

*Костецький Володимир Володимирович,  
викладач кафедри фінансів суб'єктів господарювання і страхування,  
Тернопільський національний економічний університет*

## **ДО ПИТАННЯ ОПТИМІЗАЦІЇ СКЛАДУ ТА СТРУКТУРИ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ**

Кожне підприємство використовує в своїй діяльності різноманітні види ресурсів, основними з яких є фінансові. 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.

Основними джерелами формування фінансових ресурсів підприємств є власні, залучені та позичені кошти [1, 15].

Власні кошти формуються на момент створення підприємства та в процесі його господарської діяльності (внески засновників у статутний капітал, емісійний дохід, страхові відшкодування, амортизаційні відрахування, прибуток) і належать підприємству на правах власності або господарського відання.

Залучені кошти формуються за рахунок прирівняних до власних коштів. Це кошти цільового призначення, які в результаті застосовуваної системи грошових розрахунків постійно перебувають у господарському обігу підприємства, а проте, йому не належать (кредиторська заборгованість та тимчасово вільні кошти резервів, що формуються за рахунок чистого прибутку). До їх використання за призначенням вони в сумі мінімального залишку є джерелами формування фінансових ресурсів підприємства.

Позичені кошти – це ресурси, мобілізовані підприємством на фінансовому ринку (кредити банків, комерційних та бюджетних кредитів, лізингу, факторингу та ін).

Проведений нами аналіз джерел формування фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту дав змогу зробити висновки, що основну питому вагу серед них займають власні кошти.

Як відомо, основним джерелом фінансових ресурсів, що направляються на розвиток підприємства, виступає прибуток. Фінансові результати діяльності підприємств міського електротранспорту формуються за рахунок доходів від здійснення перевезень пасажирів (надходження коштів від реалізації разових проїзних квитків, громадських абонементних квитків, учнівських абонементних квитків) та інших доходів, а саме: від оренди власних приміщень (майстерень, мийок, гаражів); від реалізації послуг щодо ремонту, технічного обслуговування, паркування тощо; від розміщення реклами на зупинках та рухомому складі; від реалізації інших оборотних активів чи відшкодування раніше списаних активів (брухту, запасних частин, інвентаря тощо); одержані штрафи, пені, неустойки, в тому числі за безкоштовний проїзд.

Останніми роками спостерігається тенденція до зростання доходів підприємств галузі, проте це ж саме можна сказати і про їх витрати, які зростають більш швидкими темпами. 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. Виходячи з цього більшість підприємств згаданої галузі залишаються збитковими і тенденції на покращення справ ще не спостерігається. Тому для фінансування цих підприємств, крім власних джерел, залучаються також кошти 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.

Бюджетні дотації переважно в повному обсязі направляються для здійснення компенсаційних виплат на пільговий проїзд міським електротранспортом окремих категорій громадян. Їх розмір за досліджуваний період зростає – від 528362,9 тис. грн. у 2004 році до 1072753,8 тис. грн. у 2007 році [2]. 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 знижують пряму залежність підприємства від результатів господарської діяльності та збільшують потребу її фінансового забезпечення за рахунок бюджетних коштів.

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

Питома вага залучених та позичених ресурсів у загальній структурі фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту є незначною. Так, у 2004 році вони становили 17,3% та 3,9% загального обсягу ресурсів підприємства відповідно. Спостерігається тенденція до подальшого зменшення обсягу таких ресурсів. Зокрема, у 2007 році їх розмір становив лише 2,9% та 2,4% відповідно (табл. 1).

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.

Позикові кошти складають найменшу частку у структурі фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту. Дане джерело формування ресурсів комунальних транспортних підприємств репрезентоване переважно короткостроковими кредитами банків, які

використовуються на покриття потреби у оборотних коштах. Проте їх питома вага у загальному обсязі позикових коштів зменшується. Якщо у 2004 році вони становила 42,2% усіх позикових коштів, то у 2007 році – лише 37,2% [2].

Таблиця 1

**Структура фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту за період 2004-2007 рр. \***

Показники	2004		2005		2006		2007	
	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %	Сума, тис.грн.	Питома вага, %
Фінансові ресурси, всього	1862474,8	100,0	2046944,9	100,0	9540812,4	100,0	1054 262,6	100,0
в тому числі:								
власні фінансові ресурси	1149192,0	61,7	1181845,0	57,7	7530928,1	78,9	7830781,7	74,3
залучені кошти	322729,9	17,3	261421,4	12,8	349162,2	3,7	309712,7	2,9
позикові кошти	73427,7	3,9	154912,3	3,9	193094,3	2,0	248985,2	2,4

\* Складено за даними Держкомстату України.

В меншій мірі підприємства міського електротранспорту використовують довгострокові кредити банків. Частка довгострокових банківських зобов'язань у структурі позикових коштів становила у 2004 та 2007 роках 48,1% та 34,2% відповідно.

Така ситуація із використанням кредитних ресурсів у фінансовому забезпеченні діяльності підприємств галузі пов'язана з тим, що комунальні транспортні підприємства не в змозі виконувати зобов'язань за кредитами самостійно, без підтримки з боку органів державного самоврядування та держави. Відсотки за користування такими коштами високі та й у підприємств немає у достатній кількості майна, активів, інших фінансових інструментів, цікавих для банківських установ у якості гарантії повернення позик (застави).

Альтернативним джерелом фінансових ресурсів підприємств галузі могли б стати муніципальні цінні папери, зокрема облігації муніципальних

позик. Муніципальні цінні папери володіють порівняно високим ступенем надійності, можуть мати не грошові форми погашення (нерухомістю, цінними паперами тощо). Така цільова позика може бути здійснена під будь-який інвестиційний проект, в тому числі і такий, як відкриття нового маршруту, оновлення рухомого складу, скорочення інтервалів руху тощо.

Ще одним шляхом мобілізації коштів транспортними підприємствами може стати фінансовий лізинг. Це обумовлено перевагами, які надає цей метод фінансування капітальних інвестицій. Лізинг дає можливість отримати новий рухомий склад в користування без його повної оплати. Одночасно вирішується проблема придбання та фінансування нової техніки. Плата за лізинг відноситься на витрати виробництва і, відповідно, зменшує оподатковуваний прибуток, а значить й розмір податку, що вилучаються в бюджет. Лізинг звільняє орендаря від процедур і витрат, пов'язаних з володінням майном, оскільки юридичним власником залишається лізингодавець.

Як бачимо стан справ із фінансовим забезпеченням діяльності підприємств міського електротранспорту є критичним. У такій ситуації як самим підприємствам, так і їх власникам, місцевим громадам в особі органів місцевого самоврядування, слід вживати негайних заходів щодо пошуку альтернативних джерел фінансових ресурсів для поліпшення справ у функціонуванні такого важливого соціального та екологічного виду транспорту як електротранспорт.

### **Список використаних джерел:**

1. Зятковський І. В. Фінанси підприємств: Навчальний посібник. – 2-ге вид., перероб. та доп. / І. В. Зятковський. – К.: Кондор, 2003. – 364 с.
2. Діяльність регулярного електротранспорту, включаючи діяльність фунікулерів та підвісних канатних доріг / Державний комітет статистики України. – К., 2008.