

УДК 338.47

В.В.ВЕЛИЧКО, канд. екон. наук

*Харківська національна академія міського господарства*

### **ФІНАНСОВО-БЮДЖЕТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЕЛЕМЕНТУ МІСЬКОГО КОМПЛЕКСУ**

Розглянуто міський комплекс як складну систему, що має багатогалузевий характер. Запропоновано модель формування фінансового забезпечення функціонування підприємств міського пасажирського транспорту, яка дозволить знизити їх рівень збитковості та перейти на стійку траєкторію зростання позитивного фінансового результату.

Рассмотрен городской комплекс как сложная система, которая имеет многоотраслевой характер. Предлагается модель формирования финансового обеспечения функционирования предприятий городского пассажирского транспорта, что позволит снизить уровень их убыточности и перейти на устойчивую траекторию положительного роста финансового результата.

A city complex as difficult system which has the diversified character is considered in the article. The model of forming of the financial providing of functioning of enterprises of public passenger transport is offered, that will allow to reduce the level of their unprofitableness and pass to the proof trajectory of positive growth of financial result.

*Ключові слова:* міський комплекс, пасажирський транспорт, тариф, транспортна робота, фінансування, бюджет, пільги, модель.

Міський комплекс є багатоеlementною сукупністю підприємств і організацій різних галузей економіки, що створюють важливий фактор підвищення рівня добробуту населення та зростання якості людського потенціалу. Особливостями міського комплексу є багатогалузевий локальний характер, тісний взаємозв'язок галузей і підприємств, диференціація процесів відтворення, що характеризує міський комплекс як сукупність взаємозалежних функціональних, структурних і територіальних зон.

На сьогодні однією з головних проблем в містах є незадовільний фінансовий стан підприємств міського комплексу, що пояснюється скороченням екстенсивних чинників економічного зростання – нарощування міської економіки за рахунок завантаження вільних виробничих потужностей, використання наслідків глибокої девальвації грошової одиниці. Загальний стан суб'єктів міського комплексу свідчить про низьку платоспроможність підприємств, відсутність заходів з фінансової стабілізації та неможливість забезпечення стабільного розвитку діяльності.

В умовах сучасної економіки запорукою сталого розвитку підприємства є його оптимальне фінансове забезпечення, під яким розуміється забезпечення підприємства основними і оборотними активами,

власними та позиковими фінансовими ресурсами, достатніми для випуску передбаченого обсягу виробництва.

Для транспортних підприємств, фінансовий стан яких вкрай незадовільний, відсутність необхідного обсягу фінансових ресурсів, наявність значного морального та фізичного зносу основних засобів є причиною погіршення якості транспортних послуг [1, 2].

Нестача фінансових ресурсів у суб'єктів міського комплексу вимагає вдосконалення існуючих та пошуку нових підходів до визначення концептуальних засад його фінансового забезпечення. Проблемам фінансового забезпечення суб'єктів міського комплексу, оцінці його впливу на їх фінансовий стан і вартості послуг присвячено роботи Є.М.Кайлюка, Т.М.Качали та ін., але проблеми не вирішено в повному обсязі, тому надзвичайно важливим постає завдання дослідити та обґрунтувати засади фінансового забезпечення, реалізувати їх мобілізуючий вплив на розкриття джерел подальшого розвитку міста [1, 2, 4, 5].

Фінансове забезпечення суб'єктів міського комплексу з урахуванням їх особливостей – це формування та розподіл фінансових ресурсів, що надійшли від споживачів послуг, державного та місцевих бюджетів для виконання покладених на них завдань, підвищення ефективності функціонування суб'єктів господарювання міста. Ефективність фінансового забезпечення особливо транспортних підприємств може бути досягнутою лише за умови врахування принципів, які відображають сутність фінансового забезпечення та лежать у площині особливостей діяльності підприємств міського господарства.

Пасажирський транспорт виконує важливу соціальну функцію, і в той же час є практично обов'язковим елементом виробничої структури міського господарства та одним з основних суб'єктів міського комплексу, що має бути максимально доступним для всіх верств населення з погляду розміру плати за проїзд. Проте при такому підході, як показує досвід переважної більшості міст миру, суспільний міський пасажирський транспорт як економічна система не може бути рентабельним, оскільки має високу капітало- і трудомісткість. Вирішальним чинником, що забезпечує функціонування або розвиток як галузі в цілому, так і кожного окремого підприємства міського пасажирського транспорту, є наявність в їх стратегічному і тактичному користуванні ресурсів, і, перш за все, в найбільш універсальній формі – фінансових ресурсів.

Виконання необхідних обсягів транспортної роботи прямо залежить від рівня фінансування, тобто процесу забезпечення транспортного підприємства фінансовими ресурсами, що поновлюють раніше

проведені витрати та створюють необхідний резерв для майбутніх обґрунтованих витрат періоду, що забезпечують необхідний об'єм і якість перевезень, здійснення програми розширеного виробництва, підтримку і вдосконалення власної соціальної сфери. В умовах збитковості пасажирського транспорту держава постійно повинна знаходити засоби для компенсації, як правило, постійно зростаючого дефіциту державного бюджету, тому так важко вирішуються питання розвитку систем суспільного транспорту в містах, підвищення якості транспортного обслуговування населення. Аспекти організації транспортного обслуговування населення є актуальними саме сьогодні, оскільки відбувається переоцінка ролі місцевих органів влади в проведенні соціальної політики, перегляд принципів фінансування суб'єктів міського комплексу, переосмислення місця споживача в оцінці якості послуг, що йому надаються [3].

В цьому відношенні безумовний інтерес представляє аналіз того, як вирішуються численні соціально-економічні питання організації пасажирських перевезень в містах світу. Дослідження розвитку транспортних систем Франції, Великобританії, Швеції, Німеччини, Данії і США свідчать, що в цих країнах крім традиційних джерел фінансування транспортних систем – субсидій і збору плати за проїзд використовуються наступні джерела фінансування: безпосередня державна допомога; приватне фінансування; гранти місцевих адміністрацій; спеціальні форми оподаткування; державні гарантовані кредити; Європейський фонд допомоги розвитку; Європейські інвестиційні банківські кредити. Необхідно відмітити, що одним з основних джерел фінансування є державна допомога. Проте вона надається за умови залучення засобів місцевих податків або грантів. Обсяги приватного фінансування, яке не гарантовано державою або місцевою адміністрацією, значно обмежені [4].

Транспортна політика України, як і подальші шляхи розвитку транспортних систем, визначається корінними змінами в економіці країни. Розпад звичних господарських зв'язків, обвальна лібералізація цін, значне зниження доходів, недоліки податкової системи та ряд інших чинників ще більше погіршили і без того важке положення транспортних підприємств. Ліквідація системи державного планування централізованих капіталовкладень призвела до різкого скорочення інвестиційної активності, зменшилися обсяги нового будівництва, нових об'єктів.

Проблеми джерел і форм фінансування як операційної діяльності, так і капітальних витрат на розвиток міського пасажирського транспорту актуальні й для країн із стійко функціонуючою економікою,

оскільки витрати підприємства не в змозі покрити власними доходами. В Україні фінансування витрат підприємств міського пасажирського транспорту здійснюється за рахунок наступних основних джерел: надходження безпосередньо від індивідуального або колективного споживача транспортної послуги в результаті продажу підприємством транспортної продукції в будь-якій формі; асигнування з бюджету місцевого та державного на покриття дефіциту, який визначається за методикою, що діє, як різниця між повною сумою витрат, визначеною на базі розрахункового тарифу, і сумою доходів, отриманих за рахунок виручки від продажу проїзних документів; доходи від комерційної нетранспортної діяльності підприємства; інвестиції і цільові субсидії.

Такій схемі фінансування властиві істотні недоліки. Так, в більшості випадків некоректне визначення обсягів бюджетних асигнувань як на операційну діяльність, так і на розвиток підприємств. Проведений аналіз показав, що у ряді міст України поширеним є виділення бракуючих обсягів фінансування на експлуатацію за фактично проведеними витратами, в інших – тільки залежно від фінансової можливості міського бюджету [5].

Законодавством України передбачена можливість дії договірних стосунків між містом і транспортним підприємством. В цьому випадку визначається розрахунковий обсяг робіт і, відповідно, його фінансування, перераховується частка відшкодування витрат за рахунок збору виручки, а недолік засобів компенсується з міського бюджету. При цьому в згаданій вище методиці, що визначає такий порядок, не знаходиться місця договірним платежам підприємств – можливих замовників транспортних послуг. Можна припустити, що ці платежі додаються до від'ємника з розрахункової суми доходів. Але в цьому випадку незалежно від змін в самих об'ємних показниках розміри фінансування залишаються незмінними. Дійсно, будь-яке збільшення зборів і договірних платежів зменшує суму бюджетної дотації. Проте така організація фінансування може бути прийнятною, якщо доповнити її деяким регулюючим механізмом з урахуванням застосування диференційованого тарифу на підприємствах міського пасажирського транспорту, що забезпечить достатньо жорстке закріплення захищених статей доходу за певними напрямками фінансування, а також бюджетного резерву, бюджетних і позабюджетних цільових фондів.

Навряд чи можна вважати за прийнятних різні варіанти транспортного податку з фізичних осіб, більш виправданим є транспортний податок з юридичних осіб. Проте світова практика свідчить, що рано чи пізно транспортний податок перестає бути цільовим, розчиняється в загальній масі місцевих податків та інших надходжень до

муніципального бюджету і стає одним з варіантів бюджетної дотації, що виділяється транспортному підприємству за наявності можливості [5].

Уникнути цього можна, якщо виділити окремим законодавчо захищеним рядком витратної частини міського бюджету кошти, призначені для фінансування міського пасажирського транспорту або, що надійніше, створити цільовий – транспортний фонд. Функція транспортного фонду, повинна полягати в тому, щоб акумулювати всі грошові надходження, призначені для фінансування діяльності міського пасажирського транспорту, отже, буде використана багатоканальна система фінансування. Засоби цього фонду слід направляти як на фінансування капітальних витрат, так і операційних. Що стосується капітальних витрат, пов'язаних із закупівлею і капітальним ремонтом рухомого складу, реконструкцією тягових підстанцій і трамвайних колій, будівництвом нових ліній міського пасажирського транспорту, то вони повинні фінансуватися за рахунок засобів міського бюджету. Оскільки транспорт є функцією міста і, місто повинне створити умови функціонування транспорту, природно, він повинен її фінансувати. Транспортні підприємства відповідно до планів розвитку повинні направляти замовлення в муніципальні органи влади, відповідно до яких муніципалітет направляє необхідні засоби до транспортного фонду, тим самим, забезпечуючи можливість оновлення рухомого складу, реконструкцію інженерних споруд і комунікацій, будівництва нових ліній.

Подальше вдосконалення фінансування стосується покриття операційних витрат підприємств міського пасажирського транспорту. Для цього необхідно чітко визначити обсяги цього фінансування. Обсяг реалізованої транспортної послуги на практиці визначається: за кількістю реалізованих проїзних квитків (це стосується пасажирів, які не мають пільг на проїзд, і оплачують послуги міського транспорту самостійно); за кількістю пасажирів, проїзд яких сплатили підприємства, які придбали для своїх співробітників проїзні документи; за категоріями громадян, яким надано право безкоштовного проїзду.

Перелік категорій громадян, які користуються правом безкоштовного проїзду в міському пасажирському транспорті, слід переглянути. Згідно з чинним законодавством, пільги, встановлені центральними органами влади і Законами України для проїзду в міському пасажирському транспорті, повинні компенсуватися з місцевого бюджету за рахунок відповідних відрахувань з державного бюджету України. На практиці така компенсація не проводиться, отже, все фінансове навантаження лягає на і без того вкрай недостатній міський бюджет і ста-

вить міський пасажирський транспорт у важкі економічні умови. Пільгові категорії можна згрупувати за декількома ознаками: державні пільги; пенсійні пільги; службові пільги; спеціальні пільги; соціальні пільги [3].

Відповідно до приведеного вище угруповання пільг пропонується механізм їх фінансування, за принципом джерела надання пільг. Дійсно, пільги, які надаються громадянам у зв'язку з посадою, не повинні фінансуватися за рахунок міського, державного бюджетів або транспортних підприємств, вони повинні фінансуватися за рахунок міністерств і відомств, які їх надають. Обсяг пільг, що надаються, повинен визначатися відповідно до потреби в пересуваннях і фінансової можливості представника пільг. Пільговий проїзд може бути сплачений декількома способами:

1. Шляхом виділення грошової допомоги для оплати проїзду в міському транспорті в “міжпіковий” час. Обсяг цієї допомоги визначається залежно від потреби в пересуваннях у зв'язку з виконанням службових обов'язків. Ці розрахунки необхідно виконати співробітникам даних міністерств і відомств.

2. Шляхом закупівлі у підприємств міського пасажирського транспорту проїзних документів – постійних і разових.

Під час реалізації транспортної послуги для транспортних підприємств в обох ситуаціях ця категорія пасажирів не відрізнятиметься від пасажирів, що не користуються пільгами, оскільки джерело сплати є іншим, а форма оплати проїзду не відрізняється. Кошти, отримані від цих організацій за транспортні послуги, повинні надходити до Транспортного фонду, а далі прямувати на покриття операційних витрат транспортних підприємств. Кошти на оплату пільгового проїзду, що надається найбільш масовим категоріям, можуть виділятися безпосередньо з державного або місцевих бюджетів та з позабюджетних фондів відповідних рівнів. Транспортний фонд також може поповнюватися за рахунок коштів, що поступають за надання додаткових послуг транспортними підприємствами. Кошти, що надходять за цією багатоканальною системою, повинні акумулюватися в Транспортному фонді, за рахунок якого слід фінансувати як операційну діяльність підприємства, так і його розвиток.

Таким чином, для стабільної роботи міського комплексу пропонується модель формування фінансового забезпечення функціонування підприємств міського пасажирського транспорту. Дана модель є детермінованою, оскільки відображає функціональний зв'язок між результативним показником і чинниками та припускає зниження дотацій міста на покриття операційних витрат транспортних

підприємств, і, що заслуговує на особливу увагу, сплатити проїзд громадян, яким в законодавчому порядку встановлено пільги на проїзд. Запропонована модель функціонування транспортного елементу міського комплексу дозволить не тільки знизити їх рівень збитковості, але й перейти на стійку траєкторію зростання позитивного фінансового результату.

1. Кайлюк Є.М. Проблеми синергізма та диверсифікації в процесі формування оптимальних економічних структур житлово-комунального господарства України. – Харків: Форт, 2010. – 376 с.

2. Качала Т.М. Житлово-комунальне господарство в системі міського комплексу. – К.: Наукова думка, 2008. – 416 с.

3. Офіційний портал органів виконавчої влади України // [www.kmu.gov.ua](http://www.kmu.gov.ua).

4. Інформаційний портал «Інтерсоциум» // [www.intersocium.com](http://www.intersocium.com).

5. Інформаційний портал про міський транспорт «Харків транспортний» // [www.gortransport.kh.ua](http://www.gortransport.kh.ua).

*Отримано 06.10.2010*

УДК 658.589

О.В. ДИМЧЕНКО, канд. екон. наук, Ю.Г. ІЛ'ЯШЕНКО

*Харківська національна академія міського господарства*

### **ОПТИМІЗАЦІЯ ГРОШОВИХ ПОТОКІВ ПІДПРИЄМСТВ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ГАЛУЗІ**

Розкриваються питання стосовно сучасних умов формування грошових потоків ЖКГ. Аналізуються шляхи їх оптимізації при використанні потенціалу наявних інвестиційних ресурсів. Обґрунтовано важливість участі органів місцевого самоврядування у процесі стимулювання залучення потенційних інвестиційних ресурсів.

Раскрываются вопросы, касающиеся современных условий формирования денежных потоков ЖКХ. Анализируются пути их оптимизации при использовании существующих инвестиционных ресурсов. Обоснована важность участия органов местного самоуправления в процессе стимулирования привлечения потенциальных инвестиционных ресурсов.

The article deals with the problems of municipal enterprises cash flows formation under the condition of limited local budgets financing. The municipal cash flows optimization is considered to be one of the central aspects on the way to the successful city infrastructure creation. The article discusses municipal authority participation in the process of potential investors' involvement as the question of great importance.

*Ключові слова:* інвестиційні ресурси, грошові потоки, оптимізація грошових потоків, інвестиційний механізм, інвестиційна привабливість, управлінський ресурс органів місцевого самоврядування.

В умовах сучасного стану економіки країни, однією з характеристик якої є обмеженість місцевих бюджетів, стимулювання процесу залучення приватних інвестицій в галузь житлово-комунального гос-