ФІНАНСИ. БАНКІВСЬКА СПРАВА

УДК 336.221.24

Л. О. Коваленко, к.е.н., професор,
Д. М. Костюк, студент

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ: СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВИРІШЕННЯ

Анотація. *У статті досліджено фактори впливу на фінансовий стан підприємств міського електротранспорту України, визначено недоліки діючої системи фінансового забезпечення розвитку галузі, узагальнено соціально-економічні наслідки скорочення обсягів перевезень міським електротранспортом. Обґрунтовано шляхи нарощування обсягів фінансових ресурсів та підвищення ефективності діяльності підприємств електротранспорту.*

Ключові слова: *фінансове забезпечення, міський електротранспорт, тарифи, дотації, фінансові ресурси, збитки, пільги.*

Л. А. Коваленко, к.э.н., профессор,
Д. Н. Костюк, студент

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕШЕНИЯ

Аннотация. *В статье исследованы факторы влияния на финансовое состояние предприятий городского электротранспорта Украины, определены недостатки действующей системы финансового обеспечения развития отрасли, обобщены социально-экономические последствия сокращения объёмов перевозок городским электротранспортом. Обоснованы пути наращивания объёмов финансовых ресурсов и повышения эффективности деятельности предприятий электротранспорта.*

Ключевые слова: *финансовое обеспечение, городской электротранспорт, тарифы, дотации, финансовые ресурсы, убытки, льготы.*

L. O. Kovalenko, candidate of economic sciences, professor
D. M. Kostiuk, student

FINANCIAL SECURITY OF MUNICIPAL ELECTRIC TRANSPORT: CURRENT STATE: PROBLEMS AND THE PERSPECTIVE WAYS OF SOLUTION

Abstract. *In the article it has been researched factors of influence on the financial condition of Ukrainian municipal electric transport enterprises. The disadvantages of current financial security system of urban electric transport have been determined. It has been summarized social and economic consequences of reducing passenger transportation volumes. Also in the article it is proved the ways of increasing the financial resources volume and economical efficiency of urban electric transport companies.*

Keywords: *financial security, municipal electric transport (tram and trolleybus), rates, grunts, financial resources, loss, benefits.*

Актуальність теми дослідження. Рівень та якість транспортного обслуговування населення великих міст визначаються розумним поєднанням різних видів транспорту. Автомобільний транспорт не вимагає значних капіталовкладень для відкриття регулярного сполучення, але через високе питоме енергоспоживання, низькі провізні та екологічні характеристики сфера його застосування у великих містах повинна розумно обмежуватися роллю додаткового транспорту. Альтернативою йому є наземний міський електричний транспорт (трамваї та тролейбуси) (далі – МЕТ), що у системі перевезень пасажирів громадським транспортом відіграє значну роль.

Підприємства МЕТ у переважній більшості знаходяться в комунальній власності. Хронічна та постійно зростаюча збитковість електротранспортних підприємств значною мірою зумовлена загальними недоліками управління комунальною сферою, а також жорсткою регламентацією тарифів, не підкріпленою державною компенсацією втрат підприємств від надання пільг певним ка-

тегоріям населення. У зв'язку з цим особливої актуальності набули проблеми обґрунтування напрямків та резервів фінансового забезпечення підприємств МЕТ та зміцнення на цій основі їх фінансової стійкості.

Постановка проблеми. В Україні існує стійка тенденція до збільшення чисельності автомобілів та автобусів малої місткості, що призводить до виникнення заторів, збільшення ДТП, погіршення екологічного стану та естетичного вигляду міст і не сприяє поліпшенню якості транспортного обслуговування населення. У сучасних умовах мегаполісу МЕТ може стати одним з найважливіших факторів ефективності функціонування виробничої, соціальної, культурної сфер життєдіяльності міста, забезпечуючи мобільність його населення.

Важливість МЕТ для економіки України, на наш погляд, посилюється ситуацією на світових ринках нафтопродуктів, зростанням цін на пальне та вимог до екологічної безпеки, оскільки МЕТ певною мірою нівелює ці загрози, у тому числі і за рахунок достатніх обсягів виробництва електроенергії у нашій країні.

Розробка єдиної та узгодженої фінансової політики підприємств МЕТ зумовлена необхідністю реформування їх діяльності на основі підвищення якості транспортного обслуговування, досягнення високої економічної і соціальної ефективності, пошуку нових джерел фінансування та розробки фінансових механізмів відтворювальних процесів у галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження питань розвитку міського електричного транспорту в Україні, особливостей відтворювальних процесів у галузі, тарифної політики на послуги підприємств МЕТ, пошук резервів зміцнення їх фінансового стану достатньо повно відображені у наукових публікаціях таких авторів, як О. В. Димченко, Е. І. Карпушин, В. В. Костецький, В. І. Тітяєв, А. І. Яковлєв. Разом з тим, на сьогодні залишаються відкритими питання забезпечення фінансовими ресурсами операційної та інвестиційної діяльності підприємств МЕТ, узгодження тарифної політики з госпрозрахунковими інтересами підприємств, обсягів бюджетного фінансування з виконанням задекларованих соціальних пільг на транспортні послуги.

Постановка завдання. Визначити основні чинники впливу на фінансовий стан підприємств МЕТ та обґрунтувати напрямки удосконалення фінансового забезпечення розвитку галузі.

Виклад основного матеріалу. Станом на лютий 2012 року послугами МЕТ користується населення 51 великого міста України. Щодня МЕТ перевозить в Україні близько 5,253 млн. осіб, або 16,5% від усього міського населення держави [13].

Непослідовність реформування галузі, хронічне недофінансування інвестиційних потреб призвели до критичного стану основних засобів підприємств. Станом на 1 січня 2011 року вичерпали свій нормативний термін експлуатації 78% парку рухомого складу [9]. Динаміка зміни чисельності та старіння рухомого складу зумовлюють реальну загрозу припинення трамвайного та тролейбусного руху в окремих містах України. З моменту прийняття Державної програми розвитку МЕТ на 2007-2015 рр. [2] три підприємства МЕТ припинили своє існування (мм. Дзержинськ та Добропілля, Донецької обл., м. Стаханів Луганської обл.), у ряді міст парк складається з декількох одиниць рухомого складу. Зношеність транспортного парку призводить до перевитрат електроенергії, збільшення витрат на його обслуговування і ремонт, погіршення якості наданих послуг.

Надходження підприємств МЕТ включають: доходи від платних перевезень (пасажирів, що сплачують за проїзд); дотації з місцевих бюджетів (на компенсацію перевищення розрахункового тарифу над затвердженим; на відшкодування пільгового проїзду учнів та студентів) та субвенції з державного бюджету (на перевезення пасажирів з правом безоплатного проїзду; на оновлення рухомого складу); доходи від інших видів діяльності (оренди власних приміщень, розміщення реклами на рухомому складі тощо).

Ціни на послуги МЕТ повинні відповідати рівню добробуту пасажирів і бути вигідними для транспортного підприємства, тобто вони мають як соціальний, так і економічний зміст. В Україні ситуація з цінами на проїзд в електротранспорті наразі характеризується відсутністю адекватної сучасним економічним умовам концепції ціноутворення. У цих умовах єдиним ресурсом для існування підприємств МЕТ поки що залишається періодичне підвищення цін за проїзд для платоспроможних пасажирів, які частково покривають витрати на перевезення безоплатних пасажирів. Очевидно, що вирішення проблем тільки періодичним підвищенням цін без системних перетворень економіки підприємства неодмінно призведе до вичерпання ресурсу підвищення солідарних цін, отже, необхідна розробка і впровадження стратегічної програми, у якій рішення задачі ціноутворення було б складовою проблеми досягнення беззбитковості [5].

Із загальної кількості перевезених пасажирів близько 59 % пасажирів користуються правом безоплатного проїзду [8]. Компенсації за безкоштовний проїзд пільговиків покривають витрати на 45-60 % від потреби [6].

У зв'язку з цим варто зазначити, що державна політика стосовно підприємств МЕТ повинна бути гнучкішою щодо питань формування власних джерел фінансування. Активна підтримка держави потрібна при використанні підприємствами МЕТ зовнішніх джерел ресурсів, оскільки в отриманні позик без організаційної допомоги держави не обійтися. З іншого боку, часто неефективний менеджмент підприємств МЕТ призводить до того, що обмежені наявні кошти, які потенційно можуть бути збільшені шляхом ефективнішого управління, не використовуються повністю у господарському процесі. Таким чином, фінансовий менеджмент підприємств МЕТ має свої особливості і відмінності від приватного сектора, які варто враховувати:

1) низька прибутковість, зумовлена специфікою функціонування комунального сектора і необхідністю задоволення суспільних потреб;

2) державне регулювання ціноутворення;

3) потреба в державній підтримці внаслідок недостатніх можливостей щодо формування власних фінансових ресурсів на розширене відтворення;

4) невеликі можливості/ обтяжливі умови отримання позикових коштів внаслідок збитковості або низької рентабельності підприємств.

Ситуація загострюється в результаті політики, яку проводять владні структури ряду міст, просуваючи інтереси приватних автоперевізників та утискуючи інтереси МЕТ шляхом щорічного зменшення випуску вагонів на маршрути за укладеними договорами перевезень, повним дублюванням маршрутів мікроавтобусами, нав'язуванням величезних довгострокових кредитів під заставу приміщень підприємств МЕТ, формуванням у свідомості споживачів іміджу МЕТ як транспорту «нижчого ґатунку» тощо [10]. Подібне ставлення до МЕТ нагадує ситуацію в країнах Західної Європи перед початком масового відродження на поч. XXI ст. саме трамвая після усвідомлення громадськістю загрози, яку принесла некерована автомобілізація [4]. Відомо, що питома площа на одного пасажира автомобіля в 13-18 разів більше площі на одного пасажира трамвая або тролейбуса. Рухомий склад МЕТ має найкращий коефіцієнт ефективності використання площі із усіх наземних видів транспорту.

Підприємства МЕТ у переважній більшості мають комунальну форму власності. Ця обставина й визначає специфіку фінансового забезпечення цих підприємств. З-поміж 51 підприємства МЕТ України практично всі є комунальними унітарними, проте тролейбусне підприємство Кіровограда господарює у формі ТОВ, Харцизька – у формі філії ПрАТ. З обома господарствами укладені договори концесії. КРВП «Кримтролейбус» через просторову віддаленість своїх підрозділів знаходиться у республіканській (державній) власності [8, 10]. За джерелами фінансування діяльності КП МЕТ відносяться до комерційних підприємств, які частково утримуються з міських бюджетів, тому недоречно говорити, що підприємства МЕТ здійснюють свою господарську діяльність на основі повного госпрозрахунку або самофінансування.

На фінансово-економічний стан підприємств МЕТ суттєво впливає невиконання місцевою владою окремих регіонів положень Закону України «Про міський електричний транспорт». У порушення ст. 11 цього Закону ними часто не укладаються договори на надання транспортних послуг, а якщо й укладаються, то формально, їхні умови не відповідають вимогам у частині, що стосується проведення розрахунків за транспортні послуги.

Хоча прийнята Державна програма розвитку МЕТ на 2007-2015 роки, яка разом з міськими програмами спрямована на оновлення інфраструктури МЕТ, проте вони носять скоріше декларативний характер, виконання запланованих заходів не здійснюється ні на державному, ні на місцевому рівнях.

Механізм формування тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів МЕТ визначений Порядком формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) [3]. Однак на практиці політика фінансування підприємств МЕТ не враховує динаміку цін на ресурси, реальні можливості бюджетного фінансування. Як наслідок, річні збитки підприємств галузі у 2010 році склали 340 млн. грн., проте порівняно з 2009 роком зменшились на 7 %, а рівень збитковості в середньому по галузі становив – 15,5 %. У 2010 р. власні доходи (від реалізації квитків) покривали витрати на 28 %, в 2009 – на 32 %.

Основними проблемами підприємств МЕТ залишаються їх повільна адаптація до ринкових умов роботи (з об'єктивних та суб'єктивних причин) і зумовлений цим складний фінансово-еко-

номічний стан. Через дефіцит фінансових ресурсів на експлуатаційну діяльність утримання об'єктів МЕТ здійснюється на неналежному технічному рівні. При мінімальній потребі в оновленні близько 400 тролейбусів та 100 трамвайних вагонів на рік фактичні обсяги їх придбання у 2010 році склали лише 22 та 42 од. (з них 30 – швейцарські вагони б/в для Вінниці і 10 нових вагонів для Києва відповідно) [9, 10].

Неврахування органами місцевого самоврядування фактичних обсягів пільгових перевезень учнів і студентів та перевищення розрахункового тарифу над затвердженим, а також нерівномірний розподіл державної субвенції протягом року (наприклад, для КП «Чернігівське тролейбусне управління» (далі – КП «ЧТУ») більше 50 % її обсягу в 2011 році припадало на IV квартал) негативно впливають на фінансовий стан підприємств, зумовлюючи наявність заборгованості із виплати заробітної плати, перед банками – за одержані кредити, за розрахунками із усіма контрагентами та бюджетом. Станом на 01.10.2011 року заборгованість із зарплати на підприємствах МЕТ становила 28 963,1 тис. грн., загальна кредиторська заборгованість – 249,2 млн. грн. [9]. Відтак зросла соціальна напруженість у колективах підприємств, що зумовило виникнення страйкових та передстрайкових ситуацій.

КП «ЧТУ» не є винятком і має все той же ряд перерахованих проблем. Підприємству властиві хронічна наростаюча збитковість, заборгованість та неповна оплата наданих пільг з державного та міського бюджетів, дефіцит коштів на погашення заборгованості перед зовнішніми контрагентами та колективом, на ремонт і обслуговування тролейбусів та автобусів, дефіцит водіїв та кондукторів, значний знос рухомого складу, контактної мережі та ін.

КП «ЧТУ» станом на лютий 2012 року має на балансі 119 тролейбусів, з них 113 од. пасажирських. Середній вік пасажирських тролейбусів – 17,7 років, у той час як нормативний термін використання не повинен перевищувати 10 років.

Основні показники діяльності КП «ЧТУ» в динаміці за останні три роки (2008-2010 рр.) наведені в табл. 1.

Таблиця 1

Динаміка фінансово-економічних показників діяльності КП «ЧТУ» за 2008-2010 роки

Показники	2008 р.	2009 р.	2010 р.	Темп зростання до 2008 р., %	
				2009 р.	2010 р.
Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн.	29810,5	30149,5	30880,0	101,14	103,59
Коефіцієнт зносу ОЗ, %	60,72	60,40	58,14	99,47	95,75
Середньорічна вартість оборотних коштів, тис. грн.	2688,5	2788	3812,5	103,70	141,81
Середньоспискова чисельність працюючих, чол.	864	873	731	101,04	84,61
Чиста виручка від реалізації, тис. грн.	23031	24495	27332	106,36	118,67
Продуктивність праці, тис. грн./ чол.	26,66	28,06	37,39	105,26	140,27
Собівартість реалізованої продукції з урахуванням адміністративних, збутових та інших операційних витрат, тис. грн.	26584	31159	34068	117,21	128,15
Чистий збиток, тис. грн.	-2313	-5401	-5172	233,51	223,61
Витрати на 1 грн. реалізованих послуг, грн.	1,15	1,27	1,25	110,20	107,99
Фондовіддача, (грн./грн.)	0,77	0,81	0,89	105,16	114,56
Збитковість активів, %	-6,91	-15,63	-14,39	х	х
Збитковість продукції, %	-8,70	-17,33	-15,18	х	х
Збитковість власного капіталу, %	-8,82	-21,41	-19,68	х	х

Дані таблиці підтверджують тенденції до щорічного збільшення обсягу майна КП «ЧТУ», що свідчить про розширення діяльності підприємства навіть в умовах кризового стану. Найбільшу питому вагу в складі оборотних активів має дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом (56 % і 59 % усіх оборотних активів на початок і кінець 2010 року). Постійно існує проблема своєчасності розрахунків з усіма контрагентами, що тягне за собою виникнення нових, у тому числі й штрафних зобов'язань. Підприємству властива й незадовільна перспективна ліквідність – за незмінної ситуації погашати довгострокові зобов'язання за настання термінів повернення буде нічим. У 2010 році КП «ЧТУ» вдалося вийти на виручку 27 332 тис. грн. з найкращим темпом зростання за останні роки. Темп росту собівартості значно вищий, ніж темп росту реалізованої продукції. Таке співвідношення виручки та собівартості спричинило відповідну динаміку чистого збитку.

Найбільшу вагу в складі джерел фінансування має власний капітал, при цьому його частка за 2010 рік зросла з 70 % до 77 %. У складі власного капіталу найбільшу роль відіграє статутний

капітал та інший додатковий капітал, але накопичення непокритих збитків стримує зростання загального обсягу власного капіталу.

У 2010 р. завдяки збільшенню статутного капіталу вдалося перекрити хронічне накопичення збитків. Очевидно, що при поточній ситуації в галузі МЕТ у цілому КП «ЧТУ» весь час потребуватиме вливань у статутний капітал з боку власника для нівелювання зростаючих обсягів непокритого збитку.

Попит на послуги міського пасажирського транспорту носить стабільний характер, хоча цей ринок зазнає все більшого впливу з боку приватних перевізників, що разом із не завжди логічними діями самого КП «ЧТУ» та його власника призводить до зниження обсягів міських перевезень та поступової втрати провідних позицій на ринку. КП «ЧТУ» надає свої послуги за регульованими виконавчим комітетом Чернігівської міської ради тарифами (разовий квиток на проїзд у тролейбусі – 1,25 грн., в автобусі КП «ЧТУ» – 1,75 грн.). Разом з цим розрахунки, що подавались підприємством до виконкому, свідчать, що лише собівартість перевезення одного пасажира тролейбусом дорівнює 1,50 грн.

На фінансування пільгових перевезень у 2011 році підприємству заплановано було виділити 13,8 млн. грн. при потребі 24 млн. грн. – фактична компенсація однієї поїздки пільгового пасажира у разі повного розрахунку при такому стані речей становить 57,5 коп.

Проведений аналіз фінансової діяльності підприємств МЕТ України дозволив виявити загальну тенденцію поглиблення системної фінансової кризи у галузі, основними чинниками якої є:

1) нерівні умови конкуренції на ринку міських пасажироперевезень, лобіювання зацікавленими особами інтересів приватних перевізників;

2) неповна компенсація витрат на надання послуг з пільгових пасажироперевезень з боку держави, нерівномірність надходження субвенції протягом року;

3) невідповідність тарифу на проїзд його собівартості, невідшкодування міськрадами різниці між економічно обґрунтованим та встановленим тарифом;

4) критичний фізичний знос парку трамвайних вагонів і тролейбусів;

5) скорочення обсягів надання транспортних послуг в умовах стабільного зростання постійних витрат, зокрема витрат на адміністрування. Зростання постійних витрат ставить вимогу використання ефекту масштабу, доводити обсяги реалізації послуг хоча б до точки беззбитковості. Але такі зміни потребують «вольових» рішень від міськрад у частині перегляду учасників ринку пасажирських перевезень.

Варто зазначити, що декілька підприємств галузі все ж виділяються із загальногалузевих тенденцій (наприклад, КП «Артемівськелектроавтотранс» (Донецька обл.), ККВП «Керчтролейбус» (АР Крим)), проте такі факти варто розглядати як виняток із правил. Ефективність діяльності вказаних підприємств є результатом обраної стратегії їх розвитку та вибраними пріоритетами відповідних міських рад в організації пасажирських перевезень.

Продовження в найближчі роки негативних тенденцій, що склалися на міському пасажирському електротранспорті, зробить реальністю такі загрози:

1) економічне зростання буде стримуватися через транспортну незабезпеченість мобільності трудових ресурсів як фактора розвитку виробництва; ця загроза зросте у довгостроковій перспективі при сучасних «бензинових» кризах і вичерпанні світових запасів нафти;

2) держава та місцеве самоврядування будуть змушені здійснити значні одноразові вкладення для виведення МЕТ з кризи; не здійснені сьогодні витрати зростуть завтра у багато разів;

3) різке зниження безпеки функціонування міського транспорту з подальшим припиненням трамвайного і тролейбусного руху;

4) виникнення соціального напруження внаслідок деградації громадського транспорту як складової системи соціального захисту населення;

5) зростання екологічних проблем при масовому перевищенні гранично припустимих концентрацій шкідливих речовин із відпрацьованих газів авто;

6) зростання втрат від ДТП через надмірну насиченість вулично-дорожньої мережі індивідуальними автомобілями та мікроавтобусами;

7) вичерпання пропускної спроможності значної частини вулично-дорожньої мережі та можливий колапс дорожнього руху у великих містах, що вже тепер спостерігається у мегаполісах [4].

Таким чином, однією з ключових проблем у діяльності КП «ЧТУ» є недотримання умов розрахунків за перевезення пільговиків. Навіть затверджена сума дотацій не виплачується вчасно, утворюючи дебіторську заборгованість за розрахунками з бюджетом на кінець року. Іншою проб-

лемою є дії міської ради з надання дозволів на перевезення приватними перевізниками пасажирів за маршрутами, які дублюють маршрути тролейбусів. Це прямо впливає на динаміку обсягів наданих послуг КП «ЧТУ». Оцінка втрат від таких дій є складною процедурою, проте очевидно, йдеться про значні суми недоотриманої виручки. Усунення навіть цих двох факторів формування доходу перекрило б значну суму збитку.

Прогноз формування фінансового результату КП «ЧТУ» від операційної діяльності у 2012 році із збереженням діючих тенденцій щодо обсягів та структури послуг, тарифу, витрат свідчить про наростання обсягу збитків. Невтручання в ситуацію стабільно й планомірно веде підприємство до банкрутства. Нейтралізація наслідків збільшення суми збитку потребує все більших вливань у статутний капітал з боку власника.

Відтак життєво необхідним для КП «ЧТУ» є пошук шляхів виходу з кризового фінансового стану. Резервами збільшення доходів КП «ЧТУ» є:

1) поліпшення трьох базових параметрів якості транспортних послуг – швидкості, інтервалів руху та комфортності поїздки:

- збільшення випусків тролейбусів на найдохідніші маршрути (№№1, 3, 4);
- відхід від практики «тягнутих» графіків (складених за песимістичними оцінками часу руху), ущільнення графіків руху дозволило б підняти середню швидкість руху чернігівських тролейбусів з 15,6 км/год до 16,4 км/год. Для порівняння, в Гомелі середня швидкість тролейбуса становить 17,3 км/год, найшвидший маршрут – 19,4 км/год [7].
- застосування тактових графіків (інтервал є точним дільником години, розклад у такому випадку повторюється щогодини і легко запам'ятовується);
- розробка варіативних прискорених графіків на ранні та нічні години з метою врахування різних умов обороту за маршрутами для пікових і не завантажених періодів доби;
- комунікації з пасажирами, публікація графіків і чітке їх виконання.

2) оптимізація діючих маршрутів руху тролейбусів – мережа маршрутів тролейбусів Чернігова, особливо тих, що слідують у промислові зони, потребує перегляду у зв'язку із змінами транспортних потреб населення, сучасної економічної ситуації;

3) перспективно за умови оновлення рухомого складу і достатньої кількості персоналу – відкриття нових маршрутів (повернення відмінених маршрутів №№ 9, 11, 12, розвиток маршрутної мережі з м/р Масани);

4) ненадання дозволів на автобусні перевезення пасажирів приватним перевізникам за маршрутами, що дублюють тролейбусні – перегляд транспортної схеми м. Чернігова з урахуванням науково обґрунтованих принципів її організації і визначенням тролейбуса як каркасу міського пасажирського транспорту;

Так, у Чернігові 8 з 9 маршрутів тролейбуса неодноразово дублюються або покриваються маршрутами приватних перевізників, що не передбачено Державною програмою розвитку МЕТ на 2007-2015 рр.

5) запровадження практики подачі тролейбусів під масові заходи або підведення під них діючих розкладів;

6) оренда незадіяних виробничих площ підприємства;

7) заходи із матеріального стимулювання пасажирів до постійного користування тролейбусами (з листопада повернулися розіграші призів за місячними проїзними квитками);

8) посилення контролю оплати проїзду пасажирами (одне виявлене порушення еквівалентне 20 придбаним квиткам, тобто 25 грн.);

9) запровадження практики оренди тролейбусів на замовлення;

У Києві та Вінниці давно й ефективно курсують трамвайний вагон-кафе і ретровагон, в Харкові – екскурсійний трамвай «Аннушка» і тролейбус, прогулянковий тролейбус курсує вулицями Донецька. У Чернівцях звична справа – оренда тролейбуса на новорічну ніч, в Херсоні практикують оренду тролейбуса ЛАЗ Е183 для весільних перевезень і т. д. [12];

10) розширення спектра послуг КП «ЧТУ» стороннім організаціям та населенню – наприклад, гомельське КУП «Міськелектротранспорт» надає 8 категорій платних послуг (усього 40 асортиментних позицій), зокрема: заміна мастил, мийка автомобілів, шиномонтаж, медогляд водіїв, електричне випробування засобів захисту, надання приміщень в оренду тощо [7];

11) раціональна робота з витратами – перегляд складу постійних витрат, зокрема адміністративної складової (зараз скорочення витрат здійснюється за рахунок змінної їх частини, що прямо шкодить якості надаваних послуг і негативно впливає на обсяг платних перевезень).

Всі розроблені пропозиції для КП «ЧТУ» більшою чи меншою мірою можуть бути застосовані до інших підприємств МЕТ України.

Висновки. Головною проблемою підприємств МЕТ України та КП «ЧТУ», зокрема, є скорочення обсягів діяльності, у той час як запорукою успіху має бути їх нарощування із одночасною роботою над якістю перевезень і відносним скороченням витрат. Надзвичайно високі значення операційного важеля свідчать, що нарощування обсягу реалізації транспортних послуг забезпечує значний ефект у короткостроковому періоді. Саме розширення обсягів діяльності із одночасним контролем витрат має стати першочерговим завданням для підприємств галузі.

Проте очевидно, що МЕТ не повинен відповідати за зобов'язаннями держави та міста. Можна запропонувати декілька варіантів вирішення проблеми компенсацій. Доцільно ініціювати перед ВРУ питання про внесення змін до законодавства щодо запровадження цільових виплат пільговикам на покриття транспортних витрат. Потребує удосконалення система компенсації збитків з боку місцевої влади від запровадження граничного тарифу, якщо його рівень нижчий за ринкову ціну послуги.

Підвищенню фінансової стійкості підприємств галузі та нарощуванню обсягів фінансових ресурсів для забезпечення операційної та інвестиційної діяльності сприятимуть такі заходи:

1) технічне переоснащення підприємств МЕТ з метою підвищення якості перевезень, у тому числі із впровадженням новітніх енергозберігаючих технологій, через оновлення парків сучасними тролейбусами з транзисторними чи тиристорно-імпульсними системами керування тяговим електродвигуном та тролейбусами, обладнаними автономним джерелом електроенергії, що дозволяє тролейбусу накопичувати електроенергію і відхилятися від контактної мережі;
2) застосування лізингових операцій при неспроможності прямої закупівлі;
3) передача цілісних майнових комплексів в оренду чи концесію.

Для прикладу, КП «ЧТУ» при поліпшенні якості надання послуг (швидкості, інтервалів, розширення маршрутної мережі), а також за умови скасування договорів на перевезення хоча б частиною дублюючих маршрутів зможе у 2012 році як мінімум повернутися до обсягу платного пасажиропотоку на рівні 2010 року. Розрахунок показує, що навіть із збереженням гарантованих державою пільг підприємство за умови раціональної організації фінансово-господарського процесу здатне вийти на позитивний фінансовий результат.

Література

1. Про міський електричний транспорт : Закон України № 1914-IV від 29.06.2004 р. зі змін. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2004. – № 51. – С. 548.
2. Про затвердження Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки [Електронний ресурс] : Постанова № 1855 від 29.12.2006 р. / Кабінет Міністрів України. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1855-2006-%D0%BF
3. Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) [Електронний ресурс] : Наказ № 96 від 25.07.2007 р. зі змінами / Міністерство з питань ЖКГ України. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE14173.html
4. Житлово-комунальне господарство в реформаційному процесі : аналіз, проектування, управління: монографія / О. В. Димченко; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х. : ХНАМГ, 2009. – 356 с.
5. Карпушин Е. І. Організація та управління на електричному транспорті. Навчальний посібник / Е. І. Карпушин. – Харків : ХНАМГ, 2008. – 184 с.
6. 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.
7. КУП «Горэлектротранспорт». Гомель. О предприятии [Електронний ресурс] : КУП «ГЭТ». – Режим доступу : http://get-gomel.narod.ru/onas.html.
8. МЖКГ України. Міський електротранспорт (до 2010 року) [Електронний ресурс] : МЖКГ України. – Режим доступу : http://www.minjkg.gov.ua/about/branch/branch-met/
9. МРРБ України. Міський електротранспорт [Електронний ресурс] : МРРБ України. – Режим доступу : minregionbud.gov.ua/uk.
10. Міський електротранспорт. Суміщений трамвайно-тролейбусний сайт. Бази даних рухомого складу [Електронний ресурс] : ТрансФото (СТТС). – Режим доступу : http://transphoto.ru/
11. Правда ли, что трамвай… [Електронний ресурс] : Харьковчане за электротранспорт. – Режим доступу : http://zatramvaj.org.ua/faq/.
12. Трамвай-кафе КП «Київпастранс». Вагони для замовлення [Електронний ресурс] : Київ трамвайний. – Режим доступу : http://www.tramvaj-kafe.kiev.ua/
13. Транспорт 1980-2010 рр. [Електронний ресурс] : Державний комітет статистики України. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/ tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm.
14. Холдинг «ЛАЗ». Продукция [Електронний ресурс] : ЛАЗ. – Режим доступу : http://www.laz.ua/ru/prod/

Bibliography

1. Pro miskyi elektrychnyi transport : Zakon Ukrainy № 1914-IV vid 29.06.2004 r. zi zmin. / Verkhovna Rada Ukrainy // Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR). – 2004. – № 51. – S. 548.

2. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi prohramy rozvytku miskoho elektrotransportu na 2007-2015 roky [Elektronnyi resurs] : Postanova № 1855 vid 29.12.2006 r. / Kabinet Ministriv Ukrainy. – Rezhym dostupu : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1855-2006-p

3. Pro zatverdzhennia Poriadku formuvannia taryfiv na posluhy miskoho elektrychnoho transportu (tramvai, tro-leibus) [Elektronnyi resurs] : Nakaz № 96 vid 25.07.2007 r. zi zminamy / Ministerstvo z pytan ZhKH Ukrainy. – Rezhym dostupu : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE14173.html

4. Zhytlovo-komunalne hospodarstvo v reformatsiinomu protsesi : analiz, proektuvannia, upravlinnia: monohrafiia / O. V. Dymchenko; Khark. nats. akad. misk. hosp-va. – Kh. : KhNAMH, 2009. – 356 s.

5. Karpushyn E. I. Orhanizatsiia ta upravlinnia na elektrychnomu transporti. Navchalnyi posibnyk / E. I. Karpushyn. – Kharkiv : KhNAMH, 2008. – 184 s.

6. Kostetskyi V. V. Osoblyvosti orhanizatsii finansovoho zabezpechennia funktsionuvannia i rozvytku pidpryiemstv miskoho elektrotransportu / V. V. Kostetskyi // Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini. – 2006. – № 2. – S. 39-42.

7. KUP «Gorelektrotransport». Gomel. O predpriyatii [Elektronnyy resurs] : KUP «GET». – Rezhym dostupu : http://get-gomel.narod.ru/onas.html.

8. MZhKH Ukrainy. Miskyi elektrotransport (do 2010 roku) [Elektronnyi resurs] : MZhKH Ukrainy. – Rezhym dostupu : http://www.minjkg.gov.ua/about/branch/branch-met/

9. MRRB Ukrainy. Miskyi elektrotransport [Elektronnyi resurs] : MRRB Ukrainy. – Rezhym dostupu : minre-?ionbud.gov.ua/uk.

10. Miskyi elektrotransport. Sumishchenyi tramvaino-troleibusnyi sait. Bazy danykh rukhomoho skladu [Elektronnyi resurs] : TransFoto (STTS). – Rezhym dostupu : http://transphoto.ru/

11. Pravda li, chto tramvay… [Elektronnyy resurs] : Kharkovchane za elektrotransport. – Rezhym dostupu : http://zatramvaj.org.ua/faq/.

12. Tramvai-kafe KP «Kyivpastrans». Vahony dlia zamovlennia [Elektronnyi resurs] : Kyiv tramvainyi. – Rezhym dostupu : http://www.tramvaj-kafe.kiev.ua/.

13. Transport 1980-2010 rr. [Elektronnyi resurs] : Derzhavnyi komitet statystyky Ukrainy. – Rezhym dostupu : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/ tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm.

14. Kholding «LAZ». Produktsiya [Elektronnyi resurs] : LAZ. – Rezhym dostupu : http://www.laz.ua/ru/prod/

Надійшла 20.02.2012