

стандартів ISO 9000. Отже, дотримання встановлених стандартів якості надання житлово-комунальних послуг та успішне здійснення загального керівництва якістю на етапі надання послуги створює значні можливості для поліпшення виконання послуги та задоволення вимог споживача; підвищення продуктивності, ефективності та скорочення витрат; отримання конкурентних переваг шляхом підвищення репутації організації та культури у виконанні послуги; забезпечення взаємодії людей як однієї з вирішальних складових частин якості послуги; розвитку умінь і здатності персоналу; стимулювання зацікавленості персоналу підвищувати якість житлово-комунальних послуг та задовольняти вимоги споживачів.

Література

1. Исмаилов Э.А. Повышение эффективности системы управления функционированием жилищно-коммунального хозяйства посредством создания эффективно работающей системы управления качеством / Э.А. Исмаилов // Реконструкция жилья: Информационные технологии. – 2005. – №6. – С. 408–412.
2. Нотенко С.Н. Управление качеством жилищно-коммунальных услуг / С.Н. Нотенко, С.В. Донсков, Ю.Л. Чекановский // Жилье и реформы. – 2003. – №2(4). – С. 185–189.
3. О разработке и внедрении системы менеджмента качества жилищно-коммунальных услуг [Электронный ресурс] // Омск-тест – сертификация, экспертиза, услуги бизнесу. – 2005. – Режим доступа : <http://www.omsktest.ru/>.
4. Овсянко А. Управление качеством и стандарты ISO 9000: мыльный пузырь или новая парадигма бизнеса [Электронный ресурс] / А. Овсянко // Ответственность высшего менеджмента. – 2003. – Режим доступа : <http://www.klerk.ru/>.
5. Доступность услуг, социальная защита и участие общественности в процессе реформирования сектора водоснабжения и канализации в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии: Ключевые аспекты и рекомендации: материалы консультативной встречи министров экономики/финансов и окружающей среды, (Алматы, 11-13 октября 2003 г.). – Алматы, 2003. – 150 с.
6. Качественные жилищно-коммунальные услуги – общее дело власти и громады : материалы III Всеукраинской научно-практической конференции по вопросам самоорганизации населения, (Одесса, 17-18 сентября 2007 г.). – Одесса : ХОББИТ ПЛЮС, 2007. – 120 с.
7. Малюта О.В. Удосконалення організації надання житлово-комунальних послуг / О.В. Малюта // Менеджер: ДонДУУ. – 2008. – №4 (46). – С. 184–189.
8. Мельник С.М. Теоретичні аспекти розвитку монополізованих ринків житлово-комунальних послуг / С.М. Мельник // Актуальні проблеми економіки. – 2005. – № 9(51). – С. 21–29.
9. Закон України «Про житлово-комунальні послуги» № 1875-IV від 24.06.2004 р. [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.

Надійшла 17.02.2011

УДК 369.041

В. В. МАКАРОВ, С. Ю. ХОМЕНКО

Полтавський національний технічний університет імені Ю. Кондратюка

ПРОБЛЕМИ ФІНАНСУВАННЯ ЗБИТКОВИХ СОЦІАЛЬНО НЕОБХІДНИХ КОМУНАЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Проведено аналіз діяльності КП «Полтаваелектроавтотранс» як представника підприємства, що надає послуги з пільгового перевезення населенню. Витрати на пільгові перевезення покриває держава, але не завжди в повному обсязі. Тому таке підприємство є збитковим. Але воно є необхідним. В кожному обласному центрі України є тролейбусний парк.

The activity of CP «Poltavaelektroavtotrans» as a representative of the company, which provides preferential carriage population are analysed. Reduced transportation costs are covered by state, but not always in full. Therefore, such a company is a loss. But it is necessary. Each regional center of Ukraine is have a trolleybus park.

Ключові слова: комунальне підприємство, державне фінансування, збиток.

Вступ

Суспільству потрібні підприємства, що вирішують громадські проблеми (побутові, комунальні, транспортні), якими без фінансової підтримки не в змозі займатися суб'єкти господарювання через економічну непривабливість окремих видів робіт. Держава підтримує створення окремих неприбуткових суб'єктів господарювання і може надавати дотації: на підтримку виробництва життєво важливих продуктів харчування, на виробництво життєво важливих лікарських препаратів та засобів реабілітації інвалідів, на імпортові закупівлі окремих товарів, послуги транспорту, що забезпечують соціально важливі перевезення, а також суб'єктам господарювання, що опинилися у критичній соціально-економічній або екологічній ситуації, з метою фінансування капітальних вкладень на рівні, необхідному для підтримання їх діяльності,

на цілі технічного розвитку, що дають значний економічний ефект, а також в інших випадках, передбачених законом.

Дослідженням питання фінансування державних підприємств займається Міністерство фінансів України, органи місцевого самоврядування.

Постановка завдання

Водопостачання та каналізація, опалювання, вивіз сміття, перевезення пільгових категорій громадян та інше є тими складовими повсякденного життя без яких сучасна людина комфортно існувати не зможе. Чим більшим буде тариф на дані послуги, тим більша частина мешканців не зможе розрахуватись за отримані послуги, і як наслідок, галузь що недофінансується не може належним чином розвиватись, оновлювати основні та оборотні фонди, вчасно виплачувати людям заробітну плату.

Такі підприємства зазвичай є збитковими, тому щоб підтримувати доступний для населення тариф, важливим є державне та місцеве бюджетне фінансування відомо з [1].

Метою дослідження є визначення стану збиткових комунальних підприємств, джерел фінансування, пошук шляхів зменшення збитковості.

Для досягнення мети була опрацьована наукова література, досліджено КП «Полтаваелектроавтотранс» як приклад соціально необхідного збиткового комунального підприємства.

Результати дослідження

На 1 січня 2011 року КП «Полтаваелектроавтотранс» налічує близько 80 одиниць тролейбусів (знос 75%), крім цього за 2006-2007 рр. було придбано 18 автобусів марки «Богдан». У 2010 році в середньому по місту Полтава працювало 60 тролейбусів та 18 автобусів. Близько 70-80% тролейбусів технічно застаріли і не відповідають сучасним вимогам. На даний час проїзд в тролейбусах становить 75 копійок, і є найнижчим в Україні, пільгові категорії громадян їздять безкоштовно. Оскільки більша кількість пасажирів перевозиться безкоштовно і плата за проїзд незначна, це приносить мало доходу. Отже, однією з проблем є неприбутковість даного підприємства. Іншою проблемою є застаріла техніка, кошти на оновлення якої виділяються у недостатньому обсязі.

Фінансування комунального підприємства проводиться як за власні кошти підприємства (отримані за результатами господарської діяльності) так і за рахунок як Державного так і міського бюджету. При визначенні джерел фінансування виходять із суми доходу підприємства, які направляються на його цілі, а кошти, яких бракує, плануються в бюджеті як асигнування із бюджету. Розрахунки роблять на основі визначення насамперед прибутків. Показники доходу комунального підприємства залежать від його виробничо-експлуатаційної діяльності (у тис. перевезених пасажирів) [2].

За 2009 рік тролейбусами в Полтаві перевезено 23,979 млн. пасажирів.

Видатки міського бюджету в розвиток електротранспорту в 2009 році склали 5 млн грн, при загальній сумі видатків у всі сфери 480 млн грн, на 2010 рік складають 6,9 млн грн, при загальній сумі видатків 587 млн грн відомо з [3].

В 2010 році підприємство переживає фінансові труднощі, пов'язані перш за все з тим, що держава заборгувала понад мільйон гривень за пільгові перевезення. З кожним роком фінансовий стан підприємства погіршується.

КП «Полтаваелектроавтотранс» має збитки в 2007 у обсязі 748 тис. грн. В 2008 – 1,6 млн грн 2009 – 2,1 млн грн. Це свідчить про те, що криза негативно вплинула на підприємство, спостерігається негативна тенденція до збільшення збитку у великих обсягах. Збитки на підприємстві тягнуть за собою затримку заробітної плати. Так на червень 2010 р. борг заробітної плати склав 1172,5 тис. грн.

Позитивним фактором для покращення стану підприємства є розробка програм з розвитку підприємства. Так, за Програмою розвитку міського електротранспорту м. Полтава на 2007–2015 рр. (затвердженою рішенням дев'ятнадцятої сесії міської ради п'ятого скликання від 11 вересня 2007 року) планувалося виконати обсяг фінансування відображений в табл. 1.

Різниця між реальним фінансуванням і запланованим з місцевого бюджету складає у 2009 році 9,5 млн грн, у 2010 році – 3,5 млн грн [3].

За Програмою розвитку міського пасажирського транспорту м. Полтава на 2009–2011 рр. (затвердженою рішенням тридцять дев'ятої сесії Полтавської міської ради п'ятого скликання від 16 квітня 2009 року) планувалося придбання тролейбусів марки ЮМЗ-Т-2, на умовах спільного фінансування 50% коштів з державного та 50% коштів з міських бюджетів у 2009–2011 рр. щорічно по 5 тролейбусів на суму 6,5 млн грн в рік. Придбання тролейбусів з низькою підлогою на умовах спільного фінансування 50% коштів з державного та 50% коштів з місцевих бюджетів у 2009–2011 рр. щорічно по 3 тролейбуси на суму 3,9 млн грн в рік.

Погано те, що ці програми на даному етапі не виконуються. За 2009 та 2010 роки не було куплено жодного тролейбуса. Це говорить про те, що у 2007 році міський бюджет був досить забезпечений, якби не було кризи, можливо програма була б виконана.

Для порівняння проаналізуємо діяльність комунального підприємства Полтави іншої галузі та тролейбусних парків у інших містах.

Прикладом необхідного комунального підприємства є «Полтававодоканал». В червні 2010 року на

підприємстві склалася складна фінансова ситуація. Звільнялися люди, були проведені заходи по зменшенню витрат. Борги «Полтававодоканал» сягали 50 млн грн, 12 млн грн за спожиту електроенергію ВАТ «Полтаваобленерго», 22 млн грн «Полтавабанку», ще 6,3 млн грн КП «Полтаваеплоенерго», а також іншим компаніям. Наразі покриття собівартості затрат КП «Полтававодоканал» тарифами становило лише 52%. Якщо покриття собівартості за послуги водопостачання та каналізації не компенсуватиметься за рахунок підвищення тарифів, то у підприємства борг зростатиме постійно. У свою чергу, платоспроможність населення за останній час погіршилась, є люди, що не платять за комунальні послуги, підвищення тарифів може збільшити їх число. Тому це не досконалий вихід із ситуації.

Таблиця 1

Орієнтовний обсяг фінансування завдань програми, млн грн

Найменування заходу	Обсяг фінансування		
	2009	2010	2011-2015
Оновлення парку тролейбусів	2,6	3,25	22,75
Переобладнання парку тролейбусів	1,05	-	-
Будівництво тролейбусних ліній	1	1	3
Оновлення парку автобусів та обслуговуючих ТЗ	5,1	4,25	21,9
Будівництво тягових підстанцій	5,5	-	5,5
Капітальний ремонт контактної мережі	0,6	0,6	1,5
Реконструкція тягових підстанцій	-	3	6
Усього:	15,85	12,1	60,65
У тому числі за рахунок:			
державного бюджету	1,3	1,625	11,375
місцевих бюджетів	14,55	10,475	49,275

Розглянемо Сумське КП «Електроавтотранс». Недофінансування з Державного бюджету субвенції на компенсацію за пільгове перевезення окремих категорій громадян до міського бюджету з січня до червня 2010 року становила 186,6 тис. грн, а по фактичним нарахуванням підприємства – 3,1 млн грн, що не дає можливості своєчасно виплачувати заробітну плату працівникам. Сума боргу по заробітній платі станом на 01.07.10 складала 1,23 млн грн.

Івано-Франківське ДКП «Електроавтотранс» здійснило наступні заходи для покращення свого фінансового становища, з 1 червня 2010 року вартість проїзду в тролейбусах Івано-Франківська складала 1 гривню. Це підвищення ціни було здійснено у зв'язку з зростанням вартості запчастин, автошин, витрат на заробітну плату та ріст інших витрат на експлуатацію міського електротранспорту. Окрім цього, з 1 червня 2010 року граничний тариф на проїзд пасажирів в мікроавтобусах ДКП «Електроавтотранс» на міських маршрутах становить 2,00 грн. Перевезення пенсіонерів в мікроавтобусах на міських маршрутах з 10-00 год. до 16-00 год. здійснюється без обмежень. Встановлення таких тарифів є значний крок до поліпшення фінансової ситуації.

У автобусах КП «Полтаваелектроавтотранс» вартість проїзду становить 1 грн, час безоплатного перевезення пільгових категорій громадян не обмежено, хоча це вигідно для людей, але для підприємства являється значним економічним тягарем. Тому можливо КП «Полтаваелектроавтотранс» повинно наслідувати приклад Івано-Франківська.

Дві гривні за проїзд у тролейбусі – саме за таких умов Кременчуцьке міське тролейбусне управління зможе потроху розрахуватися з вічними боргами та вийти «на нуль». Для прибутку і цієї суми за проїзд у найдешевшому на сьогодні міському транспорті замало. Поки проїзд у тролейбусі коштує 75 коп. Борг підприємства на початок 2010 року склав приблизно 900 тис. грн. В той же час державний бюджет заборгував 196 тис. грн і 138 тис. грн місцевий бюджет.

На даному етапі вартість проїзду в тролейбусах на Полтавщині найнижча по Україні, табл. 2.

Заходи з розвитку КП «Полтаваелектроавтотранс», що були здійснені:

– У травні 2008 з'явилася нова послуга, яка може зацікавити не тільки місцевих жителів, але і гостей міста. Комунальне підприємство «Полтаваелектроавтотранс» почало надавати тролейбуси в оренду для подорожей містом. Як відзначають на підприємстві, ціна послуги – договірна, але не дуже висока. Подібні послуги останнім часом користуються все більшим попитом, що породжує нові пропозиції.

– В 2010 р. на кошти міського бюджету було придбано 10 «Богданів» і передано у власність комунального підприємства. Автобуси здійснюють пільгові перевезення громадян. Розроблено і додаткові маршрути у рамках міської програми «Місто без околиць». Тепер на балансі підприємства 28 автобусів, що дозволить підприємству збільшити мережу соціально-значущих маршрутів і забезпечити більш вільне пересування пільгових категорій громадян.

Вартість проїзду у тролейбусах у різних містах України станом на початок 2011 року, грн.

Місто	Вартість
Полтава	0,75 (заплановане підвищення до 1,25)
Івано-Франківськ	1
Київ	1,50
Кременчук	0,75
Одеса	1 (заплановане підвищення до 1,50)
Севастополь	1
Суми	1
Тернопіль	1
Харків	1 (заплановане підвищення до 1,50)
Хмельницьк	1

Але це досить незначні дії для подолання збитковості. Держава має перелік проблем, що унеможливають належне фінансування підприємств.

Основні проблеми викликані недофінансуванням соціально необхідних комунальних підприємств:

- нестача коштів для оновлення застарілої техніки,
- мала частка державних закупівель,
- відсутність заохочення інвесторів,
- не виконання проектів розвитку підприємств.

Для покращення фінансового стану КП «Полтаваелектроавтотранс» необхідно зробити такі заходи:

- вчасно виплачувати державну субвенцію за пільгові перевезення,
- збільшити кількість реклами на/та в транспорті, що принесе дохід підприємству,
- влаштувати перевезення на замовлення в автобусах,
- встановити тариф, який відповідатиме реальній собівартості перевезень відомо з [4].

Висновки

Вирішення проблеми забезпечення фінансової стабілізації комунального господарства передбачає:

• ліквідацію заборгованості підприємств житлово-комунального господарства згідно чинного законодавства;

• подолання збитковості комунальних підприємств, забезпечення стабільного і достатнього поточного фінансування виробництва комунальних послуг, розвитку галузі за рахунок введення нового порядку формування тарифів та 100% їх оплатою споживачами.

Основними важелями, які створять достатній рівень фінансування комунальних підприємств є:

• забезпечення 100% оплати споживачами вартості послуг;

• удосконалення системи надання пільг та субсидій з оплати житла і комунальних послуг;

• забезпечення цільового використання складових тарифу (амортизаційних відрахувань, прибутку тощо) для модернізації і розвитку комунальних підприємств;

• формування фінансово-кредитної системи розвитку комунальних підприємств, механізму залучення та повернення короткострокових і довгострокових кредитів та інвестицій.

Література

1. Спіфанов А.О. Бюджет і фінансова політика України: [навч. посібник] / Спіфанов А.О., Сало І.В., Д'яконова І.І. – К. : Наукова думка, 1999. – 304 с.
2. Артус М.М. Бюджетна система України : [навч. посібник] / Артус М.М., Хижа Н.М. – К. : Європ. Ун-ту, 2007. – 220 с.
3. Про міський бюджет на 2010 рік [Електронний ресурс] : від 18 травня 2010 р. / Полтавська міська рада. – Полтава, 2010. – С. 5. – Режим доступу : http://www.rada-poltava.gov.ua/documents/byudzheta_mista/
4. Закон України Про місцеве самоврядування в Україні [Електронний ресурс] : [станом на 2 грудня 2010 року] / Верховна Рада України. – К., 1997. – № 280/97-вр. – С. 5. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=2493-14>

Надійшла 03.03.2011