

Володимир КОСТЕЦЬКИЙ

Тернопільський національний
економічний університет

**ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ
ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВАМИ МІСЬКОГО
ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

В процесі фінансових відносин, що виникають між підприємствами, банками, бюджетом, фондами, іншими юридичними, а також фізичними особами формуються грошові доходи, фінансуються підприємства, здійснюються платежі та розрахунки. За сучасних умов особливе значення для нормальної діяльності підприємства має фінансування, його достатність і своєчасність.

Вирішальним фактором, який забезпечує функціонування та розвиток як галузі в цілому, так і окремого підприємства міського електротранспорту, є наявність в їх стратегічному чи тактичному користуванні ресурсів і, перш за все, їх універсальної форми – фінансових ресурсів. Виконання необхідних обсягів транспортної роботи безпосередньо залежить від рівня фінансування.

Фінансування можна визначити як завершений процес забезпечення підприємства фінансовими ресурсами, що відтворюють здійснені раніше затрати, створюють необхідний резерв для забезпечення майбутніх обґрунтованих витрат щодо забезпечення необхідного обсягу та якості перевезень, програми розширеного відтворення, підтримки і удосконалення власної соціальної сфери.

Фінансовий результат господарської діяльності підприємства міського електротранспорту залежить від цілого ряду факторів. Визначальним серед них поряд з витратами на функціонування підприємства є розмір отримуваних доходів від цієї діяльності в будь-якій формі, включаючи й бюджетні дотації. Відступаючи від форм отримання доходу, двома основними напрямками його збільшення є ріст обсягів реалізації послуг та підвищення відпускнуої ціни

надаваної послуги. В інших сферах матеріального виробництва, якщо по якійсь причині неможливе ні одне ні друге, виробник змушений суттєво змінювати характеристики своєї продукції чи перейти на виробництво іншої. Підприємства міського електротранспорту такої можливості позбавлені. Максимум, на що вони можуть піти, це відкриття нових маршрутів. Проте це не завжди забезпечує отримання додаткових прибутків.

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

Отже, основним джерелом ресурсів, що направляються на розвиток підприємства, виступає прибуток – різниця між валовими доходами та витратами. Проте підприємство розпоряджається лише тою частиною прибутку, яка залишається після сплати всіх належних податків та обов'язкових платежів.

Склад доходів підприємств міського електротранспорту включає:

- доходи від платних перевезень (перевезення пасажирів, які сплачують за свій проїзд);
- бюджетні дотації (перевезення пасажирів, які користуються пільгами);
- доходи від інших видів діяльності (доходи, отримані від оренди власних приміщень, надходження від розміщення реклами на зупинках та рухомому складі тощо).

Доходи від платних перевезень складають до 90 % сукупних доходів. Такі доходи визначаються шляхом множення кількості пасажирів, що планується перевезти, на ціну одного перевезення (тариф). Перевезення пасажирів, яким надається пільга, здійснюється за рахунок бюджетних дотацій, сума яких визначається шляхом множення кількості безплатних перевезень пасажирів на діючий тариф. Доходи від інших видів діяльності плануються, виходячи з

досягнутого в попередній період рівня з урахуванням змін, що відбудуться в плановому періоді.

Проте зараз і на найближчу перспективу прибуток від основної та іншої комерційної діяльності (якщо він є) ще тривалий час не покриватиме всіх поточних і капітальних витрат підприємства, оскільки практично він весь витрачається на покриття витрат на придбання електроенергії та оновлення фізично спрацьованого й морально застарілого парку транспортних засобів. Недофінансування по всіх статтях доходів, в тому числі й по бюджетних дотаціях, веде до погіршення фінансового стану, збитковості, зменшення обсягів експлуатаційної діяльності та погіршення її якості, а також уповільнення розвитку підприємств галузі.

Розглянемо реальний стан справ щодо розміру отриманих фінансових результатів підприємствами, що здійснюють перевезення тролейбусним транспортом, в розрізі окремих регіонів України (табл. 1).

Таблиця 1

**Динаміка фінансових результатів підприємств, що здійснюють
перевезення тролейбусним транспортом, в розрізі окремих регіонів
України за 2003-2005 рр.***

Область	Чистий прибуток (збиток), тис. грн.		
	2003	2004	2005
Вінницька	-476,3	1 248,5	6 066,1
Волинська	137,5	313,7	-67,0
Житомирська	-1 302,3	2 460,0	-932,2
Запорізька	-8 038,3	-2 962,0	-511,6
Івано-Франківська	38,9	877,6	1 516,3
Київська	-569,0	439,1	-390,0
Кіровоградська	414,2	-680,0	681,6
Миколаївська	-280,6	-2 172,1	2 821,5
Рівненська	-885,5	288,7	-526,1
Сумська	-325,5	2 344,7	-427,5
Тернопільська	-954,8	-307,5	594,0
Херсонська	659,1	-20,9	-13,7
Хмельницька	327,6	-30,2	2 361,2
Черкаська	-616,0	-122,7	-1 890,0
Чернівецька	-967,9	-1 169,0	-1 013,1

Чернігівська	2 132,9	-337,9	2 696,7
--------------	---------	--------	---------

* складено автором за матеріалами Держкомстату України

Як видно з даних таблиці у більшості випадків на міському електротранспорті фінансовий результат діяльності від’ємний: витрати значно перевищують доходи. Лише підприємства окремих областей працюють прибутково. Більшість підприємств мають потребу в постійних дотаціях з місцевих бюджетів. Ця потреба з року в рік збільшується по мірі росту витрат, що випереджають темпи росту плати за проїзд, і зменшення частки витрат, яка покривається за рахунок цієї плати.

Здавалося б, прагнення транспортного підприємства максимально використовувати наявні потужності, розширити масштаби надання транспортних послуг має супроводжуватися ростом доходів і, як наслідок, прибутку. Проте на практиці це не так. Мобілізація резервів, якщо вони є, звичайно, веде до збільшення обсягів „транспортної роботи”. Проте для збільшення обсягів „транспортної продукції” необхідно, щоб зросла потреба в конкретних перевезеннях, відповідних росту потенційної транспортної рухомості. Якщо цього немає, додаткові доходи скоріш за все будуть нижчими відповідних витрат. Виробник транспортної послуги не завжди в змозі самостійно визначити дійсно необхідні масштаби збільшення власних потужностей, рівень їх розвитку, ступінь доцільності інтенсифікації використання. Є свої особливості й у такого шляху збільшення доходності виробництва, як пряме підвищення тарифів.

Таким чином, в обсязі транспортної роботи містяться дві нерівноцінні частини. Виділяють економічно активний і пасивний обсяги з досить чітко визначеними рамками. При цьому достатній приріст доходу можливий лише за рахунок економічно активно виконуваної транспортної роботи, тобто при визначеному рівні платоспроможного попиту на послуги. Однак підприємства не можуть відмовлятися від невігідного і не компенсованого пасивного обсягу

в силу дії соціальних пріоритетів та відповідних вимог органів муніципального управління.

Не є виходом й збільшення бюджетних дотацій. Збитковість і порядок її погашення за рахунок дотацій визначають ряд негативних особливостей роботи підприємств міського електротранспорту. Знижується пряма залежність економічного стану підприємства від результатів господарської діяльності, росте залежність фінансового стану від місцевого бюджету. Слід мати на увазі й те, що дотація у більшості випадків виділяється на покриття збитків лише від експлуатаційної діяльності міського транспорту, а завдання фінансування підприємства міського електротранспорту значно ширші.

Альтернативним джерелом фінансування розвитку й удосконалення діяльності підприємств галузі могли б стати муніципальні цінні папери, зокрема облігації муніципальних позик. Збір і нагромадження грошових засобів в такій цільовій формі, окремо від банківських рахунків органів місцевого самоврядування, дозволить забезпечити цілеспрямованість їх витрачання. Муніципальні цінні папери володіють порівняно високим ступенем надійності, можуть мати не грошові форми погашення (нерухомістю, цінними паперами тощо). Така цільова позика може бути здійсненна під будь-який інвестиційний проект, в тому числі і такий, як відкриття нового маршруту, оновлення рухомого складу, скорочення інтервалів руху тощо.

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

Таким чином, вжиття усіх зазначених вище заходів щодо підвищення рівня прибутковості підприємств міського електротранспорту дасть можливість

значно підвищити ефективність їх діяльності та зайняти чільне місце серед інших галузей суспільного виробництва.