

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.1.4](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.1.4)

УДК 336.6

О. М. Петрук,

*д. е. н., професор, професор кафедри фінансів та кредиту,
Державний університет «Житомирська політехніка»
ORCID ID: 0000-0002-5351-5679*

Н. В. Трусова,

*д. е. н., професор, професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування,
Таврійський державний агротехнологічний університет імені Дмитра Моторного
ORCID ID: 0000-0001-9773-4534*

А.Ю. Полчанов,

*д. е. н., доцент, доцент кафедри фінансів та кредиту,
Державний університет «Житомирська політехніка»
ORCID ID: 0000-0001-6019-9275*

В. В. Довгалиук,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри фінансів та кредиту,
Державний університет «Житомирська політехніка»
ORCID ID: 0000-0003-2732-8818*

ФІНАНСОВІ РЕСУРСИ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

O. Petruk

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Finance and Credit,
Zhytomyr Polytechnic State University*

N. Trusova

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Finance, Banking and
Insurance, Tavriya State Agrotechnological University named after Dmitry Motorny*

A. Polchanov

*Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of
Finance and Credit, Zhytomyr Polytechnic State University*

V. Dovgaliuk

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Finance and
Credit, Zhytomyr Polytechnic State University*

FINANCIAL RESOURCES OF ELECTRIC TRANSPORT ENTERPRISES

У статті розглядаються питання фінансових ресурсів підприємств електротранспорту. Метою статті є визначення ролі фінансових ресурсів та перспективних напрямків фінансового розвитку підприємств електротранспорту, що займаються пасажирськими перевезеннями.

Методологічною основою статті стали загальні та спеціальні методи дослідження, зокрема методи теоретичного узагальнення, аналізу, синтезу, а також економіко-статистичні методи. Інформаційною базою дослідження були дані корпорації

«Укрелектротранс» про основні показники діяльності міських підприємств електротранспорту України, знос рухомого складу підприємств електротранспорту, а також динаміку доходів та витрат підприємств електротранспорту.

Дослідження показує, що витрати підприємств перевищують доходи, а низький рівень доходів від продажу квитків вимагає перегляду тарифного регулювання на державному рівні, що дозволить підприємствам електротранспорту досягти точки беззбитковості. Розрахунки авторів показують, що знос рухомого складу тролейбусів становить 70%, а трамваїв - 92%.

Автори пропонують використовувати лізинг як фінансовий інструмент за відсутності інвестиційних джерел, запустити механізми державно-приватного партнерства через концесійну угоду, а також вдосконалити управління фінансами в державних та комунальних підприємствах.

Також у статті пропонується поступово замінювати приватний автотранспорт на електротранспорт, що суттєво збільшить пасажиропотік та доходи електротранспортних компаній та поповнить місцевий бюджет, а не бюджет приватних перевізників.

The article examines the issues of financial resources of electric transport enterprises. The purpose of the article is to determine the role of financial resources and promising areas of financial development of electric transport enterprises engaged in passenger transportation. The methodological basis of the paper was general and special research methods, in particular methods of theoretical generalization, analysis, synthesis, as well as economic and statistical methods. The information base of the study was Ukrelectrotrans Corporation's data on main performance indicators of urban electric transport enterprises of Ukraine, deterioration of rolling stock of electric transport enterprises, as well as dynamics of income and expenses of electric transport enterprises.

The research shows that the costs of enterprises outweigh the revenues, and the low level of revenues from ticket sales requires a revision of tariff regulation at the state level, which will allow electric transport businesses to reach a break-even point. Authors' calculations show that the wear of rolling stock of trolleybuses is 70%, and trams are 92%.

It has been determined that the unprofitable activity of electric transport enterprises has led to negative consequences such as lack of financial support for renewal and overhaul of rolling stock, low level of activity in attracting international sources of funding, low level of implementation of innovation processes and modernization, inefficient financial management of communal property enterprises, lack of consideration of the cost of transportation when determining fares and low level of attractiveness of the electric transport company for investors due to unprofitable activities. Authors suggest to use of leasing as a financial instrument in the absence of investment sources, launch public-private partnership mechanisms through a concession agreement, as well as improve financial management in public enterprises.

Also, in the article proposes to gradually replace private vehicles with electric vehicles, which will significantly increase passenger traffic and revenues of electric transport companies and replenish the local budget, rather than the budget of private carriers.

Ключові слова: витрати; фінанси; фінансові ресурси; громадський транспорт; доходи; транспортні підприємства.

Keywords: costs; finance; financial resources; public transport; revenues; transport enterprises.

Постановка проблеми. Взаємозалежність всіх видів господарської діяльності особливо проявляється в кризові періоди економіки України. Забезпечення сталого функціонування всіх галузей національної економіки відбувається шляхом організації роботи електротранспортних підприємств. Наслідками зростання конкуренції в сфері перевезень пасажирів транспортними підприємствами є збільшення приватних перевізників над

комунальними. Результатом такої діяльності є збитковий стан муніципальних суб'єктів господарювання, що межує з банкрутством.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання ефективного функціонування транспорту досліджували Л. Зайончик [1], Ю. Гольска [2] та Л. Коваленко [3]. В своїх наукових дослідженнях автори всебічно розкрили особливості господарювання електротранспортних підприємств з урахуванням технічних, економічних та управлінських особливостей транспортної галузі. О. Дивінець та О.Зборовська [4] окреслили ключові пріоритети стратегічного розвитку електротранспортних підприємств України.

Дослідники зробили вагомий внесок у дослідження функціонування електротранспорту України, та варто відзначити доцільність здійснення дослідження фінансових особливостей галузі.

Метою роботи є визначення ролі фінансових ресурсів та перспективних напрямків фінансового розвитку електротранспортних підприємств, що здійснюють перевезення пасажирів.

Виклад основного матеріалу.

Ефективність діяльності суб'єктів господарювання транспортної галузі визначається рівнем їх фінансових ресурсів. У визначенні економічної сутності категорії «фінансові ресурси» науковці використовують різні підходи. Більшість дослідників визначають їх як грошові фонди цільового призначення, грошові доходи і надходження та грошові ресурси підприємств.

Г. Кірейцев зазначає, що «принципова різниця між капіталом і фінансовими ресурсами полягає у тому, що на будь-який момент часу фінансові ресурси більше або дорівнюють капіталу підприємства. Водночас якщо «фінансові ресурси» дорівнюють «капіталу», то це означає, що у підприємства немає ніяких фінансових зобов'язань» [5, с. 17].

В. П. Кудряшов трактує поняття «фінансові ресурси» як сукупність фондів, які беруть участь у забезпеченні діяльності суб'єктів і здійснюють обіг у грошовій формі. Фінансові ресурси завжди знаходяться у власності тих чи інших суб'єктів і використовуються для вирішення поставлених задач [6].

Таким чином, фінансові ресурси електротранспортного підприємства – сукупність коштів, що використовуються для забезпечення сталого функціонування суб'єкту господарювання та мають цільовий характер.

Фінансове забезпечення витрат підприємств транспортної галузі в Україні здійснюється за рахунок фінансових надходжень від реалізації транспортної послуги або іншої форми транспортної продукції; асигнувань з державного та місцевого бюджетів; інвестицій та цільових субсидій; доходів від нетранспортної діяльності суб'єктів господарської діяльності [7].

Надходження електротранспортних суб'єктів господарювання включають: доходи від здійснення перевезень пасажирів на платній основі; дотації з бюджетів ОТГ; доходи від інших видів діяльності. Електротранспортні підприємства України належать до комунальної форми власності, що визначає особливості фінансового забезпечення цих суб'єктів господарювання.

Негативним фактором впливу на фінансовий стан електротранспортного підприємства є високий рівень конкуренції з боку приватних перевізників та дублювання міських маршрутів. Для електротранспорту цей фактор зумовлює відтік платоспроможного пасажиропотоку та великий відсоток пасажирів, що мають пільги при користуванні громадським транспортом. За таких умов транспорт комунальної власності не отримує значну частину доходу здійснюючи нерентабельні рейси, а діяльність суб'єктів господарювання зазнає збитків.

Станом на 01.01.2020 р. в Україні зареєстровано 50 електротранспортних підприємств, що забезпечують трамвайне та тролейбусне сполучення. У зв'язку з проведенням бойових дій та тимчасовою окупацією українських територій 14 електротранспортних суб'єктів господарювання не здійснюють свою діяльність в межах законодавства України та статистичні дані по таким підприємствам відсутні. До міського електротранспорту варто віднести метрополітен, який здійснює перевезення пасажирів у Києві, Дніпрі та Харкові.

Головним недоліком електротранспортних підприємств є знос основних фондів. Таким чином, на січень 2020 року знос рухомого складу тролейбусів складає 70%, а трамваїв – 92% [8].

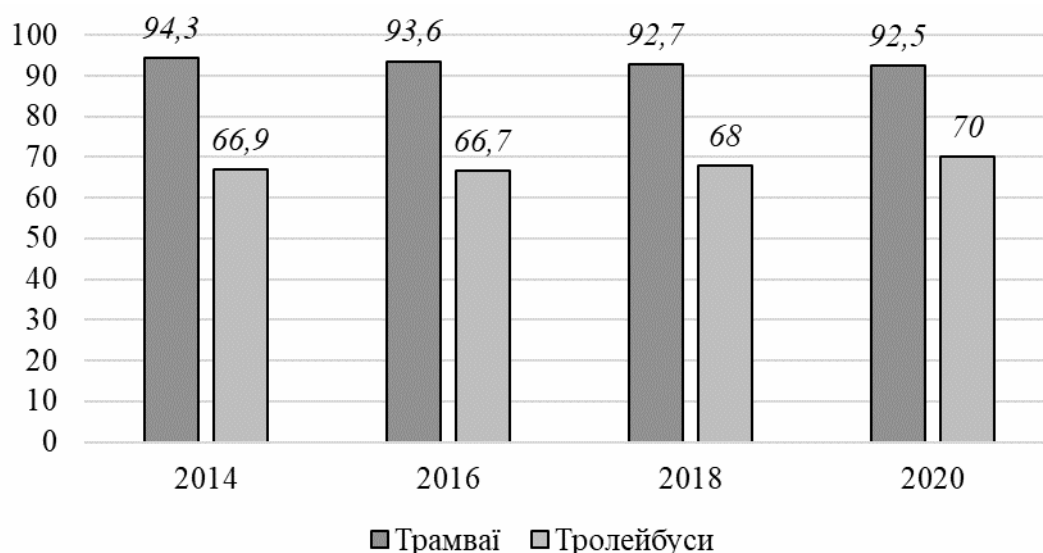


Рис. 1. Зносу рухомого складу електротранспортних підприємств, %

Примітка. Дані станом на 01.01. відповідного року

Джерело: складено авторами на основі [8]

Динаміка зносу основних фондів електротранспортних підприємств свідчить про низьку інвестиційну діяльність на державному та регіональному рівнях. Фінансове навантаження на місцевий бюджет в умовах децентралізації обмежує створення сприятливих умов для розвитку комунальних суб'єктів господарювання.

Причиною низького рівня оновлення рухомого складу є брак фінансових ресурсів через тарифне регулювання перевезення пасажирів та низький рівень прибутковості. Критичним фактором, що впливає на прибуток електротранспортних підприємств є перевезення пасажирів пільгових категорій.

Частковим вирішенням питання модернізації та оновлення рухомого складу є залучення міжнародної підтримки від Європейського банку реконструкції та розвитку і Європейського інвестиційного банку.

Аналіз доходів та витрат електротранспортного підприємства є вкрай важливим в системі оцінки функціонування суб'єкта господарювання. Це пов'язано з безпосереднім впливом доходів та витрат на фінансовий результат діяльності електротранспортного підприємства. Головним завданням аналізу є обґрунтування шляхів скорочення витрат та збільшення доходів суб'єкта господарювання.

Таблиця 1.
Динаміка доходів міського електротранспорту України, 2016-2019 рр.

	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.
Перевезено пасажирів, (тис.чол.)	1 471 631	1 399 175	1 435 146	1 367 508
Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно попереднього року, %	-5,8	-4,9	2,6	- 4,7
Обсяги доходів (тис. грн.)	3 238 565,9	4 359 012,4	5 666 847,5	7 097 638,5
Відсоток збільшення (+), зменшення (-) обсягів доходу відносно попереднього року, %	10,0	34,6	30,0	25,2
Доходи, у тому числі:				
реалізація квитків за проїзд (тис. грн.)	972 433,7	1 204 323,1	1 635 360,8	1 939 728,7
чистий дохід від інших видів діяльності (тис. грн.)	178 908,9	132 731,3	231 564,0	231 095,6
оплата транспортної роботи за договором (тис. грн.)	74 256,7	142 771,6	297 630,2	790 813,6
дотації з місцевих бюджетів (тис. грн.)	2 012 967	2 879 186	3 502 293	4 136 000
Обсяги витрат (тис. грн)	3 240 648	4 305 181	6 114 091	7 277 126
Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно попереднього року	11,8	32,8	42,0	19,0
Відсоток покриття витрат: загальними доходами, %	99,9	101,3	92,7	97,5
реалізацією квитків за проїзд, %	30,0	28,0	26,7	26,7

Джерело: складено авторами на основі [8]

Дані таблиці 1 свідчать що в 2019 році електротранспортними підприємствами перевезено 1367508 тис. пасажирів, що на 7,6 % менше показника 2016 року. Витрати підприємства становлять 7277126 тис. грн. та виросли на 55 % порівняно з 2016 роком. Доходи електротранспортних підприємств в 2019 році становлять 1 939 728,7 тис. грн., це на 49 % більше ніж в 2016 році. При цьому 97,5 % витрат електротранспортних суб'єктів господарювання покривається за рахунок загальних доходів. Варто відзначити, що дотації з місцевих бюджетів зросли майже вдвічі: їх розмір в 2019 р. зріс на 2123033 тис. грн. в порівнянні з 2016 роком. Збиток від діяльності електротранспортних підприємств в 2019 році сягнув 179487,5 тис. грн.

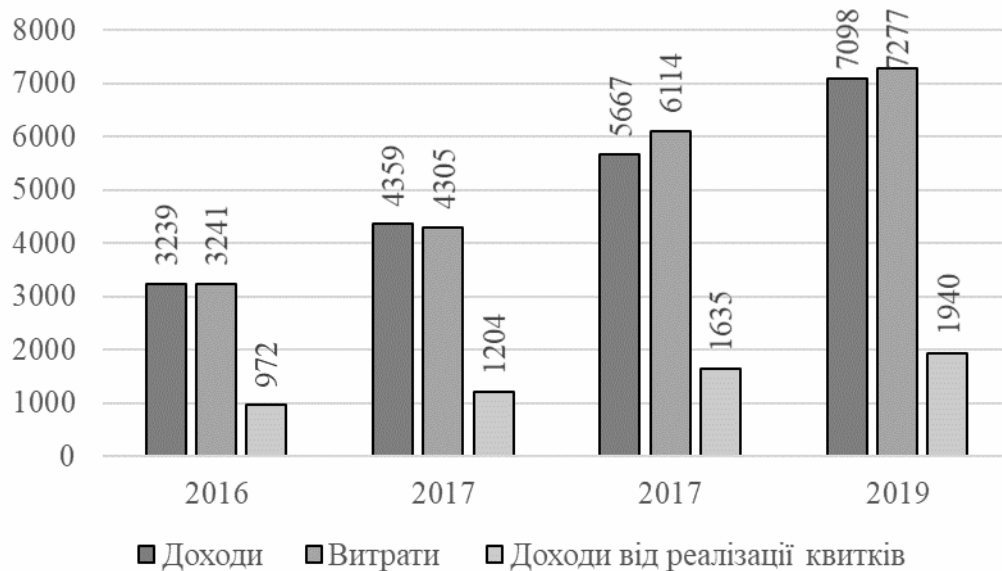


Рис. 2. Динаміка доходів та витрат електротранспортних підприємств України, млн. грн.

Джерело: складено авторами на основі [8]

Вагомою складовою доходної частини електротранспортного підприємства є реалізація квитків під час здійснення перевезень пасажирів громадським транспортом. На рис. 2. відображено низький рівень отримання прибутку від продажу квитків, що не дозволяє в повному обсязі здійснювати планування розподілу фінансових ресурсів.

Для врегулювання питання ефективності реалізації квитків важливо провести реформи щодо тарифного регулювання у сфері перевезень пасажирів електротранспортом на державному рівні з урахуванням європейського досвіду.

Тарифна політика у сфері комунального транспорту, зокрема електротранспорту, ґрунтується на наступних принципах: забезпечення доступності транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих і безпечних перевезень пасажирів. Ці принципи виражаються у встановленні тарифів на транспортний проїзд з урахуванням забезпечення захисту малозабезпечених громадян та необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників, тому в разі встановлення рівня тарифу, що не може забезпечити повного покриття операційних, дані втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом за рахунок коштів відповідних бюджетів [9].

Важливим кроком у виведенні на новий рівень діяльності комунальних підприємств транспортного сектору має стати поетапна зміна приватного автотранспорту на електротранспорт, що належить територіальній громаді. Але першим кроком до змін має стати оновлення рухомого складу за рахунок джерел державного та місцевого бюджетів, за допомогою міжнародних фінансових донорів та за підтримки приватних інвесторів.

Динаміка доходів та витрат електротранспортних суб'єктів господарювання України відображає збиткову діяльність підприємств. Часткове відшкодування перевезень пасажирів пільгових категорій та конкуренція з боку автотранспортних перевізників, зокрема і дублювання маршрутів, унеможливає отримання високого рівня доходів для комунальних підприємств й погіршує його фінансово-економічний стан.

Визначено, що збиткова діяльність електротранспортних підприємств призвела до наступних наслідків:

- відсутність фінансового забезпечення на оновлення та капітальний ремонт рухомого складу;
- низький рівень активності в залученні міжнародних джерел фінансування;
- низький рівень впровадження інноваційних процесів та модернізації;
- неефективний фінансовий менеджмент підприємств комунальної власності;
- відсутність врахування собівартості перевезень при визначенні тарифів на проїзд;
- низький рівень привабливості електротранспортного підприємства для інвесторів через збиткову діяльність.

Для підвищення обсягу фінансових ресурсів електротранспортного підприємства необхідно здійснити наступні заходи:

- використання лізингу, як фінансового інструменту при відсутності інвестиційних джерел забезпечення;
- впровадження механізмів державно-приватного партнерства через договір концесії;
- розробка пропозиції від місцевої виконавчої влади техніко-економічного обґрунтування для здійснення державно-приватного партнерства відповідно до Закону України «Про державно-приватне партнерство»;
- організація ефективного фінансового менеджменту на комунальних суб'єктах господарювання до яких належать електротранспортні підприємства.

Висновки

Проведено аналіз фінансових ресурсів електротранспортних підприємств України. Виявлено, що витрати підприємств переважають над доходами, а низький рівень доходів від реалізації квитків вимагає перегляду тарифного регулювання на державному рівні, що дасть змогу електротранспортним суб'єктам господарювання досягти рівня беззбитковості.

Визначено, що знос рухомого складу тролейбусів становить 70%, а трамваїв – 92%. Головними чинниками, що дозволять здійснити оновлення основних фондів – міжнародні джерела фінансового забезпечення.

Запропоновано здійснити поступову заміну приватного автотранспорту на електротранспорт, що значно збільшить пасажиропотік та доходи електротранспортних підприємств і поповнить місцевий бюджет, а не бюджет приватних перевізників.

Література.

1. Зайончик Л.Г. Проблеми підвищення ефективності експортного потенціалу послуг автомобільного транспорту в умовах формування ринкових відносин : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04. Київ, 1996. 40 с.
2. Гольская Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Екатеринбург, 2013. 21 с.
3. Коваленко Л., Костюк Д. Фінансове забезпечення розвитку міського електротранспорту: стан, проблеми та перспективи вирішення. Науковий вісник ЧДІЕУ. 2012. №1 (13). С. 232 – 239.
4. Дивінець О., Зборовська О. Розвиток підприємств міського електричного транспорту України: проблеми та перспективи. Інвестиції: практика та досвід. 2016. № 24. С. 24-27.
5. Кірейцев Г. Фінанси підприємств: навч. посібник: курс лекцій. Київ: ЦУЛ, 2002. 268 с.
6. Кудряшов В. П. Фінанси : Навч. посібник. – Херсон : Олді-плюс, 2002. – 352 с.
7. Виговський В.Г., Виговська О.А, Формування механізму фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі. Eurasian Academic Research Journal. 2018. 5. С. 109-117.
8. Результати роботи міського електротранспорту у 2016-2020 рр. / Аналітична інформація корпорації Укрелектротранс. URL.: <http://korpmet.org.ua> (дата звернення: 20.12.2020)
9. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15> (дата звернення: 20.12.2020)

References.

1. Zajonchuk, L.H. (1996), "Problems of increasing the efficiency of the export potential of road transport services in the conditions of formation of market relations", Ph.D. Thesis, Economics of transport and communications, Institute of Economics, Kyiv International University of Civil Aviation, Kyiv, Ukraine.
2. Holskaia, Y.N. (2013), "Assessment of the impact of transport infrastructure on the socio-economic development of the region", Ph.D. Thesis, Economy and management of the national economy, Institute of Economics, Ural Branch of RAS, Ekaterinburg, Russia.
3. Kovalenko, L. and Kostyuk, D. (2012), "Financial support for the development of urban electric transport: status, problems and prospects for solution", *Naukovyi visnyk ChDIEU*, vol. 1(13), pp. 232–239.
4. Dyvinets, O., and Zborovska, O. (2012), "Development of urban electric transport enterprises of Ukraine: problems and prospects", *Investytsiyyi: praktyka ta dosvid*, vol. 24, pp. 24–27.
5. Kirejtsev, H. (2002), *Finansy pidpriemstv* [Finance of Enterprises], TsUL, Kyiv, Ukraine.
6. Kudrjashov, V.P. (2002), *Finansy* [Finance], Oldi-pljus, Kherson, Ukraine.
7. Vyhovskiy, V.H. and Vyhovska, O.A. (2018), "Formation of a mechanism for financial support of transport business entities", *Eurasian Academic Research Journal*, vol. 5., pp. 109–117.
8. Ukrelectrotrans Corporation (2020), "The results of urban electric transport in 2016–2020", available at: <http://korpmet.org.ua> (Accessed 20 Dec 2020)
9. The Verkhovna Rada of Ukraine (2004), The Law of Ukraine "About city electric transport", available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15> (Accessed 20 Dec 2020).

Стаття надійшла до редакції 28.12.2020 р.