

Володимир Костецький

Аспірант кафедри фінансів

ОЦІНКА ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

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

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.

Підприємства міського електричного транспорту належать до одного з найважливіших секторів соціальної інфраструктури сучасного міста, оскільки надають послуги, якими користується практично все населення. Від якості та ефективності функціонування цих підприємств багато в чому залежить соціальний клімат в 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.

Для оцінки внутрішнього середовища рівень фінансового стану підприємства визначається на основі показників ліквідності, фінансової стійкості, ділової активності, платоспроможності. Важливого змісту набуває також аналітична характеристика фінансової залежності підприємства від зовнішніх, позичених джерел коштів.

За оперативними даними, у 2006 році доходи підприємств міського електротранспорту від перевезення пасажирів збільшилися на 7%, чому сприяло підвищення у деяких містах тарифів на проїзд та збільшення випуску на лінію рухомого складу. Водночас через зростання цін на запасні частини, матеріали, електроенергію, підвищення мінімального рівня заробітної плати витрати на пасажироперевезення збільшилися на 8%. Тому збитковість підприємств та рівень покриття витрат доходами від реалізації проїзних квитків залишилася на рівні 2005 року (відповідно 10 та 39%).

Порівняно з 2005 роком поліпшилися економічні показники роботи підприємств міст Вінниці, Рівного, Тернополя, Черкас, Дніпродзержинська, Краматорська, Краснодону, Кременчука, водночас вони погіршилися на окремих підприємствах Донецької та Луганської областей.

За останні роки склалася тенденція до збільшення обсягів фінансування перевезень міським електротранспортом із державного бюджету. Так, у 2006 році підприємствами отримано субвенцію на компенсацію за пільгові пасажироперевезення у сумі 380 млн. грн., що на 6% більше у порівнянні з 2005 роком. Разом з тим, загальний обсяг компенсації є недостатнім і становить 50-55% від розрахункової потреби.

За останні три роки витрати на перевезення пасажирів зросли на 138,3%, а сума доходів від реалізації проїзних документів та дотація з бюджетів усіх рівнів – лише на 126,9%, тому рентабельність підприємств міського електротранспорту погіршувалась.

Рентабельність трамвайних підприємств у 2005 р. складала 91,2%. Закінчили 2005 р. з прибутками 5 підприємств (Вінниця, Житомир, Миколаїв, Єнакієве, Краматорськ). У 2006 р. рентабельність трамвайних підприємств складала 83% і закінчили рік прибутковими 2 підприємства (Луганськ, Дружківка).

Відповідно по тролейбусних господарствах рентабельність у 2005 становила 96,9%, прибутковими було 15 підприємств. У 2006 р. –

рентабельність 86,7%, а прибутковими 6 підприємств (Луганськ, Алчевськ, Лисичанськ, Сєвєродонецьк, Одеса, Кременчук).

Низька рентабельність у 2006 р. була у трамвайних підприємствах Стаханова – 20,9%, Костянтинівки – 30,2%, Маріуполя – 67,6%, та в тролейбусних господарствах Запоріжжя – 47,3%, Стаханова – 23,9%, Єнакієва – 69,3%.

Розмір дотації з бюджетів усіх рівнів щорічно зростає, за останні 5 років дотація по трамвайних підприємствах зросла на 234,6%, тролейбусних – 232,6%. За ці роки зросла дотація і в розрахунку на одиницю рухомого складу, зокрема по трамваю – 238,9%, тролейбусу – 253,5%, і склала у 2006 р. відповідно 90,1 тис. грн. та 79,6 тис. грн. У 2006 р. дотація на одиницю рухомого складу в порівнянні з 2005 р. зросла по трамвайних підприємствах на 111,2%, тролейбусних – 105,8%.

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 впливає на фінансовий стан підприємств і обумовлює заборгованість із виплати заробітної плати та зростання заборгованості перед банками за кредити, одержані для виплати заробітної плати. Станом на 01.12.2006 року заборгованість із виплати заробітної плати склала 3,7 млн. грн., а за кредитами банкам – майже 30 млн. грн.

На рівень фінансової стійкості підприємств міського електричного транспорту істотний вплив справлять чинники зовнішнього середовища. Нестійкий фінансовий стан підприємств є наслідком організаційно-правового положення, в якому перебувають ці підприємства, а це, перш за все, невідповідність системи управління новим економічним відносинам, що формуються в країні, обмеження прав підприємств на встановлення тарифів на проїзд, наявність численних пільг, низький рівень бюджетного фінансування, невиконання державою своїх зобов'язань по технічному оновленню галузі.

Наведені дані підтверджують наявність проблем щодо фінансової стійкості підприємств міського електротранспорту. Проте, за певних умов у підприємств є можливість підвищити свій фінансовий стан до рівня, який би забезпечив необхідну фінансову стійкість.

Стійкий фінансовий стан підприємств міського електротранспорту можливий внаслідок ефективного управління всією сукупністю виробничо-економічних чинників, що визначають результати його діяльності. Тому слід прогнозувати ступінь впливу того або іншого чинника на основні показники діяльності підприємства і ухвалювати відповідні правильні рішення щодо управління ними.