятий отраслей народного хозяйства: Учеб. пособие / Д. С. Моляков. – М.: Финансы и статистика, 1999. – 199 с.
155. Морозова Л. А. Государство и собственность (проблемы межотраслевого института) / Л. А. Морозова // Государство и право. – 1996. – № 12. – С. 18–21.
156. Москаль О. І. Фінансове забезпечення розвитку агропромислового виробництва регіону (на матеріалах Чернівецької області) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.04.01 „Фінанси, грошовий обіг і кредит” / О. І. Москаль. – К., 2001. – 16 с.
157. Наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 26.03.2007 р. № 91 „Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розроблення та реалізації регіональних та місцевих програм розвитку міського електротранспорту на період до 2015 роки” // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2007. – Випуск 1. – С. 17–23.
158. Наказ Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 25.07.2007 р. № 96 „Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)” // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2007. – Випуск 3. – С. 3–8.
159. Никифорак І. І. Аналіз здійснення перевезень підприємствами міського електротранспорту / І. І. Никифорак // Науковий вісник Чернівецького університету. – 2002. – Вип. 162: Економіка. – С. 91–94.
160. Никольский П. С. Финансы в системе хозяйственного механизма управления промышленностью / П. С. Никольский. – М.: Финансы и статистика, 1982.
161. Нитти Ф. Основные начала финансовой науки / Ф. Нитти. – М.: Издание М. и С. Сабашниковых, 1904. – 625 с.

162. Оновлення рухомого складу міського електротранспорту. Проблеми та досвід // Інформаційний бюлетень Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства. – 2003. – № 4.
163. Опарін В. М. Фінансова система : теоретичні засади та практичні аспекти її розбудови в Україні / В. М. Опарін // Фінанси України. – 1998. – № 9. – С. 49–59.
164. Опарін В. М. Фінансові ресурси : проблеми визначення та розміщення / В. М. Опарін // Вісник НБУ. – 2000. – № 5. – С. 10–11.
165. Опарін В. М. Фінанси (Загальна теорія) : Навч. посібник / В. М. Опарін. – 2-ге вид., доп. і перероб. – К.: КНЕУ, 2001. – 240 с.
166. Оперативное управление финансовыми ресурсами предприятия : Учеб. пособие по менеджменту / [М. П. Владимирова, Э. Н. Рябинина, В. Л. Кураков и др.]. – Чебоксары, 2001. – 208 с.
167. Орлов А. Территориальное самоуправление / А. Орлов // Вопросы экономики. – 1989. – № 4. – С. 68–71.
168. Орлова Р. И., Зайцев Л. К., Пронин А. З. Экономика жилищно-коммунального хозяйства / Р. И. Орлова, Л. К. Зайцев, А. З. Пронин. – М.: Стройиздат, 1988. – 271 с.
169. Основные направления стабилизации работы и реформирования городского пассажирского транспорта в Российской Федерации // Материалы заседания коллегии Минтранса России от 04.07.2001 г. – М.: Центрорргтрудавтотранс, 2002. – 87 с.
170. Парнюк В. Лізинг в Україні : проблеми, законодавче забезпечення, перспективи / В. Парнюк // Економіка України. – 2003. – № 3. – С. 29–34.
171. Парубець О. М. Фінансова політика підприємств пасажирського транспорту / О. М. Парубець // Економічні інновації. – 2000. – Випуск 8. – С. 150-154.
172. Петленко Ю. В. Оптимізація джерел фінансових ресурсів підприємств / Ю. В. Петленко // Фінанси України. – 2000. – № 6. – С. 91–95.

173. Петровська І. О., Клиновий Д. В. Фінанси (з елементами статистики фінансів). Навч. посібник / І. О. Петровська, Д. В. Клиновий. – К.: ЦУЛ, 2002. – 300 с.
174. Плікус І. Й., Слободяник Ю. Б. Особливості функціонування фінансового механізму підприємств / І. Й. Плікус, Ю. Б. Слободяник // Економіка. Фінанси. Право. – 2003. – № 4. – С. 18-23.
175. Пойда-Носик Н. Н., Грабарчук С. С. Фінансові ресурси підприємства / Н. Н. Пойда-Носик, С. С. Грабарчук // Фінанси України. – 2003. – № 1. – С. 96–103.
176. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 “Основні засоби”. Затверджено наказом Міністерства фінансів України від 27.04.2000 р. № 92 (зі змінами та доповненнями).
177. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 “Запаси”. Затверджено Наказом Міністерства фінансів України від 20.10.1999 р. № 246 (зі змінами та доповненнями).
178. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 15 “Дохід”. Затверджено Наказом Міністерства фінансів України від 29.11.1999 р. № 290 (зі змінами та доповненнями).
179. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 “Витрати”. Затверджено Наказом Міністерства фінансів України від 31.12.1999 р. № 318 (зі змінами та доповненнями).
180. Посібник з економічного регулювання природних монополій. – К.: Міжнародний центр перспективних досліджень, 2005. – 67 с.
181. Правила надання послуг міським електричним транспортом. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 р. № 1735.
182. Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України. Затверджено наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 р. № 329.

183. Приймук О., Богомолова Н. Роль ремонтного виробництва в ефективному розвитку метрополітену сучасного мегаполіса / О. Приймук, Н. Богомолова // Економіст. – 2007. – № 6. – С. 46–48.
184. Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах: Наказ Міністерства статистики України від 27.05.1996 р. № 150.
185. Про заходи щодо поліпшення транспортного обслуговування населення та виготовлення транспортних засобів для перевезення пасажирів: Постанова Кабінету Міністрів України від 22.04.1997 р. № 379.
186. Про затвердження Порядку використання у 2007 році субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання вагонів для комунального електротранспорту (тролейбусів і трамваїв): Постанова Кабінету Міністрів України від 01.03.2007 р. № 350 // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2007. – Випуск 1. – С. 4–5.
187. Про тарифи на електричну енергію для міського електротранспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 26.06.2007 р. № 881 // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2007. – Випуск 3. – С. 3.
188. Путятін Ю. О., Пушкар О. І., Тридід О. М. Фінансові механізми стратегічного управління розвитком підприємства / Ю. О. Путятін, О. І. Пушкар, О. М. Тридід. – Харків: Основа, 1999. – 488 с.
189. Райсберг Б. А., Лозовський Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь / Б. А. Райсберг, Л. Ш. Лозовський, Е. Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 496 с.
190. Растяпін А. В., Бубенко С. П. Максимізація прибутку підприємства / А. В. Растяпін, С. П. Бубенко // Фінанси України. – 2002. – № 2. – С. 19–33.
191. Регуляторна реформа у житлово-комунальному господарстві України / Аналітична доповідь. – К.: Міжнародний центр перспективних досліджень, 2005. – 61 с.

192. Рибченко М. Ф. Методичні основи розрахунку й обліку лізингових платежів / М. Ф. Рибченко // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2009. – № 1. – С. 180–185.
193. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 13.04.2005 р. № 95-р. “Про складання фінансових планів підприємств”.
194. Румянцева Е. Е. Современные финансовые технологии управления предприятием : реорганизация финансовой функции / Е. Е. Румянцева // Менеджмент в России и за рубежом. – 2002. – № 1. – С. 111–124.
195. Русак Н. А., Русак В. А. Финансовый анализ субъекта хозяйствования: Справочное пособие / Н. А. Русак, В. А. Русак. – Мн.: Высшая школа, 1997. – 309 с.
196. Садеков А. А., Фролова Л. В., Шаруга Л. В. Ресурсный потенциал предприятия : Учебное пособие / А. А. Садеков, Л. В. Фролова, Л. В. Шаруга. – Киев – Донецк: Дон ДУЭТ, 1998.
197. Сатуріна С. Визначення місця стратегічного потенціалу в управлінні підприємством / С. Сатуріна // Економіст. – 2007. – № 2. – С. 45–47.
198. Свідзінський Ю. В. Фінансовий лізинг та його застосування для міського електротранспорту / Ю. В. Свідзінський // Лізинг в Україні. – 2007. – № 2. – С. 11–12.
199. Семенов В. О развитии социалистической собственности / В. Семенов // Вопросы экономики. – 1989. – № 3. – С. 111–115.
200. Семенович Т. А. Організаційно-економічний механізм стабілізації фінансового стану транспортних підприємств : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.06.01 „Економіка, організація і управління підприємствами” / Т. А. Семенович. – К., 2005. – 20 с.
201. Сергеева В. Г. Управление финансами транспортного предприятия в непромышленной сфере / В. Г. Сергеева. – С-Пб., 1999. – 120 с.
202. Слободяник Ю. Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах : автореф. дис. на

- здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.04.01 „Фінанси, грошовий обіг і кредит” / Ю. Б. Слободяник. – Суми, 2005. – 20 с.
203. Слободяник Ю. Б. Лізингові відносини в галузі пасажирського автотранспорту / Ю. Б. Слободяник // Зб. матеріалів першої Всеукраїнської науково-практичної конференції вчених, викладачів, практичних працівників „Розвиток фінансово-кредитної системи України в умовах ринкових трансформацій”. – Вінниця: „Універсам” – „Ландо Лтд”, 2003. – С. 228–230.
204. Словарь современной экономической теории Макмиллана. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 608 с.
205. Слесарев Д. А. Сравнительный анализ отечественных и зарубежных коммунальных предприятий / Д. А. Слесарев [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум. : <http://www.lab.obninsk.ru>
206. Смирнова Т. С. Теоретичні засади місцевого самоврядування в Україні. – автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.02 / Т. С. Смирнова. – К., 1998. – 17 с.
207. Соболев М. Н. Очерки финансовой науки / М. Н. Соболев. – Харьков: Изд. «Пролетарий», 1926. – 216 с.
208. Сокиринська І. Г. Діагностика фінансового забезпечення діяльності підприємства / І. Г. Сокиринська // Фінанси України. – 2003. – № 1. – С. 88–95.
209. Социалистическая собственность. Проблемы и перспективы // Вопросы экономики. – 1989. – № 4. – С. 87–91.
210. Социальная рыночная экономика. Учебник для вузов. – М.: Русская деловая литература, 1999. – 416 с.
211. Стан, проблеми та тенденції фінансування пасажирського транспорту загального користування // Перевізник UA. – 2004. – № 7. – С. 22–25.
212. Статистичні таблиці з послання Президента України „Про внутрішнє і зовнішнє становище в Україні у 2003 році” // Економіст. – 2004. – № 7. – С. 13–106.

213. Столяренко М. А. Критерии оптимального функционирования системы городского электротранспорта / М. А. Столяренко // Искусственный интеллект. – 2003. – № 4. – С. 373–378.
214. Стоянова Е. С., Быкова Е. В., Бланк И. А. Управление оборотным капиталом / [Е. С. Стоянова, Е. В. Быкова, И. А. Бланк и др.] ; под ред. Е. С. Стояновой. – М.: Перспектива, 1998. – 128 с.
215. Сухарський В. С. Економічний словник-довідник / В. С. Сухарський. – Тернопіль: Навчальна книга – Богдан, 2002. – 328 с.
216. Терещенко О. О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: Навч. посібник / О. О. Терещенко. – К.: КНЕУ, 2003. – 554 с.
217. Ткачук І. Економічні передумови самостійності регіону / І. Ткачук // Розбудова держави. – 1994. – № 11. – С. 13–15.
218. Точилін В., Венгер В. Напрями удосконалення державного регулювання цін (тарифів) на продукцію суб'єктів природних монополій / В. Точилін, В. Венгер // Економіст. – 2006. – № 9. – С. 33–35.
219. Транспорт і зв'язок України 2008. Статистичний збірник / Державний комітет статистики України. – К., 2009. – 281 с.
220. Транспортная политика Европейского Союза // Омнибус. – 2003. – № 12.
221. Файнберг А. И. Пособие по планированию и анализу работы коммунальных предприятий / А. И. Файнберг. – М.: Стройиздат, 1966. – 204 с.
222. Фінанси : Навч. посібник / [С. О. Булгакова, Л. І. Василенко, М. В. Гумінська та ін.] ; за ред. С. О. Булгакової. – К.: Київ. держ. торг.-екон. ун-т, 1999. – 174 с.
223. Фінанси : вишкіл студій : Навчальний посібник. / За ред. д.е.н., проф. С. І. Юрія. – Тернопіль: Карт-бланш, 2002.
224. Фінанси підприємств : Навчальний посібник. / За ред. проф. Г. Г. Кірейцева. – К.: ЦУЛ, 2002. – 268 с.
225. Финансы / Под ред. В. М. Родионовой. – М.: Финансы и статистика, 1995. – 431 с.

226. Финансы / [В. М. Родионова, Ю. Я. Вавилов, Л. И. Гончаренко и др.] ; под ред. В. М. Родионовой. – М.: Финансы и статистика, 1993. – 432 с.
227. Финансы : Учеб. пособие. / Под ред. проф. А. М. Ковалевой. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 564 с.
228. Финансы, денежное обращение и кредит : Учебник. / Под ред. В. К. Сенгачева, А. И. Архипова. – М.: Проспект, 2000.
229. Финансы. Денежное обращение. Кредит. : Учебник для вузов / [Л. А. Дробозина, Л. П. Окунева, Л. Д. Андросова и др.] ; под ред. проф. Л. А. Дробозиной. – М.: Финансы, ЮНИТИ, 1997.
230. Фінанси підприємств: Підручник / [А. М. Поддєрьогін, Л. Д. Буряк, А. М. Білик та ін.] ; кер. кол. авт. і наук. ред. проф. А. М. Поддєрьогін. – [5-те вид., перероб. та доп.]. – К.: КНЕУ, 2004. – 546 с.
231. Финансы предприятий / Под ред. проф. Н. В. Колчиной. – [2-е изд., испр. и доп]. – М.: Финансы, ЮНИТИ-ДАНА. – 2001. – 447 с.
232. Финансы предприятий / Под ред. О. С. Галушко. – Днепрпетровск: Центр экономического образования, 1999. – 256 с.
233. Финансовая энциклопедия / Под ред. И. А. Блиновой и А. И. Буковецкого. – М. Государственное издательство, 1924. – 973 с.
234. Финансовый менеджмент: Учебник для вузов / [Г. Б. Поляк, И. А. Акодис, Т. А. Краева и др.] ; под ред. проф. Г. Б. Поляка. – М.: Финансы, ЮНИТИ, 1997. – 518 с.
235. Финансовый менеджмент: теория и практика. Учебник / под ред. Е. С. Стояновой. - 5 изд. – М.: Издательство „Перспектива”, 2000. – 656 с.
236. Фінансова діяльність підприємств: Навч. посібник / В. І. Арначій, В. Д. Чумак, О. Ю. Смолянська, Л. В. Черненко. – К.: ВД „Професіонал”, 2004. – 240 с.
237. Финансово-экономический словарь / Под ред. М. Г. Назарова. – М.: АО Финстатинформ, 1995. – 224 с.
238. Финансовое управление компанией / Под общ. ред. Е. В. Кузнецовой. – М.: Фонд “Правовая культура”, 1995. – 383 с.

239. Фонотов А. Г. Ресурсный потенциал: планирование, управление / А. Г. Фонотов. – М.: Экономика, 1985.
240. Формування ринкової економіки. Зб. наук. праць. – Спец. вип.: Удосконалення економічної роботи на сільськогосподарських підприємствах в умовах перехідної економіки. – К.: КНЕУ, 2003. – С. 63–66.
241. Хім'як В. Оптимізація величини позикових коштів підприємств / В. Хім'як // Економіст. – 1998. – № 12. – С. 44–49.
242. Череп А. В. Удосконалення управління фінансовими ресурсами з метою підвищення результативності діяльності суб'єктів господарювання / А. В. Череп // Формування ринкових відносин в Україні. – 2005. – № 7. – С. 44–48.
243. Черновец В. Теоретические проблемы развития социалистической собственности / В. Черновец // Вопросы экономики. – 1989. – № 5. – С. 66–70.
244. Чигринець І. А. Аналітичне дослідження комерційної стійкості роботи автотранспортного підприємства / І. А. Чигринець. – К., 1999. – 27 с.
245. Чунаєв О. Якою бачиться муніципальна реформа / О. Чунаєв // Розбудова держави. – 1996. – № 6. – С. 39–42.
246. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради. – 2003. – № 40–44.
247. Шеремет А. Д., Сайфулин Р. С. Финансы предприятий / А. Д. Шеремет, Р. С. Сайфулин. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 343 с.
248. Шинкаренко В. Г. Координация и регулирование в управлении предприятием / В. Г. Шинкаренко // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2000. – Вип. 3. – С. 5–11.
249. Шумельда О. Шляхи оновлення трамвайного парку / О. Шумельда // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2007. – Випуск 4. – С. 45–48.
250. Юрій С. І. Дивергенція фінансів при розгортанні ринкових відносин / С. І. Юрій // Фінанси України. – 1996. – № 9. – С. 5–12.



УКРАЇНА
ТЕРНОПІЛЬСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
УПРАВЛІННЯ
ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

46021 м.Тернопіль, вул.М.Грушевського, 8 тел.факс.52-10-20, e-mail: oqku@tr.ukrtel.net

23.10.09г. № *1091/03-1*

Ректору Тернопільського
національного економічного
університету
д. е. н., професору С. І. Юрію

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи

Видана здобувачу кафедри фінансів Тернопільського національного економічного університету Костецькому Володимирі Володимировичу про те, що результати його дисертаційного дослідження на тему „Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту” мають практичну цінність, схвалені та застосовуються в діяльності управління житлово-комунального господарства Тернопільської обласної державної адміністрації, а саме пропозиції щодо поєднання бюджетних коштів та коштів приватних фірм і компаній при реалізації інвестиційних проектів з оновлення парку тролейбусів та технічного переоснащення об’єктів підприємства „Тернопільелектротранс”, яке перебуває у комунальній власності області та м. Тернополя зокрема.



Заступник начальника управління

В.П.МАЛИЙ



ВИКОНАВЧИЙ КОМПІТЕТ РІВНЕНСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
Управління житлово-комунального господарства



Комунальне підприємство
«Рівнеелектроавтотранс»

Україна, 33027, м. Рівне, вул. Д. Галицького, 23
тел. (0362) 23-17-73, факс (0362) 23-17-73
р/р 26007247285051 в КБ «Приватбанк»
м. Рівне, МФО 333391 Код ЗКПО 03362844
свідоцтво № 24921061, інд. подат. № 033628417161

№ 683

дв. жовтня 2009 р. Спеціалізованій вченій раді Д 58.082.03
Тернопільського національного
економічного університету

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Костецького Володимира Володимировича

Науково-теоретичні результати та практичні розробки дисертаційного дослідження Костецького Володимира Володимировича на тему „Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту” мають практичну цінність і використовуються у діяльності комунального підприємства „Рівнеелектроавтотранс”, а саме:

– пропозиції з удосконалення методики проведення аналізу фінансового стану підприємства міського електротранспорту, що дають можливість більш детально визначати реальний стан справ щодо наявності, розміщення і використання фінансових ресурсів підприємства;

Директор
КП „Рівнеелектроавтотранс”



С.Я. Загіней



УКРАЇНА
ТЕРНОПІЛЬСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ
 46000, м. Тернопіль, вул. Коперника, 1, тел. 52-15-14

“27” 10 _____ 2009 р.

№ 906 /07-2

Спеціалізованій вченій раді Д 58.082.03
 Тернопільського національного
 економічного університету

ДОВІДКА

**про впровадження результатів дисертаційної роботи
 Костецького Володимира Володимировича**

Результати дисертаційного дослідження Костецького Володимира Володимировича на тему „Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту” мають практичну цінність і застосовуються в роботі управління транспорту і зв'язку Тернопільської міської ради, а саме пропозиції дисертанта щодо удосконалення методики здійснення оцінки фінансового стану підприємств міського електротранспорту, зокрема КП „Тернопільелектротранс”, які дають змогу враховувати залежність підприємства від короткострокових фінансових зобов'язань, визначати збалансованість надходження грошових коштів та їх використання у часі та за обсягом і на цій основі здійснювати ефективне управління фінансовою стійкістю через виявлення індивідуальних особливостей надходження коштів, планувати їх раціональне використання.

В.о. начальника управління

С.Фроцу

С.Майборода
 52-69-41





Тернопільський національний економічний університет
Ternopil National Economic University

Lvivska Str. 11, Ternopil, 46020, Ukraine
 Tel./Fax +380 (352) 47 50 51
 E-mail: academ@tneu.edu.ua
 http://www.tneu.edu.ua

вул. Львівська, 11, Тернопіль, 46020, Україна
 Тел./факс +380 (352) 47 50 51
 E-mail: academ@tneu.edu.ua
 http://www.tneu.edu.ua

№ 12 6-24/2403

"23" 10 2019 р.

На № _____ від _____

„ЗАТВЕРДЖЕНО”
 Ректор Тернопільського національного
 економічного університету
 д. е. н., професор С. І. Юрій



ДОВІДКА

про впровадження у навчальний процес результатів дисертаційного дослідження викладача кафедри фінансів суб'єктів господарювання і страхування Тернопільського національного економічного університету Костецького Володимира Володимировича

Результати науково-дослідної роботи викладача кафедри фінансів суб'єктів господарювання і страхування Костецького Володимира Володимировича на тему „Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту” запроваджені кафедрою фінансів суб'єктів господарювання і страхування у навчальний процес за такими напрямками:

1) при викладанні курсу „Фінанси підприємств” (теми: „Основи фінансів підприємств”, „Грошові надходження підприємств”, „Кредитування підприємств”, „Оцінювання фінансового стану підприємства”);

2) при викладанні дисципліни „Фінансова діяльність суб'єктів господарювання” (теми: „Основи фінансової діяльності суб'єктів господарювання”, „Особливості фінансового забезпечення різних форм організації бізнесу”, „Самофінансування підприємства”, „Фінансова діяльність органів влади і створених ними організацій та установ”).

Довідка видана для представлення у Спеціалізовану вчену раду Д 58.082.03 Тернопільського національного економічного університету.

Завідувач кафедри фінансів
 суб'єктів господарювання і страхування
 к. е. н., доцент

I. М. Таранов

