

Бескид Й.М.

к.е.н., доцент,
декан факультету фінансів,
Тернопільський національний
економічний університет

Костецький В.В.

викладач кафедри фінансів
суб'єктів господарювання і
страхування,
Тернопільський національний
економічний університет

Проблеми державної фінансової підтримки підприємств міського електротранспорту

Міський електротранспорт входить до числа пріоритетних інфраструктурних галузей, його стабільне функціонування є необхідною умовою розвитку всіх галузей економіки, поліпшення стану соціальної сфери.

Виконання важливих суспільних функцій пасажирським транспортом, наявність низького рівня життя населення, а також нездатність ринкових механізмів забезпечити суспільство оптимальним рівнем послуг даного виду за оптимально доступною ціною обумовлюють необхідність державної підтримки підприємств міського електротранспорту. Об'єктивні закони ринку і досвід розвинених країн підтверджують необхідність відшкодування частини витрат на функціонування даного сектора економіки.

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

Загальна ситуація, що склалася у сфері пасажирських перевезень, потребує перегляду підходів до розрахунків компенсації за безкоштовний проїзд пільгових категорій населення зокрема та до державного фінансування соціально значущої галузі в цілому. Стан справ з компенсаціями за сучасних умов свідчить про те, що кошти, які надаються підприємствам з бюджету, не компенсують втрат від безкоштовних перевезень пільгових категорій населення.

Незважаючи на те, що розмір субвенції з року в рік зростає, реальний стан справ все ж залишає бажати кращого. Так, у 2007 році обсяги фінансування за рахунок субвенції на компенсацію пільгових пасажироперевезень зросли на 15% у порівнянні з 2006 роком і

склали 440 млн. грн. Разом з тим, відшкодування втрат від пільгового проїзду з державного та місцевих бюджетів підприємствам є неповним і складає лише 58% від необхідного рівня. Неврахування місцевими органами влади фактичних обсягів пільгових перевезень, а також нерівномірний розподіл субвенції на компенсацію за пільговий проїзд окремих категорій громадян протягом 2007 року негативно вплинув на фінансовий стан підприємств і обумовив 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 склала 1,4 млн. грн. (тобто зменшилася у 2 рази порівняно з 2006 роком), а за кредитами фінансовим установам – майже 50 млн. грн. [2, 54].

На фінансово-економічний стан підприємств міського електротранспорту суттєво впливає невиконання окремими місцевими органами влади положень Закону України „Про міський електричний транспорт” [1]. Зокрема, у порушення статті 11 зазначеного Закону місцевими органами влади не укладаються договори на надання транспортних послуг майже з половиною підприємств міського електротранспорту. Умови укладених договорів не завжди відповідають вимогам, встановленим постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 № 1735 у частині, що стосується фінансового забезпечення пасажироперевезень, проведення розрахунків замовників за транспортні послуги [2, 56].

Отже, все вище викладене, дозволяє нам зробити наступні висновки:

1. Держава не спроможна забезпечити безплатний проїзд пільгових категорій населення в повному обсязі за існуючими тарифами (навіть регульованими та заниженими).
2. Тягар виконання соціальної функції (гарантованого державою безплатного проїзду пільговиків) ліг на транспортні підприємства.
3. На даний час не існує законодавчо закріпленої методики, яка б дозволила максимально точно обрахувати реальні обсяги транспортних послуг, що надаються пільговим категоріям.

Підсумовуючи вищезазначене відмітимо, що рівень компенсацій з бюджету не відповідає реальним потребам підприємств, не виконує належну їм функцію, не має економічного обґрунтування та потребує розробки методики обчислення.

Можна запропонувати декілька варіантів вирішення цієї проблеми. Але слід зазначити, що повний ефект від їх запровадження можливий лише за умови комплексного поєднання інструментів впливу – тарифної політики, 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.

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 рівень такого тарифу нижчий за ринкову ціну послуги. При цьому під ринковою ціною послуги ми маємо на увазі таку ціну, яка має забезпечувати покриття витрат на надання цієї послуги, норму прибутку та мати інвестиційну складову.

Альтернативою прямої компенсації збитків можуть бути: запровадження механізму фінансування капітальних вкладень (наприклад, часткове фінансування інвестицій в рухомий склад шляхом створення державних лізингових компаній); надання пільгових кредитів Національним банком України на розвиток виробництва; встановлення залежності рівня граничного тарифу від коливань вартості на електроенергію та рівня мінімальної заробітної плати (як основних складових витрат) або пропорційне його зростання залежно від рівня прожиткового мінімуму; заміна граничного тарифу обмеженням рентабельності на певному рівні.

Поки в Україні наведені джерела фінансування 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 сформульованої політики бюджетної підтримки підприємств громадського пасажирського транспорту, здатної вирішити проблему інвестиційної активності в даному секторі економіки. У зв'язку з цим слід зазначити, що державна політика відносно підприємств міського електротранспорту повинна бути гнучкішою в області формування власних джерел фінансування. Активна підтримка держави потрібна і в можливостях використання транспортними підприємствами зовнішніх джерел фінансових ресурсів, оскільки у отриманні позикових коштів без організаційної допомоги держави не обійтися.

Державне регулювання роботи підприємств міського електротранспорту повинно бути виваженим, економічно обґрунтованим та спрямованим на забезпечення інтересів всіх учасників транспортного процесу: транспортних підприємств, споживачів та суспільства в цілому. Його основою має бути розвинена законодавча і нормативно-правова система, що передбачає пріоритет інтересів пасажирів, яка б регулювала всі взаємини транспортників із замовниками та споживачами послуг. Політика в області транспортної діяльності повинна періодично коректуватися з урахуванням результатів економічних реформ, політичної ситуації та соціально-економічного стану в країні, а правова й нормативна база функціонування транспортних підприємств має бути адаптована до умов, що змінюються.

Література

1. Закон України “Про міський електричний транспорт” від 29.06.2004 р. № 1914-IV // Офіційний вісник України. – 2004. – № 30.
2. 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.