

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІНЖЕНЕРНИЙ ІНСТИТУТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА МЕНЕДЖМЕНТУ
Кафедра фінансів, банківської справи та страхування
(повна назва кафедри)

Кваліфікаційна робота / проект

другий (магістерський)
(рівень вищої освіти)

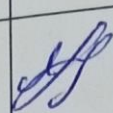
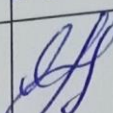
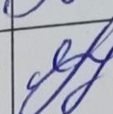
на тему Удосконалення управління фінансовими результатами діяльності комунального підприємства умовах перманентної кризи прибутковості

Виконав: студентка 2 курсу, групи ФБ
спеціальності 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
(код і назва спеціальності)

освітньої програми фінанси, банківська справа та страхування
(код і назва освітньої програми)
спеціалізації
(код і назва спеціалізації)

А.Ю. Кузьм
(ініціали та прізвище)

«Запоріжелектротранс». 6. Динаміка чистого прибутку (збитку) показники рентабельності КП «Запоріжелектротранс» 8. Факторний чистий прибуток КП «Запоріжелектротранс» у 2018 р. 9. Регресійної статистики. 10. Показники операційного аналізу. 11. Проектно-планової повної собівартості перевезень 1 пасажиром та планової собівартості.

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підп.
		завдання видав
1	Яришко О.В., доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування	 18.09
2	Яришко О.В., доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування	 18.10
3	Яришко О.В., доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування	 19.11

7. Дата видачі завдання 10.09.2019 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи
1	Дослідження теоретико-методологічних засад з теми, що досліджується	25.09.2019
2	Огляд літературних джерел з теми, що досліджується	01.10.2019
3	Збір даних та дослідження звітної документації підприємства, на прикладі якого проводиться дослідження	08.10.2019
4	Аналіз фінансової діяльності підприємства, на прикладі якого проводиться дослідження	18.10.2019
5	Розробка практичних рекомендацій щодо оптимізації діяльності підприємств, на прикладі якого проводиться дослідження	19.11.2019

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІНЖЕНЕРНИЙ ІНСТИТУТ

Факультет економіки та менеджменту
Кафедра фінансів, банківської справи та страхування
Рівень вищої освіти другий (магістерський)
Спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
(код та назва)
Освітня програма Фінанси, банківська справа та страхування
(код та назва)
Спеціалізація _____
(код та назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри _____
проф. д. р. н. Метелка
« 17 » _____

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ / ПРОЕКТ СТУДЕНТОВІ

Кузьміній Анастасії Юріївні
(прізвище, ім'я, по батькові)

- Тема роботи (проекту) Удосконалення управління результатами діяльності комунального підприємства умовах кризи прибутковості
керівник роботи Яришко Олена Володимирівна, к.е.н., доцент
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь)
затверджені наказом ЗНУ від «10» вересня 2019 року № 1539
- Строк подання студентом роботи 17.01.2020
- Вихідні дані до роботи Законодавча нормативна база. Публічна звітність підприємства), що розглядається в роботі. Література. Фахові періодичні видання
- Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)
Теоретична частина. Теоретико-методичні основи управління результатами діяльності комунального підприємства в умовах кризи прибутковості.
Аналітична частина. Дослідження управління фінансовими умовами перманентної кризи прибутковості КП «Запоріжелектроенергетика».
Проектна частина. Підвищення ефективності управління

АНОТАЦІЯ

Кузьміна А.Ю. Удосконалення управління фінансовими результатами діяльності комунального підприємства в умовах перманентної кризи прибутковості.

Кваліфікаційна робота для здобуття ступеня вищої освіти магістра за спеціальністю 072 - Фінанси, банківська справа та страхування, науковий керівник О. В. Яришко. Інженерний інститут Запорізького Національного університета. Факультет економіки та менеджменту, кафедра фінансів, банківської справи та страхування, 2020.

Розглянуто теоретико – методичні основи управління фінансовими результатами діяльності комунального підприємства в умовах перманентної кризи. Проведено аналіз фінансових результатів, Проведена оцінка ефективності управління фінансовими результатами. Вдосконалений механізм управління фінансовими результатами, запропоновано шляхи підвищення якості управління витратами.

Ключові слова: ФІНАНСОВИЙ РЕЗУЛЬТАТ, ПРИБУТОК, ДИНАМІКА, ФАКТОРНИЙ АНАЛІЗ, ЗБИТКОВІСТЬ, РЕНТАБЕЛЬНІСТЬ, ФІНАНСОВИЙ СТАН.

ABSTRACT

Kuzmina A.Y. Improvement of the management of the financial results of the utility in the conditions of permanent crisis of profitability.

Qualification work for higher master's degree in specialty 072 - Finance, Banking and Insurance, supervisor O.V. Yaryshko. Engineering Institute of Zaporizhzhya National University. Faculty of Economics and Management, Department of Finance, Banking and Insurance, 2020.

The theoretical and methodological foundations of managing the financial results of a utility company in the conditions of permanent crisis are considered. The analysis of financial results is carried out, the efficiency of management of financial results is made. Improved mechanism of financial results management, ways to improve the quality of cost management

Keywords: FINANCIAL RESULTS, PROFIT, DYNAMICS, FACTOR ANALYSIS, LOSS, PROFIT, FINANCIAL STATUS.

АННОТАЦИЯ

Кузьмина А.Ю. Совершенствование управления финансовыми результатами деятельности коммунальных предприятий в условиях перманентного кризиса прибыльности.

Квалификационная работа для получения степени высшего образования магистра по специальности 072 - Финансы, банковское дело и страхование, научный руководитель Е. В. Ярышко. Инженерный институт Запорожского Национального университета. Факультет экономики и менеджмента, кафедра финансов, банковского дела и страхования, 2020.

Рассмотрены теоретико - методические основы управления финансовыми результатами деятельности коммунального предприятия в условиях перманентного кризиса. Проведен анализ финансовых результатов, проведенная оценка эффективности управления финансовыми результатами. Усовершенствованный механизм управления финансовыми результатами, предложены пути повышения качества управления затратами.

Ключевые слова: ФИНАНСОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ, ПРИБЫЛЬ, ДИНАМИКА, ФАКТОРНЫЙ АНАЛИЗ, УБЫТОЧНОСТЬ, РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ, ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОСИЛАНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ ТА ТЕРМІНІВ	8
ВСТУП	10
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ ДІЯЛЬНОСТІ КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ПЕРМАНЕНТНОЇ КРИЗИ ПРИБУТКОВОСТІ	13
1.1. Сутність та теоретична характеристика фінансових результатів діяльності суб'єктів господарювання	13
1.2. Теоретичні засади здійснення управління фінансовими результатами діяльності на комунальному підприємстві в умовах перманентної кризи прибутковості	30
1.3. Тенденції та проблеми розвитку сфери транспорту в Україні	42
Висновки до розділу 1	54
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ В УМОВАХ ПЕРМАНЕНТНОЇ КРИЗИ ПРИБУТКОВОСТІ НА КП «ЗАПОРІЖЕЛЕКТРОТРАНС»	57
2.2. Організаційно – економічна характеристика КП «Запоріжелектротранс»	57
2.2. Аналіз фінансових результатів на КП «Запоріжелектротранс»	65
2.3. Оцінка ефективності управління фінансовими результатами в умовах перманентної кризи прибутковості на КП «Запоріжелектротранс»	78
Висновки до розділу 2	89
РОЗДІЛ 3. ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ У КОНТЕКСТІ УСУНЕННЯ КРИЗИ ПРИБУТКОВОСТІ НА КП «ЗАПОРІЖЕЛЕКТРОТРАНС»	92
3.1. Удосконалення механізму управління фінансовими результатами	92

на КП «Запоріжелектротранс»	
3.2. Підвищення якості управління витратами на досліджуваному підприємстві	100
Висновки до розділу 3	113
ВИСНОВКИ	116
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	119
ДОДАТКИ	124

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОСИЛАНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ ТА
ТЕРМІНІВ

Слово / словосполучення	Скорочення	Умови використання
А		
Автор	авт.	
Автореферат	автореф.	
В		
Вулиця	вул.	
Вищий навчальний заклад	ВУЗ	
Верховна Рада України	ВРУ	
Г		
Гривня	грн.	біля цифр
Д		
Додаток	дод.	
Директор	дир.	біля прізвища
Дисертація	дис.	
Доклад	докл.	
Доктор	д-р	у назві вченій ступіні
Документ	док.	
Доцент	доц.	біля прізвища
Ж		
Жінок	жін.	
З		
Завідуючий	зав.	при назві посади
Завод	з-д	
Значення	знач.	
І		
Імені	ім	біля прізвища
Інше	ін.	
К		
Кандидат	канд.	в назві вченій ступіні
Кафедра	каф.	
Кабінет міністрів України	КМУ	
Кілограм	кг.	біля цифр
Л		
Літр	л.	біля цифр
М		
Максимальний	макс.	
Мінімальний	мин.	
Місто	м.	
Н		
Науково дослідницький інститут	НДІ	
Номер	№	біля цифр
О		
Область, обласний	обл.	

Слово / словосполучення	Скорочення	Умови використання
Організація	орг.	
Одиниця виміру	од. вим	
П		
Публічне акціонерне товариство	ПАТ	
Приватне акціонерне товариство	ПрАТ	
Примітка	прим.	
Промисловість	пром-сть	
Положення (стандарт) бухгалтерського обліку	П(с)БО	
Р		
Рік	р.	біля цифр
Роки	р.р.	біля цифр
Розділ	розд.	
Район	р-н	
Редакція, редактор	ред.	
Реферат	реф.	
Рецензія	рец.	
Рисунок	рис.	
С		
Середній	сер.	
Старший	ст.	
Сторінка	с.	біля цифр
Т		
Таблиця	табл.	
Таке інше	т.і.	
Так далі	т.д.	
Товариство з обмеженою відповідальністю	ТОВ	
Тисяч одиниць	тис. од.	біля цифр
Тисяч гривень	тис. грн.	біля цифр
Тисяч тон	тис. т.	біля цифр
Тисяч кілограм	тис. кг.	
Ф		
Факультет	фак.	
Фінансовий потенціал підприємства	ФПП	
Ч		
Чоловік	чол.	

ВСТУП

Фінансовим результатом господарської діяльності підприємства є прибуток або збиток. Прибуток в основному утворюється в результаті продажу (реалізації) готової продукції (послуг, товарів). Крім того, і підприємство може продавати (реалізовувати) інші матеріальні цінності і послуги допоміжних виробництв та господарств, а також мати доходи і збитки, що збільшують або зменшують розмір прибутку від інвестиційної та фінансової діяльності.

На сьогоднішній день більша частина комунальних підприємств є збитковими, в першу чергу вони виконують соціальну функцію, все частіше фінансовий результат є негативним: витрати значно перевищують доходи. Комунальне господарство – одне з найважливіших та найбільш проблемних секторів економіки країни. В умовах нестабільності йому притаманні проблеми нестачі коштів для формування базових умов життя населення. Це, в свою чергу, впливає на процес соціально-економічного розвитку держави в цілому.

Якщо розглядати наприклад сферу міського електротранспорту, то незадовільний стан галузі не є наслідком її недооцінки, а обумовлений певними історичними та економічними передумовами: плановою збитковістю та залежністю рівня доходів підприємств міського електротранспорту від наявності та розміру компенсації з бюджету вартості безоплатного проїзду пільговик категорій населення.

Кожне підприємство в умовах ринкової економіки бажає вести беззбиткову діяльність, покривати свої витрати власними доходами та отримувати прибуток.

В рамках управління фінансами підприємств, забезпечення позитивного фінансового результату (прибутку) складає одну з ключових позицій. Тому він завжди був і залишиться об'єктом постійних досліджень. Так фінансовий результат дає можливість встановити взаємозв'язок між усіма іншими економічними показниками та узагальнити результати діяльності підприємства.

Питання формування та управління фінансовими результатами у своїх роботах досліджували такі вчені: Дейнека О.В., Остапенко О.А., Білик Т.О., Костирко Р.О., Бланк І.А., Коробов Н.А.

Однак тема продовжує бути актуальною в Україні, так як багато підприємств перебувають на грані банкрутства.

Тому, в магістерській роботі зроблено акцент на удосконалення управління фінансовими результатами діяльності КП «Запоріжелектротранс», дослідження управління фінансовими результатами та якості управління витратами на підприємстві яке досліджується, що і обумовлює актуальність роботи.

Об'єктом магістерської роботи є фінансово - господарська діяльність КП «Запоріжелектротранс»

Предметом дослідження виступають процеси управління фінансовими результатами на КП «Запоріжелектротранс».

Метою магістерської роботи є оптимізація управління фінансовими результатами за рахунок розробки відповідного економічного механізму управління.

Для досягнення поставленої мети будуть вирішені наступні задачі:

- дослідити теоретичні та методичні основи управління фінансовими результатами діяльності комунального підприємства в умовах перманентної кризи прибутковості;

- провести дослідження управління фінансовими результатами в умовах перманентної кризи прибутковості на КП «Запоріжелектротранс»;

- запропонувати шляхи ефективності управління фінансовими результатами у контексті усунення кризи прибутковості на КП «Запоріжелектротранс».

Методи дослідження: описовий, розрахунково-аналітичний, графічний, порівняльний, інструментарій фінансового менеджменту, аналіз, синтез.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у наступному:

- удосконалено:

- науково – методичний підхід до розробки механізму управління прибутком на КП «Запоріжелектротранс», який на відміну від існуючих механізмів враховує вплив зовнішніх та внутрішніх факторів на таке управління на підприємстві;

- методичний підхід до розробки комплексу оптимізаційних заходів стосовно доходів та витрат КП «Запоріжелектротранс», який на відміну від

існуючих підходів враховує специфіку здійснення фінансово – господарської діяльності на підприємстві – базі дослідження.

При написанні магістерської роботи використані закони, нормативні акти, праці вітчизняних та закордонних вчених, фінансова звітність КП «Запоріжелектротранс» за 2016-2018 роки.

За результатами дослідження за темою роботи опубліковано тези на конференції: «Вплив цифрової освіти на розвиток людського капіталу» Міжнародна науково-практична інтернет-конференція (20-21 листопада 2019 року, м. Запоріжжя)

Обсяг та структура роботи. Робота складається з вступу, трьох розділів, висновків до кожного розділу, загальних висновків, списку використаних джерел, додатків. Повний обсяг кваліфікаційної роботи становить 123 сторінок. Робота містить 28 таблиць і 13 рисунків; список використаних джерел налічує 51 найменувань.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ ДІЯЛЬНОСТІ КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ПЕРМАНЕНТНОЇ КРИЗИ ПРИБУТКОВОСТІ

1.1. Сутність та теоретична характеристика фінансових результатів діяльності суб'єктів господарювання

Фінансовий результат — це приріст (чи зменшення) вартості власного капіталу підприємства, що утворюється в процесі його підприємницької діяльності за звітний період.

Основним фінансовим результатом діяльності підприємства є прибуток, збільшення якого означає примноження фінансових ресурсів та зростання фінансових результатів.

Збиток підприємства означає втрату фінансових ресурсів підприємств, якщо збитки носять регулярний характер, то врешті-решт будуть витрачені всі фінансові ресурси і підприємство збанкрутує.

Тобто фінансовим результатом діяльності підприємства може бути прибуток або збиток.

Мета діяльності будь-якого підприємства – це отримання позитивного фінансового результату та пошук шляхів його збільшення.

Результативність діяльності відображається у фінансово-економічних показниках, які найбільш точно характеризують фінансовий стан суб'єкта господарювання та дають уявлення про економічний потенціал його розвитку. В сучасних умовах економічного розвитку суб'єктів господарювання питання фінансових результатів в бухгалтерському обліку вважається одним із ключових при здійсненні господарської діяльності, так як фінансовий результат є основним підсумковим показником. Фінансові результати характеризують майже всі аспекти діяльності підприємства: продуктивність праці, ступінь використання основних засобів, трудових, матеріальних і грошових ресурсів, собівартість

реалізованої продукції, її якість, обсяг та ціни реалізації продукції, тощо [7, с. 152].

Трактування фінансових результатів є важливою науковою проблемою. Ця категорія залишається в центрі уваги вчених не лише у сфері бухгалтерського обліку, а й філософії, економічної теорії, мікроекономіки, макроекономіки, фінансів, менеджменту, і містить багато суперечностей та протиріч, що обумовлює актуальність її дослідження.

Розуміння сутності фінансового результату діяльності підприємств та прийняття ефективних управлінських рішень щодо подальшого їх розвитку – головна передумова підвищення ефективності діяльності підприємств.

Вивчення нормативно-правової бази України, дає змогу зазначити, що в законодавстві не розглядається сутність саме поняття «фінансовий результат». Зокрема, НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» обґрунтовано лише сутність дефініцій «прибуток» та «збиток», що призводить до труднощів у визначенні сутності, ролі та значення фінансового результату.

У ході дослідження проведено аналіз нормативно-правової, наукової та довідкової літератури в розрізі даного питання з метою виявлення особливостей сутності досліджуваного поняття та визначення його місця в системі бухгалтерського обліку.

В результаті аналізу виявлено, що між фахівцями у галузях бухгалтерського обліку, фінансів, економіки та юридичних наук немає однозначності щодо визначення сутності поняття «фінансовий результат», але ми схилиємося до думки, що можна виділити певні ознаки, за якими згрупуються думки науковців щодо сутності фінансових результатів [13, с.143]:

- результат співставлення доходів та витрат підприємства (Бутинець Ф.Ф., Загородній А.Г. і Вознюк Г.Л., Ткаченко Н.М., Опарін В.М., Худолій Л.М.);
- приріст чи зменшення капіталу (Лондар С.Л. і Тимошенко О.В., Загородній А.Г. і Вознюк Г.Л.);
- вираження у формі прибутку або збитку (Бутинець Ф.Ф., Загородній А.Г. і Вознюк Г.Л., Мочерний А.Д., Пушкар М.С., Ткаченко Н.М., Опарін В.М., Худолій Л.М., Чебанова М.С. і Василенко С.С.);

– підсумки (результат) діяльності (Скасюк Р.В., Пушкар М.С.).

Також варто зазначити, що думки багатьох науковців стосовно сутності поняття «фінансовий результат» є тотожними.

Таким чином, ми можемо зробити певні висновки про те, що фінансовий результат трактується, як співставлення доходів і витрат діяльності підприємства, може бути прибутком або збитком, що, у свою чергу, приводить до зростання (прибуток) або зменшення (збиток) власного капіталу. І саме отриманий фінансовий результат характеризує якість діяльності підприємства. Як бачимо, спектр визначень досить широкий, що можна пояснити різними підходами науковців до розуміння даного поняття [32].

Підходи вчених у сучасній економічній та обліковій літературі до визначення терміну «фінансовий результат»¹ наведено в таблиці 1.1

Таблиця 1.1

Підходи науковців до визначення сутності фінансових результатів в економічному та обліковому аспектах

Аспект	Автор(джерело)	Сутність поняття «фінансові результати»
1	2	3
Економічний аспект	Вороніна О.О	Якісна характеристика фінансово-господарської діяльності підприємства, яка в цілому характеризує результат економічних відносин підприємства та зокрема відображає значущість і сталість розвитку підприємства (з погляду отриманого доходу), впливовість на його фінансово-господарську діяльність чинників зовнішнього середовища (з погляду структури та обсягів витрат) і кількісно узагальнюється у вигляді прибутків (збитків), зміни власного капіталу, його окремих складових частин.
	Білик Т.О.	Якісна характеристика фінансово-господарської діяльності підприємства, яка в цілому характеризує результат економічних відносин підприємства та зокрема відображає значущість і сталість розвитку підприємства (з погляду отриманого доходу), впливовість на його фінансового господарську діяльність чинників зовнішнього середовища (з погляду структури та обсягів витрат) і кількісно узагальнюється у вигляді прибутків (збитків), зміни власного капіталу, його окремих складових частин.

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
	Скалюк Р.В	Підсумкова категорія результативності господарської діяльності, котра відображає величину економічних вигод отриманих (втрачених) підприємством, визначених як різниця між сумами доходів та відповідних їм витрат, що виражена у абсолютних показниках прибутку (збитку), які характеризують потенціал прибутков
Обліковий аспект	Ткаченко Н.М.	Утворюються з доходів діяльності підприємства за вирахуванням витрат діяльності
	Гринавцева О.В	Сума валового доходу від звичайної та надзвичайної діяльності підприємства, зменшеного на суму витрат, пов'язаних із виконанням господарської діяльності на підприємстві, непрямих податків та податку на прибуток за окремий звітний проміжок часу.
	Червінська С.Л.	Різниця між майновим станом підприємства на кінець і початок звітного періоду.
	Труфіна Ж.С	Економічна категорія в контексті створення доданої вартості та в аспекті методики визначення результату діяльності конкретного суб'єкта господарювання, що є об'єктом обліку і контролю

Аналіз характеристик фінансового результату в економічній та обліковій літературі дозволяє сказати, що фінансовий результат – це категорія, що відображає результативність господарської діяльності у вигляді відповідного показника – прибутку або збитку.

Можна зробити висновок, що недосконалість наведених визначень спричинена різними факторами, найвагоміші з них - існування різних підходів до розуміння досліджуваного поняття (економічний, фінансовий, обліковий тощо), і те, що кожен з дослідників розглядає фінансові результати чи то в певній галузі економіки, чи прив'язуючи їх до конкретного завдання або об'єкта бухгалтерського обліку [29].

Наприклад, у трактуванні категорій «прибуток» і «збиток» Прохар Н.В. виділяє кількісну та якісну сторони. Гринавцева О.В. у своїх наукових дослідженнях удосконалила поняття «фінансовий результат» відповідно до стандартів бухгалтерського обліку. Уточненню поняття фінансових результатів господарської діяльності як економічної категорії приділяє увагу Д.Є. Свідерський [33].

Також, як показали дослідження, науковці розглядають фінансовий результат підприємств окремих галузей. Червінська С.Л. визначає суть економічної категорії «фінансовий результат аграрного підприємства», яким є різниця між майновим станом підприємства на кінець і початок звітного періоду, що найповніше характеризує сутність даної категорії.

У дослідженнях, присвячених обліковому відображенню фінансових результатів діяльності, Залатдінов М.М. пропонує уточнити характеристики фінансового результату. Зокрема, для узагальнення доходів та витрат науковець пропонує використовувати термін «фінансові результати» (обов'язкового в множині). При характеристиці прибутку або збитку необхідно використовувати лише термін «кінцевий фінансовий результат» (в однині), так як може виникати або прибуток, або збиток, або «нульовий фінансовий результат».

Вище було розглянуто трактування поняття «фінансові результати» з економічної та облікової точок зору. Як показали дослідження, О.О. Вороніна звертає увагу на те, що серед найпоширеніших підходів до визначення поняття «фінансовий результат» є економічний, бухгалтерський та управлінський. Тож на нашу думку, дефініцію «фінансові результати» можна розглядати також зі сторони податкових розрахунків та управлінського обліку [28].

Податкове законодавство ототожнює поняття «фінансові результати» та «прибуток». Статтею 134 Податкового кодексу України (далі – ПКУ) передбачено, що прибуток визначається шляхом зменшення суми доходів звітного періоду на собівартість реалізованих товарів, виконаних робіт, наданих послуг та суму інших витрат звітного податкового періоду [29].

Щодо трактування досліджуваного поняття в управлінському обліку, то даному питанню присвячені праці Л.В. Нападовської.

В наукових дослідженнях автор розмежовує поняття «фінансовий» та «управлінський» результат. У фінансовій бухгалтерії результат в цілому по підприємству визначається без калькулювання собівартості продукції, шляхом порівняння затрат (в розрізі елементів) з випуском продукції в фінансовій бухгалтерії. В управлінській бухгалтерії фінансовий результат визначається по виробам, а потім по внутрішнім і зовнішнім сегментам. Тобто в управлінському

обліку сутність фінансового результату зводиться до визначення результату діяльності за видами реалізованої продукції (центрами відповідальності, сегментами діяльності), а у фінансовому обліку – в цілому за основним видом діяльності [22, с.82].

Серед думок зарубіжних вчених у цілому можна виділити три основних трактування фінансового результату.

Фінансовий результат, як стверджував берлінський адвокат Г.В.Симон, - це приріст протягом звітного періоду капіталу (засобів, які вклали власники) підприємства (відповідно збиток визначається як його зменшення).

Друге трактування фінансового результату дає Е. Шмаленбах - професор Кельнського університету. Фінансовий результат – це різниця між доходами і витратами підприємства. Він вбачав, що для визначення фінансового результату – прибутку, слід зосередитись на русі грошових витрат і доходів.

Третє трактування впливає з праць І.Фішера: фінансовий результат є збільшення протягом звітного періоду оцінки активу за рахунок зміни його доходності [10, с.84].

Враховуючи розглянуті вище аспекти трактування сутності фінансових результатів, у бухгалтерському обліку фінансовий результат варто розуміти як результат господарської діяльності, що є різницею від порівняння доходів і витрат підприємства за вирахуванням сум податків, що визначається за визначений період і в цілому або за видами діяльності та узагальнюється у вигляді прибутку (збитку).

Систематизуємо основні підходи та методи розрахунку показника фінансового результату господарської діяльності підприємства у відповідності з існуючим досвідом міжнародної практики (рис. 1.1)

Позитивним фінансовим результатом діяльності підприємства є прибуток, збільшення якого означає примноження фінансових ресурсів та зростання фінансових результатів. Негативне (від'ємне) значення категорії фінансового результату відображається у показнику збитку, який свідчить про низький рівень або відсутність результативності господарської діяльності, неефективне управління ресурсним, виробничим та економічним потенціалами підприємства,

невміле використання наявного капіталу, низьку якість роботи менеджменту підприємства тощо. Таким чином розмір прибутку чи збитку характеризується фінансовими результатами діяльності підприємства.

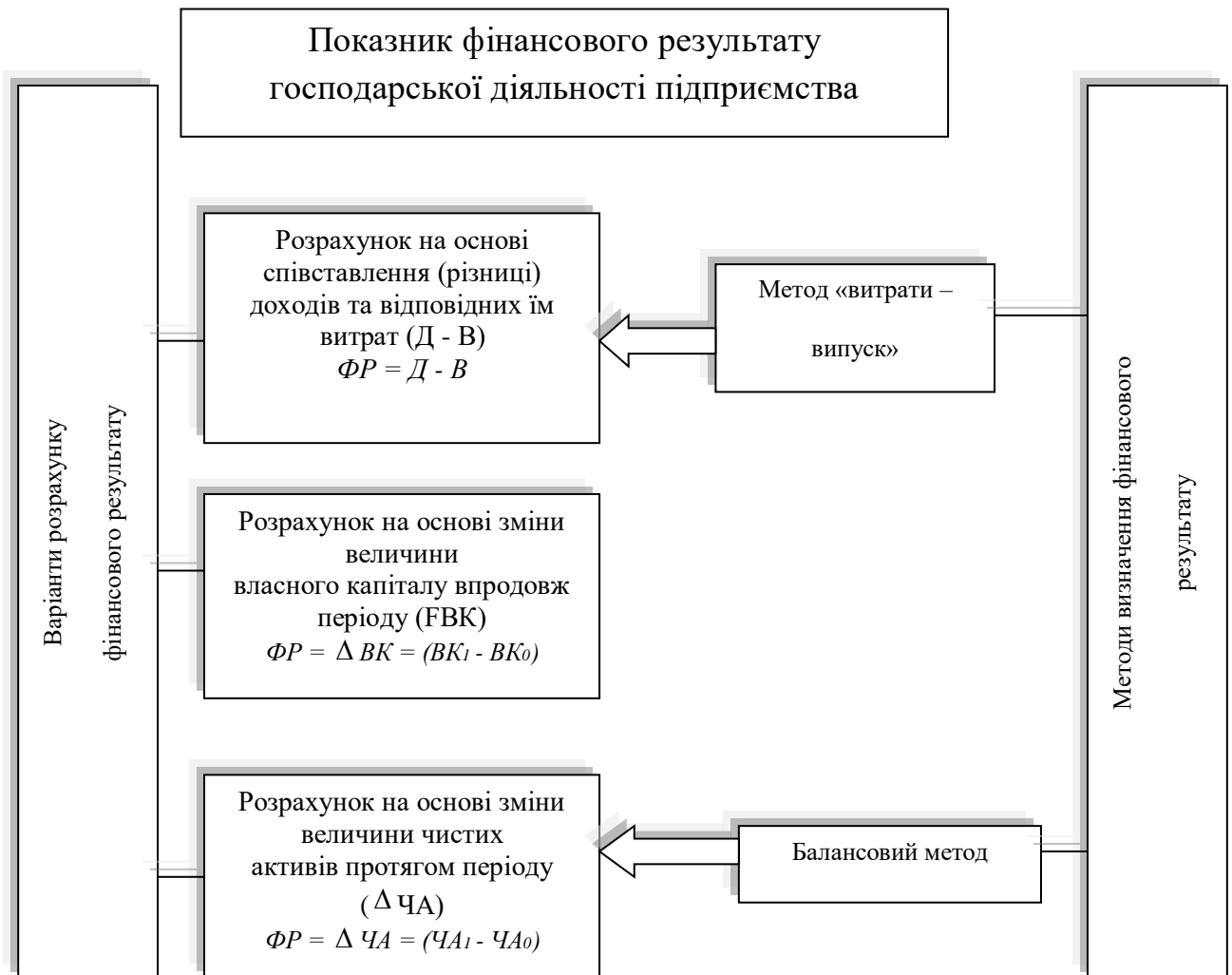


Рис. 1. 1. Порядок розрахунку показника фінансового результату

Сучасна підприємницька діяльність господарюючих суб'єктів спрямована на одержання прибутку. Саме можливість одержання прибутку та його наявність спонукає їх входити в певну сферу діяльності, а за відсутності прибутку або навіть загрози його відсутності - покинути певний сегмент ринку. З розвитком економічної теорії поняття прибутку змінювалось, а також змінювались підходи до методології його визначення.

Прибуток - важлива категорія, яка навколо себе акумулює цілу низку різних підходів щодо його визначення. Це, своєю чергою, породжує дискусійність у трактуванні сутності прибутку [16, с. 504].

Прибуток як кінцевий фінансовий результат діяльності підприємства відображає собою різницю між загальною сумою доходів і витрат на виробництво і реалізацію продукції.

Питання походження прибутку хвилювали людство з давніх часів. Перші висловлювання про отримання прибутку зустрічаються ще у Вавилоні XI століття до нашої ери, де відзначили, що прибуток у торгівлі досягається за рахунок відсотків і різних цін купівлю і продажу.

До XX сторіччя, в західній економічній теорії термін “прибуток” використовувався в широкому розумінні (власне прибуток і процент) і вузькому розумінні (прибуток). В економічній літературі, особливо німецькій, для визначення прибутку без проценту використовувався також термін “підприємницький дохід” . В XX сторіччі термін “прибуток” усунув аналогічний йому термін “підприємницький дохід”.

Про прибуток згадували давньогрецькі філософи та давні римляни. Так Аристотель писав, що прибуткового повинно бути більше ніж неприбуткового, а доходні справи розподілити так, щоб не всі відразу наражати на ризик.

Прешні спроби пояснити сутність і природу прибутку пов’язані з іменами Т. Мена, Д. Юма, Ж. Кольбера. Ці представники меркантилізму відображали інтереси торгівельної буржуазії в період первісного нагромадження капіталу. Основну увагу вони приділяють питанню походження прибутку. Сферою виникнення прибутку вони помилково вважали не сферу виробництва, а сферу обігу. Західноєвропейські меркантилісти, як основне джерело прибутку, виділяли нееквівалентний обмін. Вони вважали, що додаткова вартість в вигляді прибутку має від’ємний характер: то що виграє один, втрачає другий. Зовнішньоторговельна діяльність дозволяла, на їхню думку, забезпечити можливість обміну товарів по більш високим цінам, чим у середині країни. При цьому потрібно прагнути до забезпечення позитивного сальдо свого зовнішньоторговельного балансу, а це забезпечить зростання прибутку.

Подальший розвиток теорія прибутку одержала в ідеях класичної політекономії. Її родоначальниками вважають англійський економіст В. Петі та французький вчений П. Буагільбер. Саме вони заклали фундамент теорії вартості,

згідно якої, вартість матеріальних благ і джерело доходів визначаються витратами праці в процесі виробництва. В. Петі перший сформулював основну для всієї класичної політичної економії тезу, що багатство нації створюється у всіх сферах матеріального виробництва, і саме праця – основа даного багатства. Йому належить висловлення “праця є багатство, а природа цього мати”. Однак його теорія вартості ґрунтується, як і в меркантилістів, на вартості грошей. “Якщо хто-небудь, - писав В. Петті, - може добути з Перуанського ґрунту і доставити в Лондон одну унцію срібла за той самий час, протягом якого він може виробити один бушель хліба, то перша становить природну ціну другого”. В. Петі вважав, що та кількість грошей, яку можна одержати за товар визначає його вартість, але визначає не прямо через витрати праці, а опосередковано, через витрати на виробництва грошей – срібла й золота. Вартість створює не всяка праця, а та праця, що витрачена на виробництво грошей [1, с.8].

На думку фізіократів Ф. Кене, і А. Тюрго, джерелом багатства та процвітання націй є розвиток сільського господарства. Ф. Кене критикував огляди меркантилістів, та стверджував, що “покупці рівноважні з обох боків, їх дія зводиться до обміну цінностей на рівну цінність і обмін в дійсності нічого не виробляє”. Основним джерелом прибутку вони вважали не сферу обігу, а сферу виробництва. Земля, на їхню думку, є найбільшою цінністю. Вони виділили капітал, як один з факторів виробництва, а прибуток є формою доходу на капітал. Тільки в землеробстві, за твердженням Ф. Кене, створюється нове багатство, а більша продуктивність землеробської праці обумовлена самою природою. Фізіократи докладно розробили вчення про “чистий продукт”. Під чистим продуктом вони розуміли надлишок продукції, отриманої в землеробстві, над витратами виробництва. Таким чином, фізіократи вважали, що чистий продукт виникає тільки в землеробстві. Фізіократи стверджували, що в промисловості існує лише споживання, промисловість оголошувалася “марною галуззю” через те, що там лише перетворювалася форма продукту, даного природою. Оскільки, на думку фізіократів, чистий (або додатковий продукт) створюється винятково в землеробстві, земельна рента виявляється в них єдиною формою чистого продукту. У промисловості ж, через її “бесплідність”, додатковий продукт не

створюється, а дохід підприємця та заробітна плата робітника являють собою витрати виробництва.

Найвищим досягненням класичної політекономії є праці англійських економістів А. Сміта і Д. Рікардо. Вони розширили дослідження сутності прибутку, розглянувши сферу виробництва, а потім і не виробничу сферу. У Сміта розглянуто три концепції вартості: вартість визначається кількістю необхідної праці, яка втілена в товар; вартість визначається тою кількістю праці, яку можна придбати на даний товар; вартість складається з витрат, які включають заробітну плату, прибуток та ренту. А. Сміт вважав, що прибуток, це не тільки заробітна плата за особливий вид праці – управлінську працю, він також містить інші елементи, так як обсяг прибутку визначається розмірами капіталу і не пов'язаний з важкістю праці. Д. Рікардо вважав працю єдиною кінцевою підставою ціни. Згідно його теорії, мінова вартість товарів (тобто відношення кількостей товарів в обміні) була прямо пропорційна кількості праці, витраченої на їхнє виробництво, і обернено пропорційна продуктивності праці. Як вимірник витрат праці Д. Рікардо визначив робочий час. Д. Рікардо сформулював закон, відповідно якому величина заробітної плати і прибутку знаходяться в зворотній залежності один від одного: “яка частина продукту сплачується у форму заробітної плати – питання вкрай важливе при вивченні прибутку ...останній буде високим або низьким у тій самій пропорції, в якій буде низькою чи високою заробітна плата [19, с.132].

Відповідно до теорії трудової вартості, ціна товару визначається сукупністю витрат на виробництво товару. З погляду К. Маркса, прибуток являє собою перетворену форму додаткової вартості.

П. Самуельсон, виходячи з джерел походження прибутку, виділяє п'ять визначень прибутку :

1. Багато з того, що називається прибутком, є насправді безумовний відсоток, безумовна рента і безумовна заробітна плата. Ці доходи від факторів виробництва одержують власники підприємств, які забезпечили участь цих факторів у виробництві.

2. Часто економісти називають прибутком особливу категорію доходів – у вищій мірі нестійкі тимчасові доходи від технічних нововведень. Оскільки, адміністративні працівники виконуючи звичайні операції, одержують заробітну плату, то справжні підприємці, які проявляють ініціативу, отримують прибуток за свою діяльність.

3. Невизначеність, яка робить можливим технічні нововведення і, крім цього, викликає розбіжності між тим, на який дохід розраховують від даних факторів виробництва, і тим, скільки вони дійсно в кінцевому підсумку приносять. Ця різниця може характеризуватися як позитивною, так і негативною величиною. Позитивною чи негативною буде ця різниця залежить від вдачі та від того, скільки оптимізму і песимізму проявляють підприємці, приймаючи на себе обмежений ступінь ризику.

4. Прибутком є дохід породжений монополістичним положенням. Ця концепція часто подається в іншій формі: прибуток визнається як частина доходу, пов'язаного з “штучно викликаними обмеженнями”.

5. П'яте визначення прибутку виходить із того, що дохід від кожного фактора виробництва складається з надмірного доходу і матеріального стимулу. Прибуток – це величина, яка виступає як надмірний дохід, що піддається виміру і потребує оподаткування, а не як дохід, що є матеріальним стимулом.

В остаточному підсумку, пояснення природи прибутку пов'язане з ризиком підприємця, його готовністю йти на ризик. Тому багато економістів розглядають прибуток як плату за ризик. Прибуток характеризується як винагорода за певний ризик його діяльності, або як розбіжність між очікуваними та фактично отриманими доходами. Поняття ризику розглядалося у працях І. Фішера, Ф. Найта, Г. Мюрдаля. Ф. Найт, у праці “Ризик, невизначеність і прибуток”, дає основні положення теорії походження прибутку, де розглядає прибуток як дохід за рахунок невизначеності [1,с.13].

Йозеф А. Шумпетер доповнив теорії прибутку технологічними та інноваційними теоріями. Прибутковість, вища за середній рівень пояснюється результатами нових комбінацій факторів виробництва. Прибуток є винагородою

за нововведення, бо завдяки новим комбінаціям знижуються виробничі витрати.

Прибуток отримує той, хто раніше за інших використовує нововведення.

Дж. М. Кейнс розглядав прибуток у системі макроекономічних показників регулювання соціально-економічних процесів у державі за допомогою ефективного попиту. Погляди Т. Веблена, Дж. Гобсона, Г. Мінза, А. Берлі та Р. Гордона, щодо походження економічної природи прибутку, визначали інституціонально-соціологічний напрямок теорії доходів підприємницьких структур.

Таким чином, прибуток залишався у центрі уваги, на протязі всього процесу розвитку економічної думки.

У сучасній теорії обліку в англомовних країнах насамперед розрізняють податкову і економічну концепції прибутку. Тому можливі два варіанти обчислення прибутку: в першому – бухгалтерський прибуток дорівнює оподаткованому, в другому їхні суми не збігаються. В останньому випадку враховано той факт, що дані фінансової звітності впливають на курси акцій підприємства. Тому прибуток, показаний у балансі та звіті про прибутки і збитки не повинен бути тотожним прибутку з якого сплаються податки.

З погляду сучасної економічної теорії виділяють три види прибутку: нормальний, економічний й бухгалтерський. Економічний прибуток є надлишком над нормальним прибутком, його існування зв'язують із певним впливом підприємця на господарську сферу, що у свою чергу надає економіці динамічний характер. Тобто, економічний прибуток виникає в результаті підприємницької діяльності суб'єкта, його вміння сконцентрувати й використовувати фактори виробництва.

Економічний прибуток визначається як різниця між загальним виторгом і загальними витратами підприємства, як явними, так і неявними.

Загальні витрати підприємства одержали назву економічні.

В економічних теорії всі постійні й змінні витрати відносять до господарських.

Сукупні витрати разом з нормальним прибутком складають економічні витрати.

Бухгалтерський прибуток визначається як різниця між загальним вииторгом підприємства і явними видатками.

Прибуток це перевищення доходів над витратами. З економічного погляду, прибуток це різниця між грошовими надходженнями і грошовими виплатами. З господарського погляду, прибуток це різниця між майновим станом підприємства на кінець і початок звітного періоду.

Концепції економічної сутності прибутку можна узагальнити (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Основні концепції економічної сутності прибутку

Автор	Концепція економічної сутності прибутку
1	2
Т. Мен	Прибуток – це різниця між продажною і покупною ціною товару
У. Петті	Джерело прибутку – виробництво
А. Смітт	Прибуток – продукт праці, який привласнюється власником засобів виробництва
Д. Рікардо	Прибуток – це складова частина вартості, яка створюється працею
Ж.Б. Сей	Прибуток – це винагорода підприємця за його промислові здібності
К. Маркс	Прибуток – це надлишок виручки над витратами капіталу, який безоплатно привласнюється власником засобів виробництва
Й. Шумпетер	Прибуток – це винагорода за підприємницьку діяльність, тобто вартісний вираз, що створює підприємець
Ф. Найт	Прибуток – це винагорода підприємця за прийняття рішень в умовах невизначеності
П. Самуельсон	Прибуток – це дохід від факторів виробництва, винагорода за підприємницьку діяльність та впровадження нововведень

Прибуток як економічна категорія виконує певні функції.

Ю.Л.Субботовіч розглядає прибуток як економічну базу функціонування не тільки суб'єктів господарювання, а й усієї економічної системи держави, завдяки чому він сприяє зростанню добробуту всіх членів суспільства.

Прибуток підприємства, як економічна категорія, виконує три основні функції, в межах яких потім можна виділити кілька під функцій.

По перше, прибуток є основним показником, який характеризує ефективність діяльності підприємства.

По друге, прибуток, характеризує частину коштів, яка залишається на підприємстві після реалізації продукції, сплати необхідних податкових платежів та відшкодування витрат пов'язаних з виробництвом та реалізацією продукції.

Таким чином, прибуток характеризує обсяг грошових коштів, які підприємство може направити на фінансування виробництва, виплати власникам та на соціальний розвиток підприємства. В процесі розподілу створеної вартості прибуток виконує стимулюючу функцію.

По третіх прибуток є джерелом формування доходів держави. Прибуток надходить в бюджети всіх рівнів в формі податкових платежів тим самим забезпечує виконання функції держави. Це фіскальна функція прибутку.

Згідно НП(С)БО 1, прибуток – це сума, на яку доходи перевищують пов'язані з ними витрати. А збитки – перевищення суми витрат над сумою доходів, для отримання яких здійсненні ці витрати [24].

Відповідно до Податкового кодексу України, прибутком вважається сума валових доходів, скоригована відповідним чином для потреб оподаткування. Тому прибуток як об'єкт оподаткування є умовною величиною, що визначає співвідношення між доходами і витратами за певний період та визначається за даними спеціального податкового обліку. У цьому розумінні прибуток - показник, який характеризує ефективність господарювання, спроможність підприємства відраховувати кошти до бюджету, здійснювати подальшу господарську діяльність

Для цілей бухгалтерського обліку під прибутком розуміють чистий дохід, який залишається в підприємства після відшкодування усіх витрат, пов'язаних з виробництвом, реалізацією продукції та іншими видами діяльності

Сучасні підходи до трактування сутності категорії «прибуток» стосуються в основному визначення його як частини доходу від реалізації продукції, форми прояву вартості додаткового продукту, який зі сфери виробництва переходить у сферу обміну, де і реалізується.

А.М. Поддєрьогін визначає прибуток як частину додаткової вартості продукту, що реалізується підприємством, яка залишається після покриття витрат

виробництва. За Й.М. Петровичем, прибуток є основним джерелом збагачення власників підприємства, розширення та модернізації виробництва. Відповідно до принципів організації бухгалтерського обліку, прибуток, у числі інших (емісійний дохід, внески засновників у статутний капітал, пайові внески), відносять до джерел власних економічних ресурсів підприємства. Джерелом інформації про одержаний прибуток як результат діяльності підприємства, визначає вчений, є перша частина («Фінансові результати») форми №2 фінансової звітності підприємства «Звіт про фінансові результати» («Звіт про сукупний дохід») за окремий звітний період.

І.М. Бойчик визначає прибуток як частину чистого доходу, що залишається підприємству після відшкодування усіх витрат, пов'язаних із виробництвом, реалізацією продукції та іншими видами діяльності.

З погляду Г.Г. Кірейцева, прибуток визначається як найважливіша фінансова категорія, що відображає позитивний фінансовий результат господарської діяльності підприємства, характеризує ефективність виробництва і в кінцевому підсумку свідчить про обсяг і якість виробленої продукції, стан продуктивності праці, рівень собівартості.

Прибуток є не лише джерелом забезпечення внутрішньогосподарських потреб підприємства, але й джерелом формування бюджетних ресурсів держави.

Як кінцевий фінансовий результат діяльності підприємства, він становить різницю між загальною сумою доходів та витратами на виробництво і реалізацію продукції.

О.С. Філімоненков вважає, що прибуток - це грошовий вираз вартості реалізованого чистого доходу, основну форму грошових накопичень господарюючих суб'єктів. Він характеризує дохідність підприємства від проведення відповідних заходів, окупленість вкладених витрат і використаного майна в результаті проведення заходів [16, с. 504].

Вагомий внесок в дослідження сутності дефініції «прибуток» внесли О.Д. Данілов та Т.В. Паєнко, дослідивши та згрупувавши сучасні теорії прибутку які розглядають його як складову власного капіталу.

Прибуток підприємства характеризується не тільки своєю багатоаспектною

роллю, але і різноманіттям видів, у яких він виступає. Під загальним поняттям «прибуток» розуміють всілякі його різновиди.

Враховуючи різноманітні підходи до визначення прибутку, можна виділити такі його основні риси:

- прибуток становить лише частину комплексного доходу підприємця, який він отримує від певного виду діяльності (операційної, фінансової чи інвестиційної);
- прибуток є частиною очікуваного доходу підприємця, який вклав свій капітал в організацію діяльності певного виду (бізнесу) з метою досягнення певного комерційного успіху, але він не є гарантованим доходом підприємця; - прибуток характеризує не весь доход, отриманий у процесі підприємницької діяльності, а лише ту його частину, яка залишається після відрахування усіх витрат на ведення цієї діяльності, які мали місце;
- прибуток є вартісним показником, вираженим в грошовій формі.

Прибуток на підприємстві виконує оціночну (оцінює ефект господарської діяльності), розподільчу (використовується як інструмент розподілу чистого доходу), та стимулюючу (є інструментом формування різних фондів стимулювання, як власників і робітників, та і самої господарської діяльності) функції.

Отже, прибуток підприємства в умовах ринкової економіки є головною метою підприємницької діяльності та відіграє значиму роль так, як є критерієм ефективності конкретної виробничої діяльності, основним захисним механізмом від загрози банкрутства підприємства, базою економічного розвитку держави.

Прибуток виступає головним джерелом задоволення соціальних потреб суспільства та зростання ринкової вартості підприємства, а також основним внутрішнім джерелом формування фінансових ресурсів для забезпечення розвитку підприємства .

Від розміру отриманого прибутку залежать формування власного капіталу, виконання зобов'язань перед кредиторами (особливо перед бюджетом) бюджетом, фінансування інвестицій, а також платоспроможність підприємства.

Економічна природа прибутку підприємств має такі основні ознаки [41,с.320]:

- прибуток являє собою кінцевий фінансових результат господарської діяльності підприємства:

- прибуток є формою доходу власників капіталу, які вклали його з метою досягнення певного комерційного успіху;

- прибуток є найважливішою характеристикою рівня доходності виробничо-господарської діяльності підприємницьких структур (рівня витрат і продуктивності праці, обсяг та якості виробленої продукції), результатом вмілого та успішного управління підприємством;

- прибуток певною мірою, виступає платою за ризик здійснення підприємницької діяльності, він не є гарантованим. В умовах ризику підприємство може не отримати очікуваний прибуток або одержати збитки, повністю чи частково втратити вкладений капітал;

- прибуток є вартісним показником, який визначається в грошовій формі й є різницею між сукупними доходами та сукупними витратами підприємства;

- прибуток є основним внутрішнім джерелом формування та відтворення фінансових ресурсів підприємства, що забезпечують його подальший розвиток, зокрема, можливість розширення масштабів господарської діяльності, підвищення рівня добробуту власників підприємств і найманого персоналу. Тому прибуток здійснює стимулюючий вплив на підвищення доходності підприємницької діяльності;

- прибуток виступає як необхідна умова підвищення рівня самофінансування підприємства, джерелом його фінансової незалежності. Ця ознака прибутку характеризує формування й використання власного капіталу суб'єкта господарювання;

- прибуток розглядається як приріст капіталу. Капіталізація частини одержаного прибутку, тобто її спрямування на приріст активів, є головним джерелом зростання ринкової вартості підприємства;

- прибуток характеризується фактором часу. Розрахунок величини очікуваного в майбутньому прибутку є вирішальним моментом у прийнятті рішення щодо доцільності капітальних інвестицій;

- прибуток є джерелом формування бюджетних ресурсів (державного та місцевих бюджетів), що дає змогу державі виконувати покладені на неї функції та здійснювати різноманітні програми економічного розвитку, задовольняти потреби соціально незахищених верств населення.

Отже, вищезазначені ознаки прибутку характеризуються його як на макрорівні, так і на мікрорівні, де він виступає одним із головних чинників, що впливає на величину макропоказників економічного та соціального розвитку, зокрема, валового внутрішнього продукту держави, обсягу доходів і видатків бюджету, рівень споживання та нагромадження в суспільстві.

1.2. Теоретичні засади здійснення управління фінансовими результатами діяльності на комунальному підприємстві в умовах перманентної кризи прибутковості

Згідно з Господарським кодексом України, суб'єктами господарювання комунального сектора економіки визнаються суб'єкти, які діють на основі лише комунальної власності, а також суб'єкти, у статутному капіталі яких частка комунальної власності перевищує п'ятдесят відсотків чи становить величину, яка забезпечує органам місцевого самоврядування право вирішального впливу на господарську діяльність цих суб'єктів



Рис.1.2. Види підприємств комунальної власності

Комунальне унітарне підприємство утворюється одним засновником - органом місцевого самоврядування і входить до сфери його управління. Орган місцевого самоврядування виділяє необхідне для того майно, формує відповідно до закону статутний фонд, не поділений на частки (паї), затверджує статут, розподіляє доходи, безпосередньо або через керівника, який ним призначається, керує підприємством і формує його трудовий колектив на засадах трудового найму, розв'язує питання реорганізації та ліквідації підприємства.

Корпоративне підприємство утворюється, як правило, двома або більше засновниками за їх спільним рішенням (договором), діє на основі об'єднання майна та/або підприємницької чи трудової діяльності засновників (учасників), їх спільного управління справами, на основі корпоративних прав, у тому числі через органи, що ними створюються, участі засновників (учасників) у розподілі доходів та ризиків підприємства.

Комунальні підприємства можуть бути корпоративного типу з використанням форми акціонерного товариства (що зазвичай пов'язане з корпоратизацією комунальних підприємств) чи товариства з обмеженою відповідальністю (можливість створення однією особою такого товариства передбачається Цивільним кодексом України (ч.2 ст.114; ч.1 ст.140) і Господарським кодексом України (ч. 1 ст. 79))

На сучасному етапі економічного розвитку України в умовах самостійності суб'єктів господарювання все більшого значення набуває реалізація принципів самоокупності та самофінансування. Основним фактором їхньої реалізації є формування достатнього розміру фінансових результатів, які одночасно завершують цикл діяльності підприємства та виступають необхідною умовою наступного циклу. Провідна роль фінансових результатів полягає в тому, що вони забезпечують зміцнення бюджету держави, сприяють інвестиційній привабливості, діловій активності підприємств у виробничій і фінансовій сферах.

Фінансовий результат (прибуток або збиток) характеризує всі сторони фінансово-господарської діяльності підприємства. Він є частиною доходу

суспільства і повинен використовуватись для подальшого розвитку виробництва і поліпшення матеріального становища всіх працівників, зайнятих у виробництві.

У вітчизняній практиці алгоритм визначення фінансових результатів для середніх і великих підприємств передбачено НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності», для малих підприємств фінансові результати діяльності розраховують відповідно до методики, наведеної П(С)БО 25 «Фінансовий звіт суб'єкта малого підприємства» [24].

Отже, формування фінансових результатів можна розглядати як частину загальної системи господарювання, що пов'язана із прийняттям рішень щодо забезпечення необхідного їх розміру на рівні суб'єкта господарювання для досягнення тактичних та оперативних цілей.

Визначимо сутність формування фінансового результату відповідно до НП(С)БО 1, розглянувши окремі статті форми № 2 «Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)»:

- валовий прибуток – різниця між чистим доходом від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) і собівартістю реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг);

- прибуток (збиток) від операційної діяльності, визначається як алгебраїчна сума валового прибутку (збитку), іншого операційного доходу, адміністративних, витрат, витрат на збут та інших операційних витрат;

- прибуток (збиток) до оподаткування визначається як алгебраїчна сума прибутку (збитку) від операційної діяльності, фінансових та інших доходів (прибутків), фінансових та інших витрат (збитків);

- чистий прибуток (збиток) розраховується як алгебраїчна сума прибутку (збитку) до оподаткування, податку на прибуток та прибутку (збитку) від припиненої діяльності після оподаткування [24].

Розмір та характер прибутків і збитків за кожний період діяльності підприємства є найважливішими підсумковими показниками їх роботи, тому при їх визначенні слід користуватися, на нашу думку, логічною схемок» (рис.1.3.).

Таким чином, можна стверджувати, що фінансовий результат є досить складною та багатовимірною категорією. Фінансовий результат у формі прибутку виступає головною метою діяльності підприємства на ринку та одним з ключових показників, який визначає ефективність його діяльності. Інформація про фінансовий результат відображається у фінансових звітах підприємства та є загальнодоступною інформацією для визначення рівня ліквідності, платоспроможності та фінансової стійкості підприємства [46, с.22].

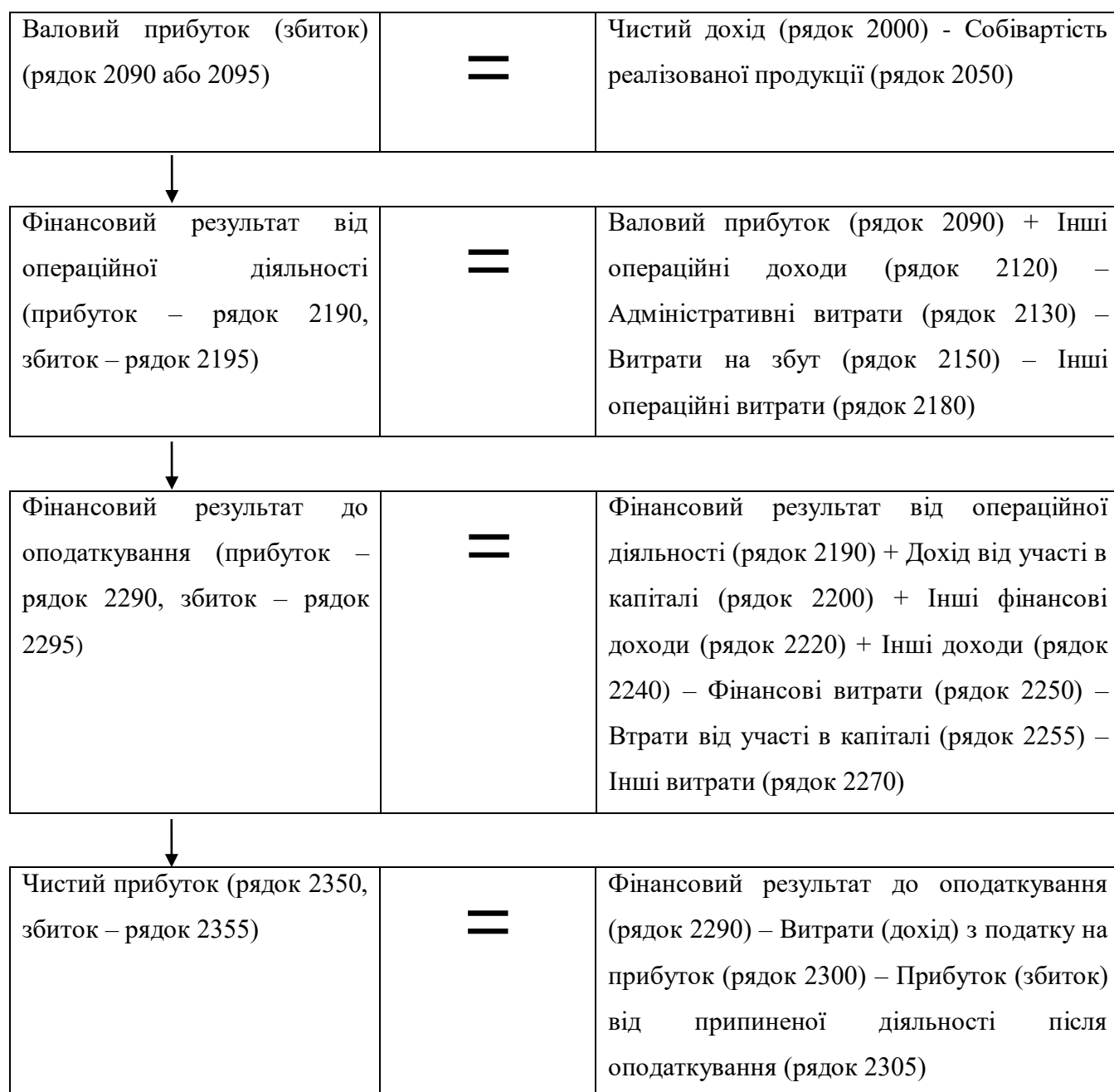


Рис.1.3. Алгоритм визначення фінансового результату підприємства

Ключовим завданням управління фінансами підприємства є досягнення та подальше забезпечення належного рівня конкурентоспроможності підприємства у короткостроковому та довгостроковому періодах. При цьому вважається, що фінансово-господарська діяльність підприємства має забезпечувати приріст добробуту його власників. Досягти цього неможливо без адекватного вирішення у повсякденній роботі сукупності питань управління фінансовими результатами діяльності підприємства. Так, забезпечення ефективності фінансового менеджменту на конкретному підприємстві передбачає обґрунтування, формування та реалізацію адекватної моделі управління фінансовими результатами як цілісної системи прогнозування, планування і контролю за процесами формування та розподілу фінансових результатів підприємства в процесі здійснення його фінансово-господарської діяльності [45, с.35].

Особливості фінансових результатів суб'єкта господарювання визначають об'єктивну необхідність виділення у фінансовому менеджменті функціонально-організаційного блоку, спрямованого на управління фінансовими результатами підприємства з метою формування, підтримання та зростання конкурентоспроможності як у короткостроковому, так і в довгостроковому періоді та забезпечення доходу власників корпоративних прав такого підприємства [4, с.91].

Управління фінансовими результатами являє собою систему принципів і методів розробки та реалізації управлінських рішень за всіма основними аспектами його формування, розподілу та використання на підприємстві.

Прибуток, як позитивний фінансовий результат діяльності підприємства являє собою результативний фінансовий показник, що унеможлиблює його безпосереднє використання як прямого об'єкта управління та вимагає формування важелів впливу на величину прибутку через управління факторами його формування та використання. Це дає змогу виділити ряд структурних елементів, які в результаті і формують цілісну систему управління прибутком підприємства:

1. Управління прибутком на етапі його формування: управління доходами суб'єкта господарювання; управління затратами суб'єкта господарювання.
2. Управління прибутком на етапі його використання.

За таких умов постає питання щодо забезпечення узгодженості прийняття, підтримки та виконання управлінських фінансових рішень за окремими напрямками реалізації управління прибутком підприємства. Організаційне вирішення цієї проблеми здійснюється в рамках обґрунтування мети та завдань управління прибутком суб'єкта господарювання, визначення доцільності використання тих чи інших методів управління прибутком з метою вирішення поставлених завдань [37, с.152].

Системоутворюючими елементами моделі управління прибутком підприємства є мета та завдання такого управління, від чіткості формулювання яких залежить ефективність як моделі управління прибутком, так і фінансового менеджменту взагалі.

Управління фінансовими результатами діяльності підприємства безпосередньо відображається на структурі капіталу суб'єкта господарювання. Зростання прибутку дозволяє збільшити величину власного капіталу підприємства, і також підвищити його фінансову стійкість, що позитивно відображається на структурі всього капіталу підприємства та робить його інвестиційно привабливим.

До головних ознак, за якими здійснюється управління фінансовими результатами належать: рівень якості фінансового результату (високий, оптимальний, середній, низький); абсолютна величина показника фінансового результату господарської діяльності підприємства (чистого прибутку (збитку), яка диференціюється залежно від високого чи низького значення цього показника.

Слід відзначити, що ідентифікація величини фінансового результату відповідно до критеріїв високого та низького абсолютного значення даного показника, відбувається шляхом порівняльного аналізу суми фінансового результату господарської діяльності певного промислового підприємства з аналогічною базою порівняння, наприклад, підприємств-конкурентів, середнього показника суб'єктів господарювання відповідної галузі тощо.

Показники фінансових результатів характеризують абсолютну ефективність господарювання підприємства. Найважливіші серед них є показники прибутку, який в умовах ринкової економіки складає основу економічного розвитку

підприємства. Зростання прибутку створює фінансову базу для самофінансування, розширеного виробництва, розв'язання соціальних проблем та задоволення матеріальних проблем трудових колективів. За рахунок прибутку також виконується частина зобов'язань підприємства перед бюджетом, банками та іншими підприємствами та організаціями [6,с.328].

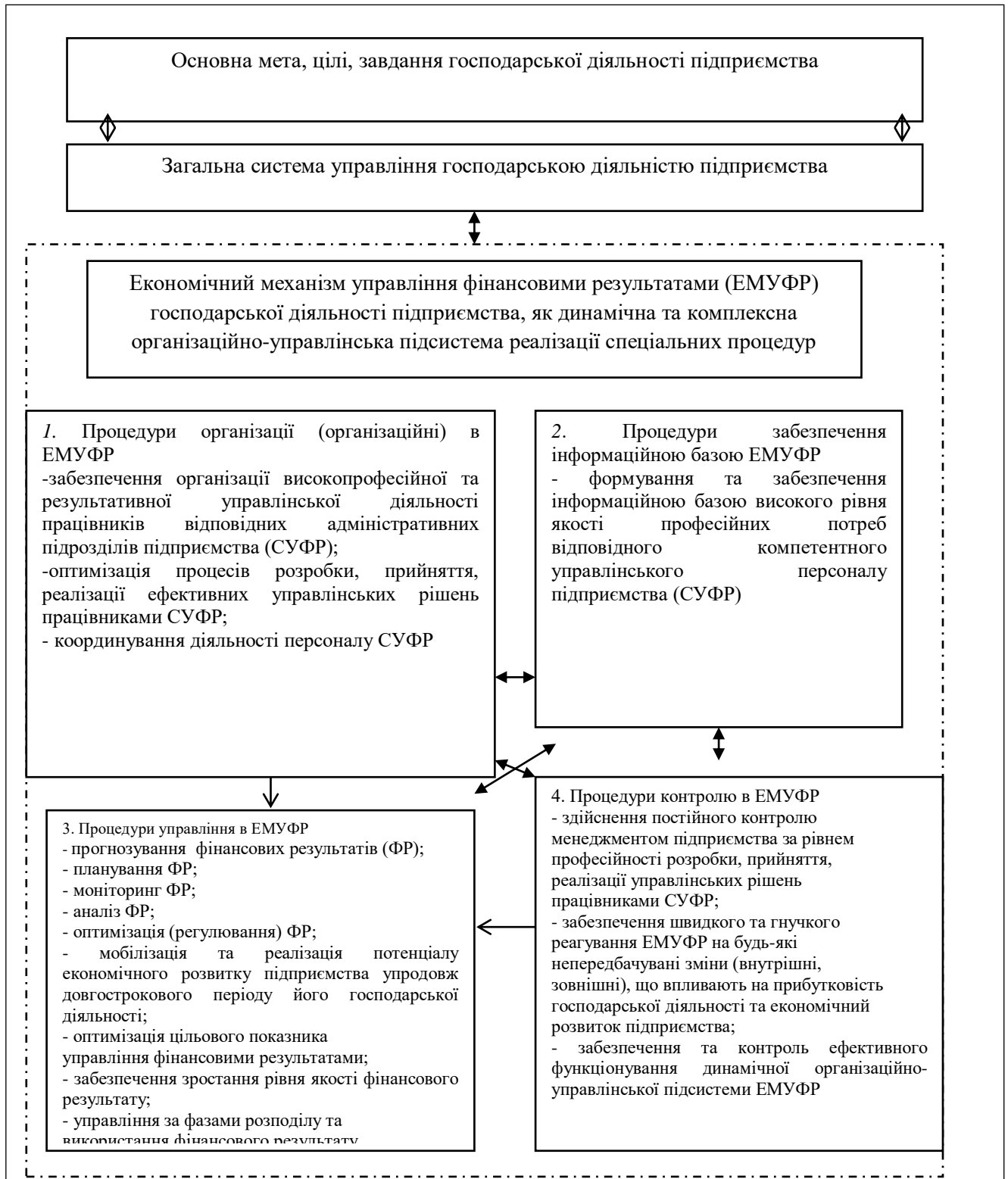


Рис. 1.4. Теоретичні засади функціонування економічного механізму управління фінансовими результатами господарської діяльності підприємств

Система показників фінансових результатів містить в себе не тільки абсолютні, але й відносні показники ефективності господарювання. До них належать показники рентабельності. Розраховуються і аналізуються загальна рентабельність роботи підприємства, рентабельність продукції і ряд інших показників. Чим вище рівень рентабельності, тим вище ефективність господарювання підприємств як самостійних товаровиробників.

Методологічною основою управління фінансовими результатами в умовах ринкових відносин є прийнята для всіх підприємств, незалежно від організаційно-правової форми і форми власності, модель їх формування і використання.

Одним з етапів управління є аналіз прибутку. Цей аналіз, як аналіз мінімального рівня діяльності широко використовується у країнах з ринковою економікою, яка регулюється, для оцінки вигідності виробництва. Він базується на взаємозв'язку між об'єктами виробництва (продаж), собівартістю і прибутком. В її основу покладена класифікація витрат по їх відношенню до обсягів виробництва на змінні та постійні.

Змінні витрати змінюються прямо пропорційно до змін обсягів виробництва і збитку продукції. Постійні витрати не залежать від змін обсягів виробництва і збитку продукції, а обумовлюються умовами їх організації та тривалістю звітного періоду, після закінчення якого визначаються фінансові результати. Собівартість продукції враховується і планується тільки в частині виробничих витрат [15, с. 82].

Постійні витрати при цьому повністю списуються за рахунок доходів звітного періоду — маржинального доходу. Маржинальний доход (маржа) являє собою різницю між виручкою від продажу та змінною собівартістю та отримання прибутку. Прибуток у сумі з постійними витратами розуміється як маржинальний дохід підприємства. Цей метод обліку отримав назву дірект-кост (direct-cost).

Використання його в керівництві дозволяє прийняти найбільш ефективне рішення на основі аналізу функціональної математичної залежності між собівартістю, обсягами та прибутком.

Визначення порогу прибутку відбувається двома способами планування чи одним з них. Перший відомий як графік критичного обсягу виробництва (break-

ever-clart). Другий спосіб базується на алгебраїчному рішенні.

Графік дозволяє визначити точку перетинання витрат і виручки від продажу, в якій витрати на виробництво і збут продукції будуть дорівнювати виручці від продажу. Ця точка отримала назву критичного обсягу виробництва, тієї кількості продукції, при якій підприємство покриває всі свої витрати або отримує заданий мінімальний прибуток (поріг прибутку) (рис. 1.5) [5, с.432].

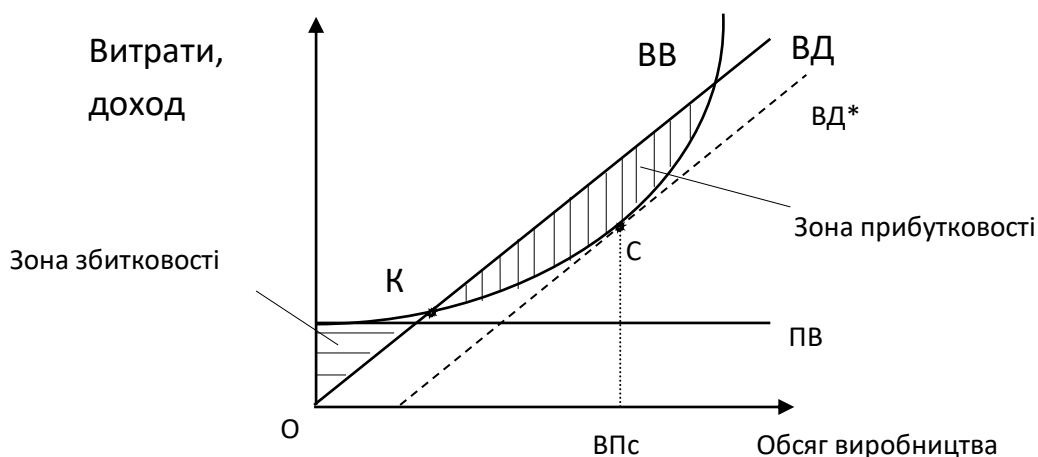


Рис. 1.5. Визначення прибутку підприємства на основі маржинального аналізу

На графіку видно, що ліворуч від точки беззбитковості (К) підприємство знаходиться в зоні збитків, а праворуч потрапляє в зону прибутку.

Наступним етапом є планування фінансових результатів з врахуванням висновків фінансового аналізу.

Планування прибутку — складова частина фінансового планування і важлива ділянка фінансово-економічної роботи підприємства. Планування прибутку відбувається окремо по всім видам діяльності підприємства. Це не тільки полегшує планування, але й має значення для передбаченого розміру податку на прибуток, тому що деякі види діяльності не підлягають оподаткуванню, а інші - підлягають по підвищеним ставкам. В процесі розробки планів по прибутку важливо не тільки врахувати всі фактори, які впливають на розмір можливих фінансових результатів, але і вибрати той, що забезпечує максимальний прибуток.

Об'єктом планування є, головним чином, прибуток від реалізації продукції, виконання робіт, надання послуг. Основною для розрахунку є обсяг виробничої програми, який базується на замовленнях споживачів та господарчих договорах [11, с.173].

Прибуток за товарним випуском планується на основі кошторису витрат на виробництво і реалізацію продукції, де визначається собівартість товарного випуску планованого періоду [1, с. 225]:

$$\text{ПТП} = \text{ЦТП} - \text{СТП}, \quad (1.1)$$

де ПТП — прибуток по товарному випуску планованого періоду;

ЦТП — вартість товарного випуску планованого періоду в діючих цінах реалізації (без податку на додану вартість, акцизів, торгових знижок);

СТП — собівартість товарної продукції планованого періоду (розрахована в кошторисі витрат на виробництво та реалізацію продукції)

Прибуток на реалізовану продукцію розраховується за формулою:

$$\text{ПРП} = \text{ВРП} - \text{СРП}, \quad (1.2)$$

де ПРП — планований прибуток по реалізації, що підлягала реалізації у минулому періоді;

ВРП — спланована виручка від реалізації продукції у діючих цінах (без ПДВ, акцизів, торгових і збутових знижок);

СРП — собівартість продукції, яка буде реалізована у попередньому періоді.

Розрахунок планової суми від реалізації продукції відбувається за формулою [12, с.147]:

$$\text{ПРП} = \text{П01} + \text{ПТП} \times \text{П02}, \quad (1.3)$$

де ПРП — прибуток від реалізації продукції у запланованому періоді;

П01 — прибуток в залишках продукції, не реалізованої на початок

запланованого періоду;

ПТП — прибуток по товарній продукції, запланованої до випуску у наступному періоді;

П02 — прибуток у залишках готової продукції, яка не буде реалізована у кінці запланованого періоду.

Саме така методика розрахунку лежить в основі використання збільшеного методу планування прибутку, коли легко визначити обсяг реалізованої продукції в цінах і за собівартістю.

Інший різновид методу прямого розрахунку - метод по асортиментного планування прибутку. Прибуток визначається по кожній асортиментній позиції, для чого необхідно мати відповідні дані. В сучасних умовах господарювання метод прямого рахунку можна використати при плануванні прибутку тільки на досить короткий період часу, поки не змінилися ціни, зарплатня та інші зобов'язання.

Зміст аналітичного методу планування прибутку розглянемо коротко, лише щоб показати різницю з методом прямого рахунку. В цьому випадку розрахунок ведеться окремо по порівняній і непорівняній товарній продукції.

Порівняна продукція випускається в базисному році, який передує запланованому, тому відомі її фактична повна собівартість та обсяг випуску. За цими даними можна визначити базову рентабельність за формулою:

$$РБ = (П0 / СТП) \times 100\%, \quad (1.4)$$

де П0 — очікуваний прибуток (розрахунок прибутку ведеться у кінці базисного року, коли точний розмір прибутку ще не відомий);

СТП — собівартість товарної продукції базисного року.

За допомогою базової рентабельності орієнтовно розраховується прибуток планового року на обсяг товарної продукції планового року, але по собівартості базисного року [34, с.176].

На противагу методу прямого рахунку аналітичний метод планування прибутку показує вплив факторів на розмір прибутку, але й він в достатній мірі не

враховує їх вірогідності перш за все через змінні умови господарювання.

З переходом до ринкових відносин актуального значення набувають не тільки пошуки шляхів зростання величини прибутку та визначення оптимальної методики розрахунку, але й правильний його розподіл.

Під час аналізу важливо встановити, наскільки ефективним є механізм розподілу прибутку як інструмента інтенсифікації виробництва, скорочення термінів спорудження об'єктів.

У зв'язку з цим визначається взаємозалежність загального зростання прибутку і його частки, що залишається в розпорядженні організації (підприємства) як джерело формування фінансових ресурсів.

Більшість витрат, що раніше відображалися в порядку використання прибутку, тепер відносяться до складу витрат підприємства і відображаються на відповідних витратних рахунках.

Це пов'язано насамперед зі зміною значення терміна «витрати». Так під витратами розуміється зменшення економічних вигод у вигляді вибуття активів або збільшення зобов'язань, які призводять до зменшення власного капіталу (за винятком зменшення капіталу за рахунок його вилучення або розподілу власниками).

Отже, операції, пов'язані з відрахуванням податків та інших обов'язкових платежів до бюджету, зі сплатою фінансових санкцій, нарахованих за результатами перевірок податкових органів, а також деякі інші витрати сьогодні включаються до складу витрат підприємства, оскільки вони повністю відповідають критеріям визнання витрат.

Прибуток, що залишається в розпорядженні підприємства використовується ним відповідно до напрямів, які визначено засновницькими документами, з урахуванням обмежень, установлених чинним законодавством. Важливе місце при аналізі розподілу прибутку відводиться перевірці правильності визначення суми оподаткованого прибутку [3, с.592].

О. О. Терещенко виділяє три види кризи:

– стратегічну кризу (коли на підприємстві зруйновано виробничий потенціал і відсутні довгострокові фактори успіху);

- кризу прибутковості (перманентні збитки вихолощують власний капітал, і це призводить до незадовільної структури балансу);
- кризу ліквідності (підприємство є неплатоспроможним, або існує реальна загроза втрати платоспроможності)

Для комунальних підприємств є звичайним явищем криза прибутковості.

1.3. Тенденції та проблеми розвитку сфери транспорту в Україні

Проблематика функціонування автотранспортних підприємств та всієї транспортної галузі у цілому висвітлюється в працях таких учених, як: О.В. Ареф'єва, О.Є. Бабина, Н.Г. Беник, В.Г. Коба, М.В. Ковбатюк, О.М. Ложачевська, О.О. Бакаєва, Н.В. Дулеба, А.В. Нікітіна, А.І. Партола, В.В. Шкляр, В.Г. Шинкаренко. У публікаціях приділяється увага значному колу питань щодо розвитку транспортної галузі, проте недостатньо проаналізовано її сучасний стан.

Україна, як відомо, займає досить вигідне географічне положення з погляду проходження транзитних вантажопотоків, а отже, має високий транспортний потенціал.

Транспортна галузь є однією з фундаментальних засад функціонування економіки будь-якої країни світу та основою її інтеграції у міжнародне господарство. Саме тому стабільність діяльності суб'єктів господарювання у цій сфері набуває чималої важливості. В Україні вантажоперевезення здійснюються такими видами транспорту, як:

- залізничний;
- автомобільний;
- водний;
- трубопровідний;
- авіаційний.

Особливо розвинена інфраструктура залізничного і водного транспорту. Головним видом пасажирських і вантажних перевезень виступає автомобільний. Площа країни дорівнює 603 550 км² (46-те місце у світі). Форма території країни — складна, витягнута в широтному напрямку; максимальна дистанція зі

сходу на захід — 1316 км, з півночі на південь — 893 км. Географічне положення України дозволяє країні контролювати сухопутні, повітряні транспортні шляхи між країнами Східної та Центральної Європи; морські транспортні шляхи в акваторіях Чорного і Азовського морів; транспортні коридори внутрішніми водними магістралями між акваторіями Балтійського і Чорного морів (Дніпровсько-Бузький каналводної системи Вісла — Дніпро); трубопровідний транспорт вуглеводнів до країн Європи зі сходу (Дружба, Союз, Уренгой — Помари — Ужгород)

Основні переваги та недоліки кожного з видів транспорту наведено в табл.

1.2

Таблиця 1.3

Основні переваги та недоліки кожного з видів транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Залізничний	<ul style="list-style-type: none"> – невисока собівартість перевезень – надійність – незалежність від погодних умов – універсальність – відносно висока швидкість перевезення 	<ul style="list-style-type: none"> – значні капіталовкладення в інфраструктуру – обмеженість у перевезенні безпосередньо на підприємство – олігополія серед перевізників
Автомобільний	<ul style="list-style-type: none"> – висока мобільність – висока швидкість – універсальність – висока маневреність – незалежність від погодних умов 	<ul style="list-style-type: none"> – відносно низька завантажувальність – високий рівень собівартості перевезень – необхідність відновлювати дорожнє покриття
Водний	<ul style="list-style-type: none"> – здатність перевозити габаритні вантаж і – низька собівартість перевезення – використання природних шляхів сполучення – необмежена пропускна здатність морських шляхів 	<ul style="list-style-type: none"> – низька швидкість перевезення – залежність від погодних умов – перевезення в обмежену кількість пунктів – великі капіталовкладення в портові споруди
Трубопровідний	<ul style="list-style-type: none"> – низька собівартість перевезення – висока пропускна здатність – незалежність від погодних умов – низька трудомісткість обслуговування 	<ul style="list-style-type: none"> – обмеженість у спеціалізації вантажів – неможливість транспортування малих обсягів вантажів – великі капіталовкладення в прокладку трубопровідних шляхів
Авіаційний	<ul style="list-style-type: none"> – найвища швидкість перевезення – перевезення на великі відстані – високий рівень збереження вантажу 	<ul style="list-style-type: none"> – залежність від погодних умов – висока собівартість перевезень – обмеження за габаритами вантажу

ТОП-20 підприємств, що мають вид діяльності "Наземний і трубопровідний транспорт", найчастіше зареєстровані у Києві і в середньому досить молоді.

Аналітики проаналізували дані щодо виручки компаній за 2018 рік і визначили ТОП-20 лідерів ринку за КВЕДом "Наземний і трубопровідний транспорт". Зазначається, що загалом в Україні на транспортну галузь 2018 року припадало 6,4% національного ВВП.

Таблиця 1.4

Топ-20 компаній наземного та трубопровідного транспорту за виручкою

Назва компанії	Виручка 2018 року
АТ "Укрзалізниця"	83,0 - 83,5 млрд
АТ "Укртрансгаз"	50,0 - 50,5 млрд
ТОВ "Євразтранс Україна"	4,0 - 4,5 млрд
АТ "Укртранснафта"	3,5 - 4,0 млрд
КП "Київський метрополітен"	2,0 - 2,5 млрд
ПП "Транс Логістик"	1,5 - 2,0 млрд
ТОВ "Спецавтоінвест"	1,5 - 2,0 млрд
КП "Київпастрас"	1,5 - 2,0 млрд
ДП "Укрхімтрансміак"	1,0 - 1,5 млрд
ТОВ "Буд-центр Зеніт"	1,0 - 1,5 млрд
ТОВ "Транс-Сервіс-1"	1,0 - 1,5 млрд
ТОВ "РТК-Україна"	950 - 1 000 млн
КП "Харківський метрополітен"	850 - 900 млн
ТОВ "ТНТК"	700 - 750 млн
ТОВ "Бел-Транс"	650 - 700 млн
ПРАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ"	600 - 650 млн
ТОВ "Дженерал Транс Альянс Логістик"	600 - 650 млн
ПРАТ ТЕК "Західукртранс"	550 - 600 млн
ТОВ "ТД "КНПС"	550 - 600 млн
ПРАТ "АТП "Атлант"	550 - 600 мл

Найменше серед двадцятки підприємств родом із 90-х – їх лише чотири. 9 з 20 компаній працюють на ринку із 2000-х, а 7 – новачки із 2010-х років. Наймолодшій ТОВ "Буд-центр Зеніт" рік та 10 місяців.

За даними Державної служби статистики України, у 2018 р. найбільшу частку вантажів перевезено автомобільним транспортом (71% від загальної кількості). Найменша кількість перевезень була зафіксована за авіаційним видом

транспорту (менше 0,1%). Структуру фінансових результатів та чистого прибутку (збитку). Результати діяльності транспортної галузі (Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) за 2016 - 2018 роки розглянемо у таблиці 1.3 [34].

Таблиця 1.5

Результати діяльності транспортної галузі за 2016 - 2018 роки

Рік	Фінансовий результат (сальдо), млн. грн.	Підприємства, які одержали прибуток		Підприємства, які одержали збиток	
		у відсотках до загальної кількості підприємств	фінансовий результат, млн. грн.	у відсотках до загальної кількості підприємств	фінансовий результат, млн. грн.
Фінансові результати до оподаткування					
2016	12819,7	71,7	28278,0	28,3	15458,3
2017	-16532,6	71,5	28509,1	28,5	45041,7
2018	20732,0	74,1	31581,1	25,9	52313,1
Чистий прибуток (збиток)					
2016	7408,7	71,1	23614,2	28,9	16205,5
2017	-16796,7	71,1	23399,0	28,9	40195,7
2018	-22365,3	73,6	25975,8	26,4	48341,1

Проаналізувавши таблицю 1.6 можна зробити висновки що результати діяльності транспортної галузі за останні роки не показують позитивної тенденції.

Розглянемо графічно зміну чистого прибутку (збитку) за 2016-2018 роки.

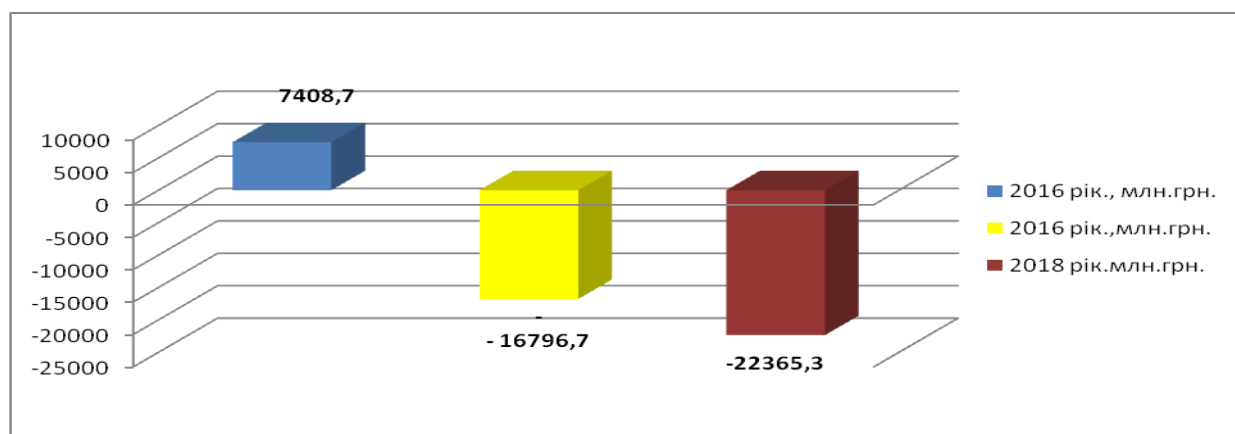


Рис. 1.6. Зміни чистого прибутку (збитку) транспортної галузі за 2016-2018 роки, млн.грн.

Не дивлячись на негативну тенденцію роботи транспортної галузі, в Україні останнім часом активно розвивається ринок пасажирських авіап перевезень, насамперед у міжнародному сполученні. Подолання Європейським Союзом впливу фінансово-економічної кризи у першу чергу позитивно вплинуло на покращення ділової активності, збільшуючи попит на пасажирські перевезення, у т. ч. авіаційним транспортом до/з України за рахунок туристів і приватних відвідувачів.

Аналіз табл.1.6 вказує на зменшення обсягів перевезення у 2018р. морським транспортом та передачу трубопровідним, щодо інших видів транспорту то спостерігаємо збільшення перевезень [23].

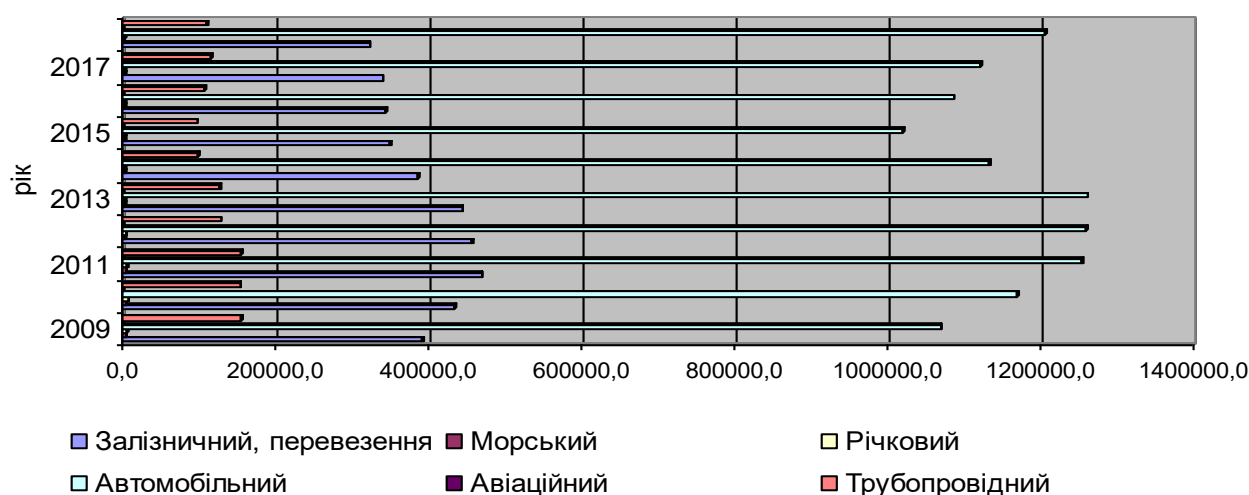


Рис.1.7. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту, тис. т.

З 17 березня 2018 набули чинності постанови Кабінету Міністрів України від 07.02.2018 № 180 «Про внесення змін до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (далі – зміни до Порядку) та № 181 «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (далі – зміни до Правил).

Відповідно до вимог змін до Порядку в Україні змінено процедуру проведення конкурсів з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

Суть змін полягає в першу чергу у тому, що конкурси на міжобласні автобусні маршрути тепер будуть проходити за заявницьким принципом.

Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту, тис. т.

Рік	Залізничний		Морський	Річковий	Автомобільний ²	Авіаційний ³	Трубопровідний
	відправлення	перевезення					
1995	360225,3	-	20797,8	12844,6	1816401,0	19,0	245527,4
1996	296050,7	342558,1	14214,2	7740,3	1254540,2	17,2	245665,2
1997	293523,5	341417,0	10407,4	8567,0	1249866,6	13,5	236698,7
1998	286321,5	335052,5	8775,7	9045,3	1081326,2	15,5	240954,9
1999	284244,3	334635,9	6478,1	8105,2	955329,1	11,3	235062,0
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	23,2	218164,9
2001	313089,0	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	216441,1
2002	330188,3	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6
2003	363364,7	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9
2004	388295,0	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0
2005	378911,7	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8
2006	398148,3	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7
2007	415910,7	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7
2008	399679,7	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0
2009	322221,8	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6
2010	357969,1	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6
2011	388715,6	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2
2012	378102,3	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8
2013	377318,3	443601,5	3428,1	2840,5	1260767,5	99,2	125941,1
2014	325171,0	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5
2015	294301,2	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5
2016	292104,7	343433,5	3032,5	3641,8	1085663,4	74,3	106729,2
2017	277288,9	339550,5	2253,1	3640,2	1121673,6	82,8	114810,4
2018	267639,1	322342,1	1892,0	3698,0	1205530,8	99,1	109418,2

Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту, тис.осіб

Рік	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси)	Авіаційний	Трамвайний	Тролейбусний	Метрополітенівський
1995	577431,5	7817,0	3594,1	3483173,0	1914,9	821652,3	1358736,9	561012,4
1996	538568,7	5044,6	2735,9	3304600,0	1724,0	788026,2	1590439,3	536304,1
1997	500838,8	4311,3	2443,1	2512147,2	1484,5	1265349,2	2388087,6	507897,0
1998	501428,7	3838,3	2356,5	2403424,6	1163,9	1450735,2	2717998,1	668456,4
1999	486810,4	3084,3	2269,4	2501707,5	1087,0	1456755,4	2735241,0	724425,5
2000	498683,0	3760,5	2163,3	2557514,6	1164,0	1380921,2	2581880,0	753540,1
2001	467825,3	5270,8	2034,2	2722001,6	1289,9	1333782,0	2332086,3	793197,0
2002	464810,4	5417,9	2211,9	3069136,3	1767,5	1196402,6	2140314,9	831040,4
2003	476742,4	6929,4	2194,1	3297504,5	2374,7	1132181,9	1920746,2	872812,5
2004	452225,6	9678,4	2140,2	3720326,4	3228,5	1112394,2	1848843,3	848176,1
2005	445553,1	11341,2	2247,6	3836514,5	3813,1	1110957,5	1902760,9	886597,7
2006	448421,7	10901,3	2021,9	3987982,0	4350,9	1082818,0	1788227,2	917699,8
2007	447093,7	7690,8	1851,6	4173033,7	4928,6	1026812,0	1620966,9	931511,9
2008	445465,7	7361,4	1551,8	4369125,5	6181,0	962702,5	1580384,2	958693,9
2009	425974,8	6222,5	1511,6	4014035,2	5131,2	787013,6	1283382,3	751988,3
2010	427240,6	6645,6	985,2	3726288,6	6106,5	713809,7	1203551,2	760551,2
2011	429784,9	7064,1	962,8	3611829,9	7504,8	797993,6	1346431,5	778253,4
2012	429115,3	5921,0	722,7	3450173,1	8106,3	799688,8	1345544,9	774057,6
2013	425216,9	6642,0	631,1	3343659,5	8107,2	757382,8	1306228,5	774794,0
2014	389305,5	29,4	565,1	2913318,1	6473,3	769911,1	1096884,8	725819,9
2015	389794,1	25,5	550,8	2250345,3	6302,7	738603,2	1080772,6	700369,5
2016	389057,6	30,3	448,5	2024892,9	8277,9	694009,4	1038746,0	698367,3
2017	164941,6	28,6	562,9	2019324,9	10555,6	675841,4	1058072,1	718886,9
2018	157962,4	71,9	596,2	1906852,1	12529,0	666271,1	1016241,2	726585,1

Як показує аналіз табл. 1.7 кількість перевезених пасажирів за видами транспорту у 2018 р. за морським, річковим, автомобільним (автобуси) , авіаційним і метрополітенівським транспортом [14].

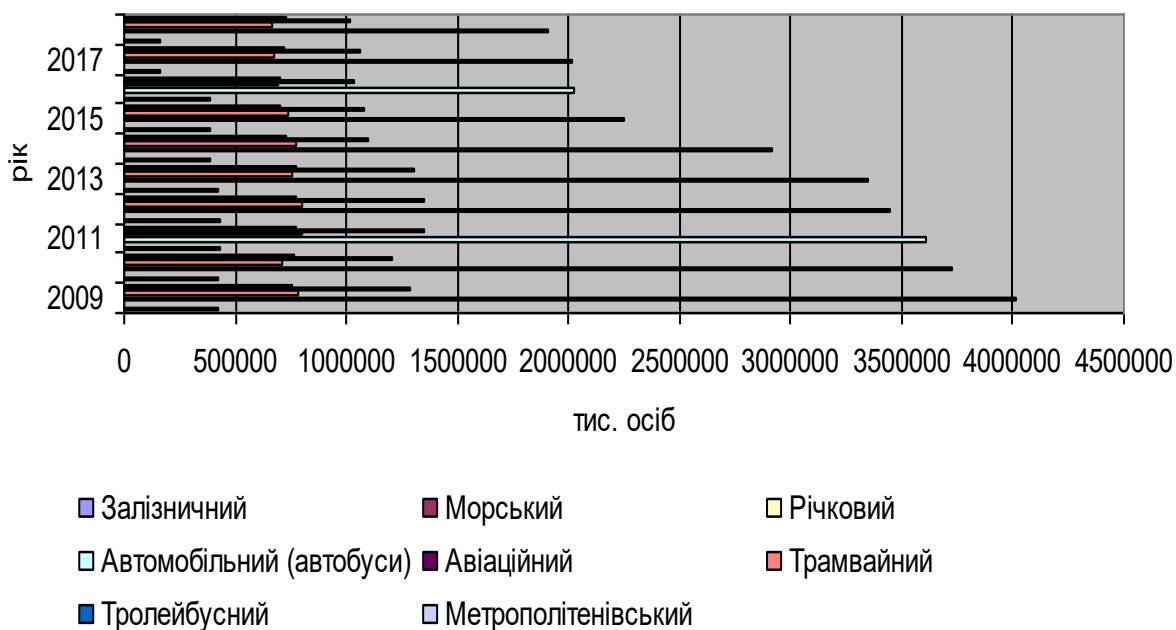


Рис.1.8. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту

Дослідники з аналітичною метою виділяють морський транспорт, який відіграє основну роль у перевезенні зовнішньоторгових вантажів, повітряний транспорт, який відіграє основну роль у міжнародному перевезенні людей, та інші види транспорту.

Розвиток транспортного ринку стикається з великою кількістю проблем, пов'язаних із тарифами, митами, протекціоністською політикою щодо деяких країн. На сучасному етапі більшою мірою для міжнародного регулювання торгівлі транспортними послугами характерні двосторонні угоди з окремих видів транспорту, в них часто використовують принцип «вільної конкуренції» на комерційній основі. Такий режим забезпечує свободу перевезень, захищає від дискримінації щодо іноземного перевізника, від несправедливої цінової політики та преференційного режиму для національних перевізників.

Підготовка і реалізація поглибленої та всеохоплюючої Угоди про асоціацію передбачає протягом 10-15 років перехідного періоду здійснити укладання угод між Україною та країнами Європейського Союзу про співробітництво у сфері

транспорту, які мають готуватися із врахуванням умов формації європейської транспортної політики під впливом викликів сучасного та інтенсивного розвитку світової торгівлі. Зокрема, до пріоритетних заходів України та ЄС у галузі транспорту належать [22]:

- розвиток транспортної інфраструктури України та її європейської транспортної системи;
- підвищення рівня безпеки на транспорті та адаптація законодавства;
- модернізація та оновлення основних фондів і рухомого складу транспорту;
- створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС.

Поглиблення міжнародного співробітництва України в транспортній сфері та поступова інтеграція транспортної системи в європейську транспортну мережу передбачають уніфікацію вимог не тільки до рухомого складу шляхів сполучення, але і до організації транспортного процесу та встановлення єдиних вимог до його якості. Відпрацьовуються ці питання насамперед через спільний розвиток існуючих та розбудову нових міжнародних транспортних коридорів.

Тому передбачалось:

- демонополізувати окремі види транспорту та види їх діяльності;
- забезпечити розвиток ринкової конкуренції на основі різних форм власності;
- впровадити державне регулювання та контроль за встановленням економічно обґрунтованих тарифів, не допускати зловживання монополієм становим на ринку транспортних послуг;
- створити економічний механізм для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг;
- забезпечувати цілісність розвитку економічного простору країни, недопущення транспортного роз'єднання її окремих регіонів і погіршення транспортного сполучення з іншими країнами;
- створити умови для модернізації та розвитку транспортного сектора переважно на підставі самофінансування.

Стратегічними пріоритетами реформування транспортної галузі в Україні мають бути такі:

1. Вирішити проблему збалансування попиту і пропозицій з надання транспортних послуг як за галузевою (за видами транспорту), так і регіональною ознакою.

Для цього необхідно:

а) на залізничному транспорті:

– на законодавчому рівні підвищити відповідальність вантажоодержувачів за пошкодження вагонного парку, що включатиме поряд з відшкодуванням витрат на ремонт компенсацію не отриманого прибутку залізниць внаслідок вилучення вагонів з обороту;

– впровадити нормативні документи, які регулюватимуть залучення до вантажних перевезень приватних вагонів (включаючи економічний механізм, за яким встановлювалась би відповідальність орендаря за збереження та своєчасне повернення транспортних засобів). Функції з регулювання процесу залучення приватних вагонів до вантажних перевезень доцільно делегувати державному органу з регулювання тарифів на транспорті, необхідність створення якого в Україні обговорюється вже протягом багатьох років;

– вдосконалити діючу нормативно-правову базу, що регулює процес фінансового забезпечення оновлення локомотивного парку (тільки у 2011 р. з експлуатації було знято майже 100 електровозів серії ВЛ8, у наступні 3 роки - ще 300 машин цього типу, а також багато електровозів інших моделей і тепловозів) з тим, щоб поряд з державними коштами, що можуть залучатися через впровадження лізингової форми придбання техніки, придбання машин здійснювалось також приватними інвесторами за умов встановлення їх власності на придбані локомотиви;

– продовжити розробку проекту Закону України «Про особливості реформування залізничного транспорту», спрямованого на модернізацію, оновлення рухомого складу залізниць; поетапне розмежування пасажирського та вантажного залізничного руху; підвищення якості та швидкості перевезень, рівня

комфорту обслуговування пасажирів; покращення умов економічної безпеки і захисту довкілля;

– поступово продовжувати (там, де це економічно доцільно) впровадження денних перевезень пасажирів швидкісними потягами;

З метою поглиблення інтеграції до ринку транспортних послуг ЄС у сфері залізничного транспорту доцільно розширювати співробітництво з Європейським агентством залізниць (ERA) у рамках Організації співробітництва залізниць (ОСЗ). Дієвим механізмом є погодження та розвиток взаємодії між залізничними системами колій шириною 1435 мм і 1520 мм, виконання умов і завдань відповідного Меморандуму про взаєморозуміння, впровадження єдиного вагового сертифікату та забезпечення у майбутньому проведення спільного митного контролю.

б) на автомобільному транспорті:

– забезпечити розбудову сучасної мережі автодоріг. Забезпечити повне виконання прийнятих зобов'язань з розширення нового будівництва та облаштування (з урахуванням вимог євростандартів) автошляхів (зокрема - по 2-4 тис. км щорічно);

– розробити і прийняти Закон України «Про швидкісні автомобільні дороги», у якому передбачити необхідні умови та дієві механізми взаємодії з міжнародними фінансовими організаціями, банками, приватними інвесторами (можливо шляхом випуску цінних паперів, акцій, облігацій) для залучення коштів на фінансування будівництва швидкісних автомобільних доріг;

– прийняти Державну цільову економічну програму розвитку автомобільного транспорту, у якій, на підставі схваленої КМУ у серпні 2011 р. (Розпорядження №732-р) Концепції, зосередити увагу на прискоренні процесу оновлення автотранспортного парку шляхом нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних і пасажирські перевезень з урахуванням європейських вимог до їх економічності й екологічності та шляхом лізингу;

– вирішити управлінсько-організаційні та нормативно-правові аспекти проблеми впровадження в Україні механізму платних автодоріг. в) на авіаційному транспорті:

– забезпечити повне виконання завдань з розбудови сучасного аеропортового господарства;

– вивчити питання щодо доцільності впровадження вертикально-інтегрованих структур, посилення міждержавної співпраці при створенні нових моделей літаків серії «Антонов», формування потужностей з виробництва вітчизняного вертольота; реалізувати положення Програми розвитку авіаційної галузі України до 2020 р. (після її схвалення);

– здійснити ґрунтовний техніко-економічний аналіз можливих перспектив розвитку аеропортового господарства, розробити в разі доцільності відповідні проекти з їх реалізації, впровадження пасажирських перевезень низькобюджетними авіа компаніями. г) на морському транспорті:

– розробити і реалізувати національну програму відродження судноплавної галузі, визначити перелік замовлень вітчизняних державних судноплавних компаній і морських торговельних портів у суднах на період до 2020 р.;

– для підвищення конкурентоспроможності послуг водного транспорту розробити та ухвалити закон «Про суднопластво на внутрішніх водних шляхах України», Держави)» програму розвитку морського і річкового транспорту до 2015 р. та Державну програму «Безпека суднопластва в Україні» (Положення про Державну систему управління безпекою суднопластва затверджено постановою Кабінет}» Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1137);

– удосконалити систему управління та державного нагляду (контролю) в галузі суднопластва, забезпечити виконання Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року (схвалена розпорядженням КМУ від 16.07.2008 № 1051-р), насамперед щодо розвитку потужностей з переробки контейнерних вантажів в морських торговельних портах та розширення географії функціонування морських поромних ліній між портами України, РФ, Грузії, Туреччини, Болгарії, Румунії;

- завершити будівництво другої черги глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай - Чорне море в українській частині дельти Дунаю;
- розробити і реалізувати окрему національну програму з розвитку інфраструктури для прийому круїзних суден нового покоління, покращення обслуговування пасажирів у приймаючих портах (світовий ринок морських круїзів у 2011 р. оцінювався у 16 млн осіб).

Отже, незважаючи на значимість транспортних послуг у зовнішньоторговельному балансі країни, позиції України на міжнародних ринках транспортних послуг багато в чому втрачені. Стратегіям міжнародної торгівлі транспортними послугами не приділяється гідної уваги з боку зовнішньоекономічного відомства. Транспортні послуги зовнішньоторговельного характеру відійшли у ведення транспортних міністерств і перестали бути складовою частиною зовнішньоекономічної стратегії держави. Дослідження ринку транспортних послуг України та розробка рекомендацій, щодо розвитку ринку транспортних послуг на практиці дозволить підвищити ефективність, гнучкість та адаптивність позиції держави в системі міжнародної та зовнішньої торгівлі.

Висновки до розділу 1.

1. В рамках дослідження була розглянута сутність та теоретична характеристика фінансових результатів суб'єкта господарювання. При цьому, визначальна роль фінансових результатів для суб'єктів господарювання призвела до значної кількості наукових досліджень стосовно визначення їх сутності та теоретичної характеристики.

Фінансовий результат — це приріст (чи зменшення) вартості власного капіталу підприємства, що утворюється в процесі його підприємницької діяльності за звітний період.

Основним фінансовим результатом діяльності підприємства є прибуток, збільшення якого означає примноження фінансових ресурсів та зростання фінансових результатів.

2 Було розглянуто механізм та завдання управління фінансовими результатами. Ключовим завданням управління фінансами підприємства є досягнення та подальше забезпечення належного рівня конкурентоспроможності підприємства у короткостроковому та довгостроковому періодах. При цьому вважається, що фінансово-господарська діяльність підприємства має забезпечувати приріст добробуту його власників. Досягти цього неможливо без адекватного вирішення у повсякденній роботі сукупності питань управління фінансовими результатами діяльності підприємства. Так, забезпечення ефективності фінансового менеджменту на конкретному підприємстві передбачає обґрунтування, формування та реалізацію адекватної моделі управління фінансовими результатами як цілісної системи прогнозування, планування і контролю за процесами формування та розподілу фінансових результатів підприємства в процесі здійснення його фінансово-господарської діяльності.

3. Визначаємо тенденції та проблеми розвитку сфери транспорту в Україні.

Транспортна галузь є однією з фундаментальних засад функціонування економіки будь-якої країни світу та основою її інтеграції у міжнародне господарство. Саме тому стабільність діяльності суб'єктів господарювання у цій сфері набуває чималої важливості. Не дивлячись на негативну тенденцію роботи транспортної галузі, в Україні останнім часом активно розвивається ринок пасажирських авіап перевезень, насамперед у міжнародному сполученні. Подолання Європейським Союзом впливу фінансово-економічної кризи у першу чергу позитивно вплинуло на покращення ділової активності, збільшуючи попит на пасажирські перевезення, у т. ч. авіаційним транспортом до/з України за рахунок туристів і приватних відвідувачів.

Розвиток транспортного ринку стикається з великою кількістю проблем, пов'язаних із тарифами, митами, протекціоністською політикою щодо деяких країн. На сучасному етапі більшою мірою для міжнародного регулювання торгівлі транспортними послугами характерні двосторонні угоди з окремих видів транспорту, в них часто використовують принцип «вільної конкуренції» на комерційній основі. Такий режим забезпечує свободу перевезень, захищає від

дискримінації щодо іноземного перевізника, від несправедливої цінової політики та преференційного режиму для національних перевізників.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ В
УМОВАХ ПЕРМАНЕНТНОЇ КРИЗИ ПРИБУТКОВОСТІ НА
КП «ЗАПОРІЖЕЛЕКТРОТРАНС»

2.1. Організаційно – економічна характеристика КП «Запоріжелектротранс»

Підприємство міського електротранспорту належить до комунальної власності міста, де доцільно розглядати його діяльність в системі житлово-комунального господарства. Житлово-комунальне господарство є найбільшою частиною міського господарства. Воно включає до свого складу житловий фонд, комунальні підприємства та споруди зовнішнього міського благоустрою. Загальне керівництво житлово-комунальним господарством міста, незалежно від того, в чиему розпорядженні знаходиться житловий фонд, комунальні підприємства і споруди благоустрою, виконують виконком міських Рад народних депутатів. Вони видають постанови, що визначають порядок роботи та умови санітарного і технічного утримання комунальних підприємств, споруд благоустрою та житлових будинків, розробляють проекти планування та забудови міст і умови користування міськими землями.

Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» (далі КП «Запоріжелектротранс») почало свій шлях в далекі 30-і роки, коли повним ходом йшло будівництво великих заводів, Запорізької гідроелектростанції, створювалася інфраструктура міста.

І тоді гостро стало питання про організацію трамвайного руху по вулицях міста Запоріжжя, що розвивається, у минулому Олександрівськ.

Відтоді городяни і гості міста щодня переконуються у високому професіоналізмі колективу КП «Запоріжелектротранс», його чіткій і злагодженій роботі, високій культурі обслуговування. Адже недаремно міський електротранспорт є найпопулярнішим, і по праву вважається найзручнішим, дешевшим і безпечнішим.

Запорізькому електротранспорту є чим гордитися, адже історія КП «Запоріжелектротранс» на усіх етапах - це славні сторінки трудових досягнень. Це біографії людей, передовиків і ветеранів виробництва, що стали професіоналами своєї справи, присвятили своє життя електротранспорту.

КП «Запоріжелектротранс» підприємство пасажирського транспорту загального користування, яке забезпечує надання послуг з перевезення пасажирів, експлуатацію рухомого складу та утримання об'єктів міського електричного транспорту, здійснює свою діяльність на підставі Уставу, засновником підприємства є Запорізька міська Рада.

Місія КП «Запоріжелектротранс» – здійснення пасажироперевезень на маршрутах міста при високій культурі обслуговування.

Головними цілями підприємства є організація перевезень пасажирів електричним транспортом, організація виконання всіх видів технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, включаючи й капітальний ремонт, вивчення пасажиропотоку по напрямкам руху [25].

Специфічний характер продукції (послуг), вироблюваної підприємствами міського транспорту, обумовлює наступні його особливості: неможливість створювати запас продукції; неможливість компенсувати недолік у послугах у подальший період без збитку для споживачів.

Потреба населення в послугах пасажирського транспорту змінюється по сезонах, днях тижня і часу доби. Нерозривний зв'язок виробництва і споживання викликає необхідність організації експлуатації і випуску рухомого складу на маршрути з урахуванням зміни пасажиропотоків на транспортних магістралях міста. В процесі організації роботи пасажирського транспорту потрібне постійне вивчення коливань пасажиропотоків на маршрутах, які враховуються при складанні графіків роботи підприємств міського пасажирського транспорту.

Підприємство для здійснення перевезень пасажирів виконує у місті дві основні функції - експлуатаційну (рух рухомого складу і перевізний процес) і ремонтну (підтримка в справності всіх технічних засобів). Крім того, їм властиві інформаційно-управлінська, планово-аналітична, допоміжна функції (переважно матеріальне забезпечення процесу перевезень).

Основний вид діяльності підприємства — надання послуг з перевезення пасажирів електротранспортом міського сполучення, а також автоперевезення пасажирів. Серед інших напрямків роботи:

- професійно-технічна освіта;
- послуги з розміщення реклами;
- оренда приміщень;
- технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів;
- автотранспортні послуги;
- ремонтно-будівельні роботи;
- допоміжне обслуговування водного транспорту;
- послуги з організації оздоровлення на базі відпочинку «Південна» м. Бердянськ.

Підприємство обслуговує 7 трамвайних, 7 тролейбусних і 10 автобусних маршрути.

Середньодобовий випуск трамваїв у 2018 році склав 54 одиниці, що на 6 одиниць менше, ніж у 2017 році. Випуск тролейбусів зменшився з 39 до 34 одиниць. Випуск автобусів збільшився з 13 до 26 одиниць.

Послугами наземного пасажирського транспорту щоденно користуються близько 142 тис. мешканців та гостей Запоріжжя. За підсумками 2018 року загальна кількість перевезених пасажирів складає 51958,1 тис. чол. (в т.ч. пасажирів, які користуються правом безкоштовного проїзду — 72 %).

На КП «Запоріжелектротранс» маютья виробничі, експлуатаційні і допоміжні підрозділи. Групи працівників, що виконують однорідні функції, поєднуються в відділи або служби.

Служба електрогосподарства КП «Запоріжелектротранс» обслуговує 100,55 км контактної мережі трамвая та 188,441 км тролейбуса (у два дроти), 30 тягових підстанцій та 6 трансформаторних підстанцій.

Служба шляху обслуговує 99,345 км трамвайної колії.

Станом на 1 січня 2019 року на балансі підприємства знаходиться:

- 148 трамваїв (133 пасажирських та 15 службових);

- 52 тролейбусів (49 пасажирських та 3 службових);
- 101 автобус.

За основними показниками та виробничим потенціалом підприємство «Запоріжелектротранс» віднесено до першої групи підприємств міського електротранспорту України, найбільш потужної за кількістю рухомого складу, перевезених пасажирів та ін.

На чолі підприємства - генеральний директор, що керує усією виробничою і фінансово-господарською діяльністю транспортного підприємства. У генерального директора, в якості першого заступника виступає головний інженер. Він відповідає, насамперед, за перспективний розвиток підприємства, безпеку й охорону праці, стан рухомого складу й енергетики. На великих підприємствах у директора є також заступники, що займаються питаннями організації руху, матеріально-технічного постачання підприємства і побуту працюючих, розвитку й удосконалення виробництва, економіки підприємства. Кожному заступнику безпосередньо підкоряються відповідні відділи, служби, доручаються визначені функціональні блоки тощо. Експлуатація окремих елементів транспортного господарства має свої особливості, що обумовлюють необхідність організації на підприємствах таких підрозділів (служб). До складу підприємства входять:

- Трамвайне депо № 1;
- Тролейбусний парк № 1;
- Тролейбусний парк № 2;
- Автобусний парк;
- Автотранспортний цех;
- Відділ експлуатації;
- Ремонтно-будівельна дільниця;
- Служба експлуатації;

У своїй діяльності підприємство керується чинним законодавством України, наказами, інструкціями й розпорядженнями вищестоящих органів,

З огляду на характер діяльності даного підприємства можна виділити основні функції й завдання

- основним господарським завданням депо є здійснення пасажироперевезень на закріплених маршрутах при високій культурі обслуговування;
- збереження рухомого складу, організацію виконання всіх видів технічного обслуговування й ремонту, включаючи й капітальний, ремонт агрегатів і вузлів, згідно затверджених планів і вимог існуючих Правил технічної експлуатації рухомого складу;
- забезпечує випуск для роботи в лінії належних чином підготовленого й екіпірованого рухомого складу у відповідності з затвердженими графіками і вимогами по гарантуванню безпеки руху;
- забезпечує дотримання правил техніки безпеки, охорони праці, правил пожежної безпеки;
- реалізує разові квитки,, забезпечує повноту збору виручки від перевезення пасажирів, контролює облічування пасажирів;
- здійснює очищення від снігу та льоду, посипання сіллю та піском закріплених ділянок доріг та ухилів на трамвайних та тролейбусних маршрутах.

КП «Запоріжелектротранс» — єдине в Україні підприємство міського електротранспорту, яке акредитоване як навчальний заклад з підготовки водіїв транспортних засобів, має відповідний сертифікат і ліцензію Міністерства освіти і науки України. Матеріально-технічна база підприємства для навчання водіїв тролейбуса і трамвая включає технічні класи з вивчення будови та експлуатації рухомого складу, класи ПДР, полігони, навчальний рухомий склад і навчальні маршрути.

КП «Запоріжелектротранс» самостійно здійснює підготовку (перепідготовку) по робочих професіях "водій тролейбуса" і "водій трамвая" з 1992 р.

Підготовка (перепідготовка) і підвищення кваліфікації водіїв тролейбуса і трамвая на підприємстві здійснюється згідно ліцензії Міністерства освіти України серія АВ № 529020 від 11.03.2010р.

Матеріально-технічна база підприємства для навчання водіїв тролейбуса і трамвая включає технічні класи по вивченню будови і експлуатації рухомого

складу, класи ПДД, полігони, учбовий рухомий склад, учбові маршрути. Усі класи мають столи і стільці з розрахунку одночасної присутності 26 чоловік, робочого місця викладача, класної дошки, демонстраційного столу. У класах за Правилами дорожнього руху і основ безпеки руху є діючі стенди з Правилами дорожнього руху «Дорожні знаки», «Дорожня розмітка», «Світлофори» і ін., Комплект плакатів за Правилами дорожнього руху.

У технічних класах по пристрою і експлуатації рухомого складу достатня кількість вузлів, апаратів, приладів, плакатів, схем, які дозволяють на достатньому рівні вивчити будову трамвая і тролейбуса, а також несправності, що виникають під час роботи рухомого складу на лінії. У технічних класах діючі тренажери трамвая і тролейбуса, які наочно демонструють роботу ланцюгів управління і гальмівної системи тролейбуса і трамвая під час його руху.

На підприємстві є учбовий комп'ютер, комп'ютерні програми, достатня кількість учбової літератури, які забезпечують глибоке вивчення Правил дорожнього руху, основ безпеки дорожнього руху, пристрою і безпечної експлуатації трамвая і тролейбуса.

Учбові полігони підприємства розташовані на територіях тролейбусних парків і трамвайних депо, обладнані спецчастинами контактної мережі, а полігони в трамвайних депо і спецчастинами трамвайної колії.

Навчання водінню учбових трамваїв і тролейбусів здійснюється на базових моделях рухомого складу трамваях "Татра" Т- 3 і тролейбусах ЗИУ-682В, ЗИУ-682Г. Учбові трамваї і тролейбуси оснащені і екіпіровані відповідно до вимог до учбового рухомого складу є напису " Учбовий", дублюючі гальмівні педалі, місця для водія-інструктора і ін.

Навчання водінню учбового рухомого складу проводиться на початковому етапі на полігонах, а потім на учбових маршрутах, погоджених з Управлінням транспорту і зв'язку Запорізької міської ради і затверджені начальником УГАИ ГУМВД України в Запорізькій області 07.07.2010р.

Теоретичне навчання здійснюють позаштатні викладачі з числа фахівців підприємства, які мають відповідну освіту, досвід роботи і досвід навчання по професіях "водій трамвая" і "водій тролейбуса", пройшли навчання за програмою

"Професійне навчання кадрів на виробництві".

Водії-інструктори мають середню освіту, кваліфікацію "водій трамвая 1-го класу" або "водій тролейбуса 1-го класу" і достатній досвід роботи по професії. КП «Запоріжелектротранс» має відповідну учбово-матеріальну, навчально-методичну базу, кадрове забезпечення і досвід роботи для якісного навчання водіїв на право управління транспортними засобами категорії " трамвай" і " тролейбус".

Основні показники КП «Запоріжелектротранс» наведені в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Основні показники роботи КП «Запоріжелектротранс»

Показник	2016 р.	2017 р.	2018 р.	Відхилення 2018 від 2016 рр.		Відхилення 2018 від 2017 рр.	
				Абсолютне відхилення	ТР,%	Абсолютне відхилення	ТР,%
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Перевезення пасажирів – всього, тис. осіб	52288,7	54235,3	51958,8	-329,9	99,37	-2276,5	95,80
В т. ч. - платних	18337,3	16242,3	14653,7	-3683,6	79,91	-1588,6	90,22
- пільгових	39951,4	37993,0	37304,4	-2647	93,37	-688,6	98,19
2. Доходи від перевезення пасажирів	36650	35573,8	48625,6	11975,6	132,68	13051,8	136,69
3. Валовий збиток	-59177	-68270	-158385	99208	267,65	90115	232,00
3. Чистий прибуток (збиток)	-5026	-8430	-16239	11213	-323,1	7809	-192,6
Собівартість реалізованої продукції	139435	191919	294371	154936	153,4	154936	211,1
4. Фонд оплати праці	68959	84101	129607	60648	187,95	45506	154,11
5. Середньооблікова чисельність працівників	1427	1439	1468	41	102,8	29	102,9

Продовження таблиці 2.1

1	2	3	4	5	6	7	8
6. Середньодобовий випуск рухомого складу (трамваїв, тролейбусів і автобусів) в лінію, од.	115	112	114	-0,8	99,30	2,2	101,96
Рентабельність (збитковість) продукції, %	-3.6	-4.4	-8.5	-4.1	-192.6	-4.9	-134.7
Рентабельність (збитковість) активів, %	-4.4	-5.5	-5.6	-0.2	-102.9	-1.2	-127.5
Рентабельність (збитковість) власного капіталу, %	-4.9	-7.5	-11.2	-3.7	-149.5	-6.3	-127.4

КП «Запоріжелектротранс» є частиною міського пасажирського транспорту. Більша частина пасажирів міського електротранспорту – пасажирів пільгових категорій. Питома вага пільгових перевезень в загальному обсязі пасажирських перевезень підприємства «Запоріжелектротранс» за 2018 рік становила 72 %.

– вартість проїзду у трамваях, тролейбусах та автобусах встановлена місцевими органами влади:

– рішенням виконавчого комітету від 25.07.2014 №248/1 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у міському електротранспорті Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» затверджено вартість проїзду в трамваях, тролейбусах - 2,00 грн. Рішенням затверджений пільговий проїзд для студентів вищих навчальних закладів денної форми навчання та учнів загальноосвітніх навчальних закладів;

– рішенням виконавчого комітету від 25.07.2014 №248/2 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у автобусах Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» затверджено вартість проїзду в автобусах підприємства – 2,50 грн. за 1 поїздки;

– рішенням виконавчого комітету від 20.10.2017 №631 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у міському електротранспорті Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту

«Запоріжелектротранс» затверджено вартість проїзду в трамваях, тролейбусах – 3,00 грн.;

– рішенням виконавчого комітету від 03.11.2017 №676 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у автобусах Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» затверджено вартість проїзду в автобусах підприємства – 4,00 грн. за 1 поїздку;

– рішенням міської ради від 18.05.2011 №43 надано право безкоштовного проїзду одного із батьків багатодітної сім'ї в трамваях, тролейбусах і автобусах підприємства «Запоріжелектротранс».

– рішенням виконавчого комітету від 29.10.2018 №473 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у міському електротранспорті Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» затверджено вартість проїзду в трамваях, тролейбусах – 4,00 грн.;

– рішенням виконавчого комітету від 29.10.2018 №472 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у автобусах Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» затверджено вартість проїзду в автобусах підприємства – 5,00 грн. за 1 поїздку;

З 2012 року КП «Запоріжелектротранс» обслуговує 6 пасажирських понтонів та за рахунок власних коштів здійснює перевезення мешканців міста до садово-городніх ділянок на 6 автобусних маршрутах. Доходів від цих видів діяльності підприємство не отримує.

2.2 Аналіз фінансових результатів на КП «Запоріжелектротранс»

Проаналізуємо доходи підприємства за 2016 – 2018 роки, використовуючи форму №2 «Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)» за 2016 – 2018 роки (додатки Г, [І](#), Д). Наведемо аналіз у таблиці 2.1

Аналіз динаміки та структури доходів
КП «Запоріжелектротранс» у 2016 - 2018 роках

Показники	2016 рік, тис. грн.	2017 рік, тис. грн.	Відхилення 2017 рік від 2016 року		2018 рік, тис. грн.	Відхилення 2018 рік від 2017 року		Відхилення 2018 рік від 2016 року	
			тис. грн.	ТР, %		тис. грн.	ТР, %	тис. грн.	ТР, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Доходи від операційної діяльності	149305	204995	55690	137,30	326618	121623	159,33	177313	218,76
Питома вага, %	98,45	98,52	0,07	-	98,63	0,11	-	0,18	-
1.1. Чистий дохід від реалізації продукції	80258	123649	43391	154,06	135986	12337	109,98	55728	169,44
Питома вага, %	52,92	59,43	6,50	-	41,06	-18,36	-	-11,86	-
1.2. Інші операційні доходи	69047	81346	12299	117,81	190632	109286	234,35	121585	276,09
Питома вага, %	45,53	39,10	-6,43	-	57,57	18,47	-	12,04	-
2. Інші фінансові доходи	0	0	0	-	0	0	-	0	-
Питома вага, %	0	0	0	-	0	0	-	0	-
3. Інші доходи	2189,00	2976	787	-	4466	1490	150,07	2277	-
Питома вага, %	1,44	1,43	-0,01	-	1,35	-0,08	-	-0,09	-
4. Доход з податку на прибуток	156	97	-59	62	70	-27	32	-86	45
Питома вага, %	0,10	0,05	-0,06	-	0,02	-0,03	-	-0,08	-
Всього доходи (1+2+3+4)	151650	208068	56418	137	331154	123086	159	179504	218
Питома вага, %	100,0		100,0		100,0				

Підсумовуючі проведеній аналіз у таблиці 3.1 можемо зробити наступні висновки.

Сукупний дохід КП «Запоріжелектротранс» у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшився на 56418 тис. грн., при темпі росту 137,0 %. У 2018 році по

зрівнянню з 2017 роком збільшився на 179504 тис. грн., при темпі росту 218,0%.

Відмічаємо зростання сукупного доходу підприємства.

Доход від операційної діяльності у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшився на 55690 тис. грн., при темпі росту 137,30 %. Питома вага у сукупному доході зменшилась на 100,07 %. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком збільшився на 177313 тис. грн., при темпі росту 218,76 %.

Чистий дохід від реалізації продукції у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшився на 43391 тис. грн., при темпі росту 154,06 %. Питома вага у сукупному доході збільшилась на 6,50%. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком збільшився на 12337 тис. грн., при темпі росту 109,98 %. Питома вага у сукупному доході зменшилась на 18,36 % і склала у 2018 році 41,06 %. Інші операційні доходи у 2016 році по зрівнянню з 2017 роком збільшились на 12299 тис. грн., при темпі росту 117,81 %. Питома вага у сукупному доході збільшилась на 25,68 %. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком збільшились на 109286 тис. грн., при темпі росту 234,35 %. Питома вага у сукупному доході збільшилась на 18,47 % і склала у 2018 році 57,57 %. Інші доходи у 2016 році по зрівнянню з 2017 роком збільшились на 787 тис. грн., при темпі росту 135,95 %. Питома вага у сукупному доході зменшилась на 0,01 %. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком збільшились на 1490 тис. грн., при темпі росту 150,07 %. Питома вага у сукупному доході зменшилась на 0,08 % і склала у 2018 році 1,35 %.

Підсумовуючі проведені дослідження доходів КП «Запоріжелектротранс» у 2016 - 2018 роках можемо відмітити.

Сукупні доходи підприємства за період дослідження збільшились на 179504 тис. грн., при темпі росту 218,0 %, що є позитивним моментом. Чистий дохід від реалізації продукції за період дослідження збільшився на 55728 тис. грн., при темпі росту 169,44 %. Питома вага у сукупних доходах зменшилась на 11,86 % до 41,06 % у 2018 році

Інші операційні доходи за період дослідження збільшились на 121585 тис. грн., при темпі росту 276,09 %. Питома вага у сукупних доходах збільшилась на 12,04 %. Дана ситуація є позитивною КП «Запоріжелектротранс».

Надалі зробимо аналіз витрат КП «Запоріжелектротранс» за 2016 – 2018 роки, використовуючи форму №2 «Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)» за 2016 – 2018 роки (додатки Г, І, Д) [4;5;6]. Наведемо аналіз у таблиці 2.2

Розглянемо структуру витрат за 2016 – 2018 рр. підприємства «Запоріжелектротранс» на рисунку 2.1.

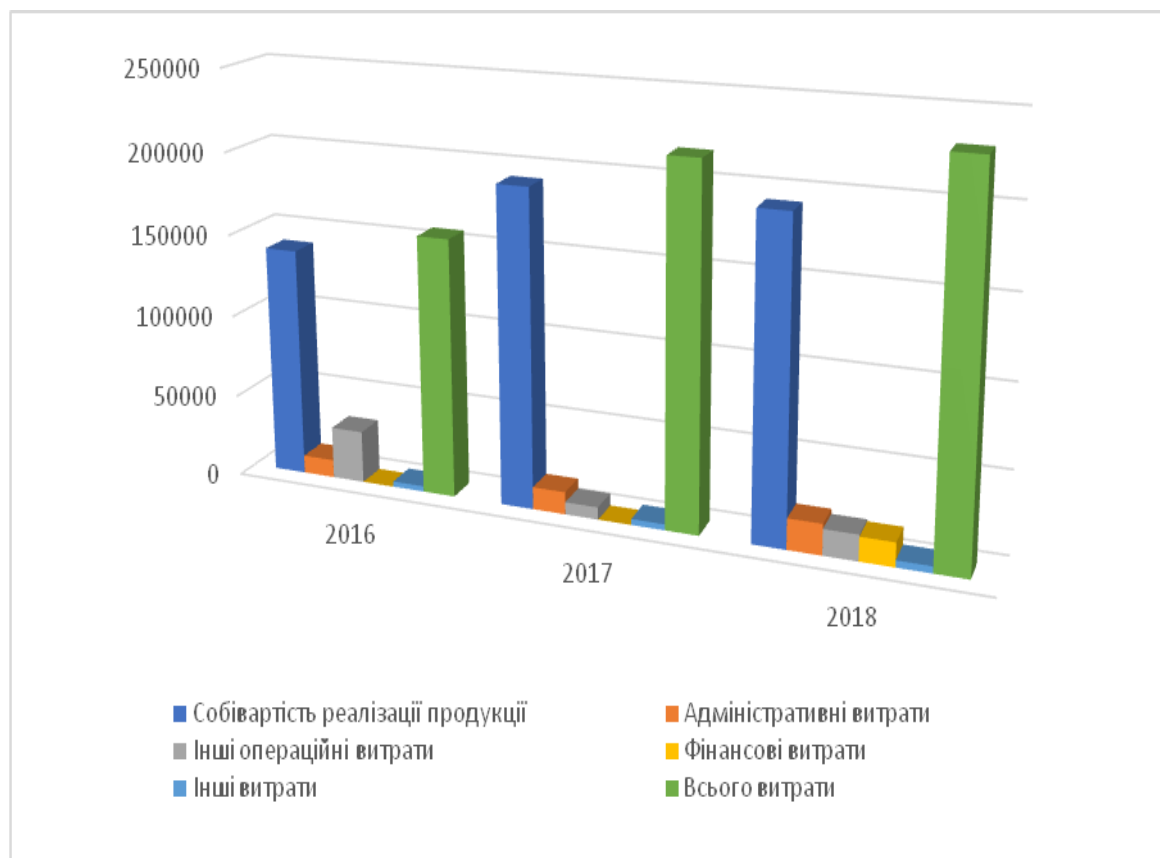


Рис. 2.1. Динаміка витрат КП «Запоріжелектротранс»

Собівартість реалізованої продукції у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшились на 52484 тис. грн., при темпі росту 137,64 %. Питома вага у сукупних витратах збільшилась на 6,72 %. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком вона збільшилась на 102452 тис. грн., при темпі росту 153,3 %. Питома вага у сукупних витратах зменшилась на 7,29 % і склала у 2018 році 88,43 %.

Аналіз динаміки та структури витрат
КП «Запоріжелектротранс» у 2016 - 2018 роках

Показники	2016 рік, тис. грн.	2017 рік, тис. грн.	Відхилення 2017 рік від 2016 року		2018 рік, тис. грн.	Відхилення 2018 рік від 2017 року		Відхилення 2018 рік від 2016 року	
			тис. грн.	ТР, %		тис. грн.	ТР, %	тис. грн.	ТР, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Собівартість реалізованої продукції	139435	191919	52484	137,64	294371	102452	153,38	154936	211,1 2
Питома вага, %	89,00	88,65	-0,35	-	88,43	-0,21	-	-1	-
2. Адміністративні витрати	10824	13543	2719	125,12	18652	5109	137,72	7828	172,3 2
Питома вага, %	6,91	6,26	-0,65	-	5,60	-0,65	-	-1,31	81,11
3. Витрати на збут	0	0	0	-	0	0	-	0	-
Питома вага, %	0,00	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-	0,00	-
4. Інші операційні витрати	3156,00	7426,00	4270,00	235,30	15668,00	8242,0 0	210,99	12512,0 0	496,4 5
Питома вага, %	2,01	3,43	1,42	-	4,71	1,28	-	2,69	-
5. Податок на прибуток	0,00	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-	0,00	-
Питома вага, %	0,00	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-	0,00	-
6. Інші витрати	3261,00	3610,00	349,00	110,70	4178,00	568,00	115,73	917,00	128,1 2
Питома вага, %	2,08	1,67	-0,41	-	1,26	-0,41	-	-0,83	-

Продовження таблиці 2.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Всього витрати (1 + 2 + 3 + 4+5+6)	156676	216498	59822	138,18	332869	111262	153,75	176193	212,46
Питома вага,%	100,0		100,0		100,0				

Адміністративні витрати у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшились на 2719 тис. грн., при темпі росту 125,12 %.

Питома вага у сукупних витратах збільшилась на 6,72 %. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком вона збільшилась на 102452 тис. грн., при темпі росту 153,3 %. Питома вага у сукупних витратах зменшилась на 7,29 % і склала у 2018 році 88,43 %.

Інші операційні витрати у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшились на 4270 тис. грн., при темпі росту 235,3 %. Питома вага у сукупних витратах збільшилась на 1,42 %. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком вони зменшились на 8242 тис. грн., при темпі росту 210,9 %. Питома вага у сукупних витратах зменшилась на 1,28 % і склала у 2018 році 4,71 %.

Інші витрати у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшились на 349 тис. грн., при темпі росту 110,7 %. Питома вага у сукупних витратах зменшилась на 0,41%. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком вони збільшились на 568 тис. грн., при темпі росту 115,73 %. Питома вага у сукупних витратах зменшилась на 0,41 % до 1,26 % у 2018 році. Відмічаємо стрімке зменшення.

Підсумовуючі дослідження витрат на підприємстві у 2016-2018 роках можемо зазначити наступне.

Сукупні витрати КП «Запоріжелектротранс» за період дослідження збільшились на 176193 тис. грн., при темпі росту 212,46 %, що є негативним моментом в діяльності об'єкта аналізу. При цьому, дане збільшення було викликане, у більшості, зростанням собівартості реалізованої продукції, адміністративних та інших операційних витрат.

Собівартість реалізованої продукції за період дослідження збільшилась на 154936 тис. грн., при темпі росту 211,12 %.

Питома вага у сукупних витратах зменшилась на 0,56 % до 88,43 % у 2018 році.

Адміністративні витрати за період дослідження збільшились на 7828 тис. грн., при темпі росту 172,32 %. Питома вага у сукупних витратах збільшилась на 1,31 % до 5,60 % у 2016 році. .

Інші операційні витрати за період дослідження збільшились на 12512 тис. грн.. Питома вага у сукупних витратах збільшилась на 2,69 %.

Підприємство потребує оптимізації розміру даних витрат.

Інші витрати за період дослідження збільшились на 917 тис. грн., при темпі росту 128,12 %. Питома вага у сукупних витратах зменшилась на 0,83 %.

Підсумовуючи проведене дослідження відмічаємо проблеми з управлінням витратами на КП «Запоріжелектротранс» (собівартість реалізованої продукції, адміністративні та інші операційні витрати)

Використовуючи дані з таблиць 3.1 та 3.2 зіставимо отримані дані по сукупних доходах і витратах КП «Запоріжелектротранс» за досліджуваний період в таблиці 2.3.

Підсумовуючи проведене дослідження у таблиці 3.3 відмічаємо.

У 2016 році сукупні доходи були менше сукупних витрат на 5026 тис. грн. Дана ситуація є негативною в діяльності підприємства.

У 2017 році сукупні доходи були менше сукупних доходів на 8430 тис грн. Дана ситуація є негативною в діяльності підприємства.

У 2018 році темпи росту сукупних витрат (138,18 %) були більше темпів росту сукупних доходів (137,20 %), що призвело до збільшення негативного сальдо на 3404, тис. грн.

За весь період дослідження темпи росту сукупних доходів (218,37 %) були більше темпів росту сукупних витрат (212,46 %) Дана ситуація свідчить про проблеми з управлінням прибутками, доходами та витратами на підприємстві, яке досліджується.

Надалі проаналізуємо динаміку та структуру операційних витрат за економічними елементами підприємства, що досліджується. Інформаційним забезпеченням дослідження виступає форма №2 «Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний доход)» за 2016 – 2018 роки [4;5;6] (додатки Г, [І](#), Д). Дані для аналізу наведені в таблиці 2.4.

Аналіз сукупних доходів і витрат
КП «Запоріжелектротранс» у 2016 - 2018 роках

Показники	2016 рік, тис. грн.	2017 рік, тис. грн.	Відхилення 2017 рік від 2016 року		2018 рік, тис. грн.	Відхилення 2018 рік від 2017 року		Відхилення 2018 рік від 2016 року	
			тис. грн.	ТР, %		тис. грн.	ТР, %	тис. грн.	ТР, %
Сукупні доходи підприємства	151650	208068	56418	137,20	331154	123086	159,16	179504	218,37
Сукупні витрати підприємства	156676,00	216498,00	59822,00	138,18	332869,00	116371	153,75	176193	212,46
Сальдо (+/-)	-5026	-8430	-3404	-	-1715	6715	-	3311	-

Аналіз динаміки та структури операційних витрат

КП «Запоріжелектротранс» у 2016 - 2018 роках

Показники	2016 рік, тис. грн.	2017 рік, тис. грн.	Відхилення 2017 рік від 2016 року		2018 рік, тис. грн.	Відхилення 2018 рік від 2017 року		Відхилення 2018 рік від 2016 року	
			тис. грн.	ТР, %		тис. грн.	ТР, %	тис. грн.	ТР, %
1. Матеріальні витрати	53252	83626	30374	157,04	106978	23352	127,92	72351	200,89
Питома вага, %	34,71	39,28	4,57	-	32,55	-6,74	-	-2,16	-
2. Витрати на оплату праці	68959	84101	15142	121,96	128351	44250	152,62	59392	186,13
Питома вага, %	44,95	39,50	-5,44	-	39,05	-0,46	-	-5,90	-
3. Відрахування на соціальні заходи	15245	18540	3295	121,61	28204	9664	152,13	12959	185,00
Питома вага, %	9,94	8,71	5,54	-	8,58	-0,13	-	-1,36	-
4. Амортизація	8346,00	12175,00	3829,00	145,88	39981,00	27806,00	328,39	31635,00	40,30
Питома вага, %	5,44	5,72	6,44	-	12,16	44,93	-	18,05	-
5. Інші операційні витрати	7613,00	14446,00	6833,00	189,75	25177,00	10731,00	174,28	17564,00	330,71
Питома вага, %	4,96	6,79	11,49	-	7,66	17,34	112,88	10,02	-
Всього (1+2+3+4+5)	153415	212888	59473	138,77	328691	61889	154,40	175276	214,25
Питома вага, %	100,0		100,0		100,0				

Розглянемо динаміку і структуру операційних витрат КП «Запоріжелектротранс» графічно на рисунку 2.2.

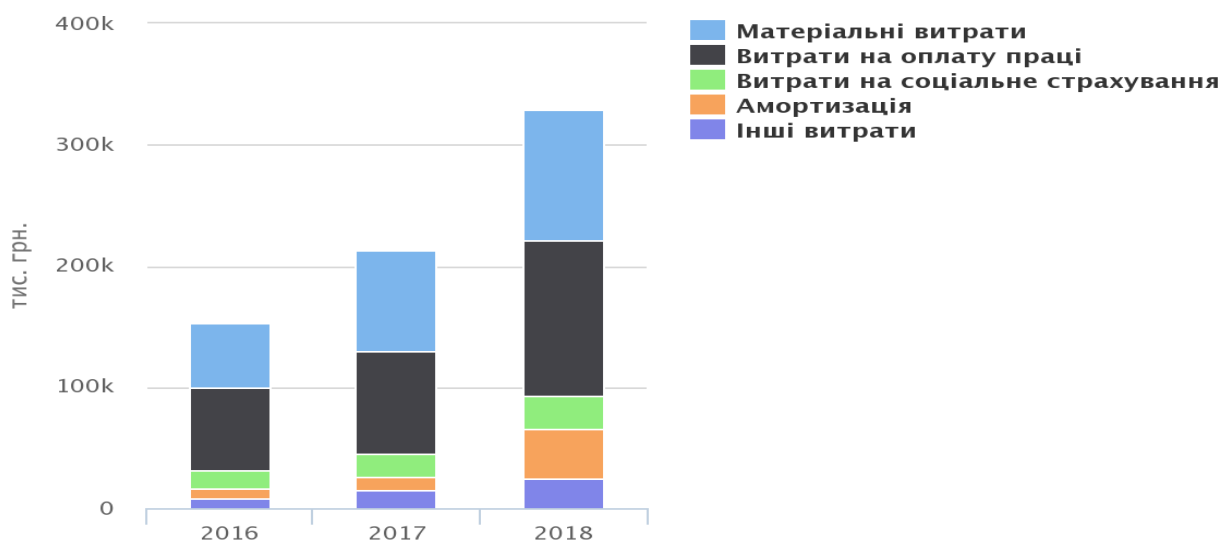


Рис. 2.2. Динаміка і структура операційних витрат КП «Запоріжелектротранс»

Підсумовуючи проведене дослідження динаміки та структури операційних витрат КП «Запоріжелектротранс» у 2016 - 2018 роках (таблиця 3.4) відмічаємо.

Загальна сума операційних витрат підприємства, що досліджується у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшилась на 59473 тис. грн., при темпі росту 138,77%. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком сума витрат збільшилась на 61889 тис. грн., при темпі росту 154,40 %.

Матеріальні затрати у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшилась на 30374 тис. грн., при темпі росту 157,40%. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком сума витрат збільшилась на 23352 тис. грн., при темпі росту 127,92 %. Витрати на оплату праці у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком зменшились на 15142 тис. грн., при темпі росту 121,96 %. Питома вага зменшилась на 5,44 %. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком вони збільшились на 44250 тис. грн., при темпі росту 152,62 %. Питома вага зменшилась на 0,46 % і у 2018 році склала 39,05 %.

Відрахування на соціальні заходи у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшились на 3295 тис. грн., при темпі росту 121,61 %. Питома вага зменшилась на 5,54 %. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком вони збільшились на 9664 тис. грн., при темпі росту 152,13 %. Питома вага зменшилась на 0,13% і у 2018 році склала 8,58 %.

Амортизація у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшилась на 3829 тис. грн., при темпі росту 145,88 %. Питома вага збільшилась на 6,44 %. У 2018 році по зрівнянню з 2017 роком вона збільшилась 27806 тис. грн., при темпі росту 328,93 %. Питома вага збільшилась на 44,93 % і у 2018 році склала 12,16 %

Інші операційні витрати у 2017 році по зрівнянню з 2016 роком збільшились на 6833 тис. грн., при темпі росту 189,75 %. Питома вага зменшилась на 11,49 %. У 2018 році по зрівнянню з 2016 роком вони збільшились на 10731 тис. грн., при темпі росту 174,28 %. Питома вага збільшилась на 17,34 % і склала у 2018 році 7,66 %.

Підсумовуючи проведені дослідження операційних витрат підприємства у 2016-2018 роках можемо відмітити наступне.

Операційні витрати на підприємстві, що досліджується у 2016 – 2018 роках збільшились на 175276 тис. грн., при темпі росту 214,25 %. Дана ситуація свідчить про проблеми з управлінням витратами на КП «Запоріжелектротранс».

Матеріальні затрати за період дослідження збільшились на 72351 тис. грн., при темпі росту 200,89 %. Питома вага зменшилась на 2,16 % і у 2018 році склала 6,74 %.

Витрати на оплату праці за період дослідження збільшились на 59392 тис. грн., при темпі росту 186,13 %. Питома вага зменшилась на 5,90 % і у 2018 році склала 39,05 %.

Відрахування на соціальні заходи за період дослідження зменшились на 12959 тис. грн., при темпі росту 185,0 %. Питома вага зменшилась на 1,36 % і у 2018 році склала 8,58 %.

Амортизація за період дослідження збільшилась на 31635 тис. грн., при темпі росту 40,30 %. Питома вага збільшилась на 18,05 % і у 2018 році склала 12,16 %.

Інші операційні витрати за період дослідження збільшились на 17564 тис. грн., при темпі росту 330,71 %. Питома вага збільшилась на 10,02 % і у 2018 році склала 7,66 %.

Таким чином, можемо відмітити проблеми і при управлінні операційними витратами на КП «Запоріжелектротранс», особливо стосовно загального їх

зростання та росту інших операційних витрат

Виходячи з вище викладеного зробимо висновок про те, що в умовах ринкової економіки підприємства змушені самостійно вирішувати проблеми фінансового забезпечення власної виробничо-господарської та інвестиційної діяльності, тому до найважливіших завдань останніх належать питання забезпечення фінансової стійкості, платоспроможності, рентабельності.

Проаналізуємо формування прибутку (збитку) та його динаміку в таблиці 2.6.

Таблиця 2.6

Формування прибутку (збитку) КП «Запоріжелектротранс» за 2016-2018 роки

Показники	2016 рік, тис. грн.	2017 рік, тис. грн.	Відхилення 2017 рік від 2016 року		2018 рік, тис. грн.	Відхилення 2018 рік від 2017 року		Відхилення 2018 рік від 2016 року	
			тис. грн.	ТР, %		тис. грн.	ТР, %	тис. грн.	ТР, %
Доходи	151494	207971	56477	137,3	331084	123113	59.2	179590	118.5
Витрати	156676	216498	59822	138,2	230431	13933	6.4	73755	47.1
Прибуток (збиток) до оподаткування	-5182	-8527	-3345	164,6	100653	109180	-1280.4	105835	-2042.4
Чистий прибуток (збиток)	-5026	-8430	-3404	167,7	-16239	-7809	92.6	-11213	223.1

За даними таблиці бачимо, що прибуток (збиток) до оподаткування в 2018 році склав 100653 тис. грн., що на 109180 тис. грн. більше значення 2017 року. Темп приросту прибутку до оподаткування за останній рік склав 109180%. У порівнянні із показником за 2016 рік прибуток до оподаткування збільшився на 105835 тис. грн.

Отже, чистий прибуток в 2018 році склав -16239 тис. грн., що на 7809

тис. грн. менше значення 2017 року. Темп приросту за останній рік склав - 7809%. У порівнянні із показником за 2016 рік чистий прибуток зменшився на 11213 тис. грн., а темп його приросту за 2 роки склав 223.1%.

2.3 Оцінка ефективності управління фінансовими результатами в умовах перманентної кризи прибутковості на КП «Запоріжелектротранс»

Для оцінки ефективності управління прибутком на підприємстві, яке досліджується у 2016 – 2018 роках проведемо аналіз рентабельності.

Переважає більшість промислових підприємств для оцінки ефективності своєї підприємницької діяльності використовують показник рентабельності продажу. Обчислюють даний показник діленням прибутку від реалізації продукції, робіт та послуг на суму виторгу від реалізації продукції без ПДВ та акцизних зборів

Обчислимо даний показник в таблиці 2.7.

Таблиця 2.7

Аналіз рентабельності (збитковість) продажу підприємства «Запоріжелектротранс» за 2016-2018 роки

Показники	За рік			Абсолютне відхилення, ±	
	2016	2017	2018	2018 від 2017 рр.	2018 від 2016 рр.
Валовий прибуток (збиток), тис. грн.	-59177	-68270	- 158385	-127447	-226655
Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	139435	191919	191919	0	52484
Рентабельність (збитковість) продажу, %	-42,44	-35,57	-82,52	-78,01	-118,09

За даними таблиці ми бачимо, що рентабельність(збитковість) продажу в 2016 році складає -42,44%, в 2017 році рентабельність продажу склала -35,57%, в 2018 році показник склав -82,52%.

Найважливішим показником рентабельності будь-якого підприємства є рентабельність продукції. Його обчислюють діленням чистого прибутку на собівартість реалізованої продукції. Обчислимо даний показник в таблиці 2.8.

Таблиця 2.8

Аналіз рентабельності (збитковість) продукції КП «Запоріжелектротранс»

Показники	За рік			Абсолютне відхилення, ±	
	2016	2017	2018	2018 від 2017 рр.	2018 від 2016 рр.
Чистий прибуток (збиток), тис. грн.	-5026	-8430	-16239	-7809	-11213
Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	139435	191919	191919	0	52484
Рентабельність (збитковість) продукції, %	-3.6	-4.4	-8.5	-4.1	-4.9

За даними таблиці ми бачимо, що збитковість продукції в 2016 році складає -3.6%, в 2017 році рентабельність продукції склала -4.4%, в 2018 році показник склав -8.5%. Для виробничих підприємств середньогалузеве значення показника 20%. Таким чином рентабельність продукції є низькою. За досліджуваний період відбулося зменшення показника на 4.9%.

Розрахуємо і рентабельність (збитковість) реалізованої продукції. Проведемо аналіз реалізованої продукції в таблиці 2.9.

Таблиця 2.9

Аналіз рентабельності (збитковість) реалізованої продукції КП

«Запоріжелектротранс» за 2016-2018 роки

Показники	За рік			Абсолютне відхилення, ±	
	2016	2017	2018	2018 від 2017 рр.	2018 від 2016 рр.
Обсяг реалізованої продукції в цінах продажу, тис. грн.	80258	123649	135986	12337	55728
Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	139435	191919	191919	0	52484
Рентабельність (збитковість) реалізованої продукції, %	-42.4	-35.6	-29.1	6.4	13.3

Даний показник визначається відношенням різниці обсягу реалізованої продукції в цінах продажу та собівартості реалізованої продукції до собівартості

реалізованої продукції.

Збитковість реалізованої продукції в 2016 році складає -42.4%, в 2017 році рентабельність реалізованої продукції склала -35.6%, в 2018 році показник склав -29.1%. За досліджуваний період відбулося збільшення показника на 13.3%.

Розрахуємо показники рентабельності (збитковості) капіталу підприємства.

Даний показник розраховується відношенням чистого прибутку(збитку) до середньорічної вартості капіталу (активів) підприємства. Проведемо його дослідження в таблиці 2.10.

Таблиця 2.10

Аналіз рентабельності (збитковості) капіталу (активів) КП «Запоріжелектротранс» за 2016-2018 роки

Показники	За рік			Абсолютне відхилення, ±	
	2016	2017	2018	2018 від 2017 рр.	2018 від 2016 рр.
Середньорічна вартість капіталу, тис. грн.	113422	153653.5	287534.5	133881	174112.5
Чистий прибуток (збиток), тис. грн.	-5026	-8430	-16239	-7809	-11213
Рентабельність капіталу, %	-4.4	-5.5	-5.6	-0.2	-1.2

За даними таблиці ми бачимо, що збитковість капіталу в 2016 році складає -4.4%, в 2017 році рентабельність капіталу склала -5.5%, в 2018 році показник склав -5.6%. За досліджуваний період відбулося зменшення показника на 1.2%.

Не менш важливим показником є рентабельність власного капіталу. Він визначається як відношення чистого прибутку до середньорічної вартості капіталу. Проведемо дослідження власного капіталу в таблиці 2.11.

Таблиця 2.11

Аналіз рентабельності (збитковість) власного капіталу КП
«Запоріжелектротранс» за 2016-2018 роки.

Показники	За рік			Абсолютне відхилення, ±	
	2016	2017	2018	2018 від 2017 рр.	2018 від 2016 рр.
Середньорічна вартість власного капіталу, тис. грн.	102289	112833	145356	32523	43067
Чистий прибуток (збиток), тис. грн.	-5026	-8430	-16239	-7809	-11213
Рентабельність (збитковість) власного капіталу, %	-4.9	-7.5	-11.2	-3.7	-6.3

Проведемо аналіз залученого (позичкового капіталу) в таблиці 2.12.

Таблиця 2.12

Аналіз рентабельності (збитковість) залученого капіталу КП
«Запоріжелектротранс» за 2016-2018 роки

Показники	За рік			Абсолютне відхилення, ±	
	2016	2017	2018	2018 від 2017 рр.	2018 від 2016 рр.
Середньорічна вартість залученого капіталу, тис. грн.	11133	40820.5	142178.5	101358	131045.5
Чистий прибуток (збиток), тис. грн.	-5026	-8430	-16239	-7809	-11213
Рентабельність залученого капіталу, %	-4.5	-2,06	-11.42	-6,56	-13,48

За результатами дослідження видно, що збитковість власного капіталу в 2016 році складає -4.9%, в 2017 році збитковість власного капіталу склала -7.5%, в 2018 році показник склав -11.2%. За досліджуваний період відбулося зменшення показника на 6.3%.

Збитковість залученого капіталу в 2016 році складає -4.5%, в 2017 році рентабельність власного капіталу склала -2,06%, в 2018 році показник склав - 11.42%. За досліджуваний період відбулося зменшення показника на 6.3%.

Збільшення истого збитку на підприємстві, що досліджується у 2018 році потребує виявлення негативних факторів впливу на нього, для чого спираючись на дані з форми № 2 «Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)» за 2017 – 2018 роки (додаток Г) проведемо факторний аналіз чистого прибутку у 2018 році (таблиця 2.13).

Таблиця 2.13

Факторний аналіз чистого прибутку (збитку)

КП «Запоріжелектротранс» у 2018 році

Показники	Код рядка	2017 рік	2018 рік	Зміни
1. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) (В)	2000	123649	135986	12337
2. Собівартість реалізованої продукції (С)	2050	191919	294371	102452
3. Інші операційні доходи (ІОД)	2120	81346	190632	109283
4. Адміністративні витрати (АВ)	2130	13543	18652	5109
5. Витрати на збут (ВЗ)	2150	0	0	0
6. Інші операційні витрати (ІОВ)	2180	7426	15668	8242
7. Інші фінансові доходи (ІФД)	2220	0	0	0
8. Інші доходи (ІД)	2240	2976	4466	1490
9. Фінансові витрати (ФВ)	2250	0	14524	14524
10. Інші витрати (ІВ)	2270	3610	4178	668
11. Витрати на податок на прибуток (ПНП)	2300	97	70	27
12. Чистий прибуток (збиток) (ЧП)	2350	-8430	-16239	7809

Згідно з таблицею 2.13 вплив факторних показників на зміну величини чистого прибутку (збитку) (результативний показник) КП «Запоріжелектротранс» відобразимо в вигляді адитивної моделі:

$$\text{ЧП}=\text{В}-\text{С}+\text{ІОД}-\text{АВ}-\text{ВЗ}-\text{ІОВ}+\text{ІФД}+\text{ІД}-\text{ФВ}-\text{ІВ}-\text{ВПНП}, \quad (2.1)$$

де ЧП – величина чистого прибутку, тис. грн.;

В – виручка від реалізації товарів, робіт, послуг, тис. грн.;

С – собівартість реалізованої продукції, тис. грн.;

ІОД – інші операційні доходи, тис. грн.;

АВ – адміністративні витрати, тис. грн.;

ВЗ – витрати на збут, тис. грн.;

ІОВ – інші операційні витрати, тис. грн.;

ІФД – інші фінансові доходи, тис. грн.;

ІД – інші доходи, тис. грн.;

ФВ – фінансові витрати, тис. грн.;

ІВ – інші витрати, тис. грн.;

ВПНП – витрати на податок на прибуток, тис. грн.

Розмір виручки від реалізації КП «Запоріжелектротранс» залежить від таких факторів, як ціна реалізованої продукції, питома вага кожного виду продукції в загальному об'ємі реалізації та кількість реалізованої продукції. Таку залежність можна записати у вигляді формули 2.2.

$$\text{В}=\text{N}\times\text{ПВ}\times\text{Ц}, \quad (2.2)$$

де ПВ – показник структури реалізованої продукції;

N – обсяг реалізації продукції;

Ц – ціна продукції.

Факторну модель собівартості реалізованої продукції КП «Запоріжелектротранс» можна подати у вигляді формули 2.3.

$$\text{С}=\text{N}\times\text{ПВ}\times\text{Взм}, \quad (2.3)$$

де ПВ – показник структури виробленої продукції;

N – обсяг виробництва продукції;

Взм – змінні витрати на виробництво одиниці продукції.

У 2018 році ціни, за даними Державного комітету статистики України, збільшились на 8,2 %, тобто індекс цін склав 1,098.

Визначимо вплив факторів на зміну виручки від реалізації КП «Запоріжелектротранс». Загальну зміну виручки від реалізації знаходимо за формулою 2.4:

$$\Delta B_{\text{заг.}} = B(\text{Звітний рік}) - B(\text{Попередній рік}). \quad (2.4)$$

Тоді,

$$\Delta B_{\text{заг.}} = 135986 - 123649 = 12337 \text{ тис. грн.}$$

Тобто за звітний період виручка від реалізації продукції збільшилась на 12337 тис. грн. Така зміна є результатом впливу двох факторів: ціни реалізації та обсягу реалізованої продукції (із урахуванням структури). Розрахунок впливу цих факторів можна визначити наступним чином (формули 2.5 та 2.6):

$$\Delta B_{\text{ц}} = B(\text{Звітний рік}) - B(\text{Попередній рік}) / I_{\text{ц}}; \quad (2.5)$$

$$\Delta B_{\text{NтаПВ}} = B(\text{Звітний рік}) / I_{\text{ц}} - B(\text{Попередній рік}); \quad (2.6)$$

Тоді,

$$\Delta B_{\text{ц}} = 135986 - 123649 / 1,098 = 11236 \text{ тис. грн.}$$

$$\Delta B_{\text{NтаПВ}} = 135986 / 1,098 - 123649 = 200 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, збільшення цін сприяло збільшенню виручки від реалізації на 11236 тис. грн., а збільшення обсягу продажу сприяло збільшенню виручки від реалізації на 199,8 тис. грн. Виходячи з результатів розрахунків, на підприємстві спостерігається збільшення реалізації продукції (робіт, послуг).

Аналогічно розраховуємо вплив факторів на зміну собівартості реалізованої продукції на КП «Запоріжелектротранс» (формула 2.7):

$$\Delta C_{\text{заг.}} = C(\text{Звітний рік}) - C(\text{Попередній рік}). \quad (2.7)$$

Тоді,

$$\Delta C_{\text{заг.}} = 294371 - 191919 = 102452 \text{ тис. грн.}$$

Припустимо, що собівартість одиниці продукції змінилася лише за рахунок зовнішніх факторів, а саме за рахунок загальної зміни цін, тоді (формули 2.8 та 2.9):

$$\Delta C_{\text{ц}} = C(\text{Звітний рік}) - C(\text{Попередній рік}) / I_{\text{ц}}; \quad (2.8)$$

$$\Delta C_{\text{NтаПВ}} = C(\text{Звітний рік}) / I_{\text{ц}} - C(\text{Попередній рік}). \quad (2.9)$$

Звідси,

$$\Delta C_{\text{ц}} = 294371 - 191919 / 1,098 = 93307 \text{ тис. грн.}$$

$$\Delta C_{\text{NтаПВ}} = 294371 / 1,098 - 191919 = 76178 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, за рахунок зміни ціни собівартість реалізованої продукції збільшилась на 93307 тис. грн., а за рахунок збільшення обсягу реалізації збільшилась на 76178 тис. грн.

Як виходить з розрахунків, зміна цін вплинула на чистий прибуток КП «Запоріжелектротранс» в складі двох показників: виручки та собівартості. При чому вплив зміни цін на розмір чистого прибутку в складі виручки та собівартості має різнонаправлений характер: збільшення виручки від реалізації збільшує чистий прибуток, а збільшення собівартості – зменшує. Враховуючи це, вплив зміни цін на розмір чистого прибутку можна визначити наступним чином (формула 2.10):

$$\Delta \Pi_{\text{ц}} = \Delta B_{\text{ц}} - \Delta C_{\text{ц}}. \quad (2.10)$$

Тоді,

$$\Delta\Pi_{\text{ц}} = 11236 - 99307 = 88071 \text{ тис. грн.}$$

Виходячи з аналізу, можна зробити висновок що собівартість реалізованої продукції більша ніж чистий дохід та на підприємстві спостерігається чистий збиток.

А тепер розрахуємо вплив інших факторів на зміну розміру чистого прибутку КП «Запоріжелектротранс».

Почнемо з оцінки впливу на зміну чистого прибутку змін розмірів адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат. При визначені впливу зміни адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат потрібно враховувати, що це фактори зворотного впливу відносно прибутку. У зв'язку з цим до розрахункової формули додається знак «-».

Зміна розміру чистого прибутку КП «Запоріжелектротранс» за рахунок зміни величини витрат у 2018 році складе (формула 2.11):

$$\Delta\Pi_{\text{в}} = - [(AB1 + B31 + IOB1) - (AB0 + B30 + IOB0)], \quad (2.11)$$

де $\Delta\Pi_{\text{в}}$ – величина зміни чистого прибутку за рахунок зміни величини витрат;

AB – адміністративні витрати у звітному та попередньому періоді відповідно;

B3 – витрати на збут у звітному та попередньому періодах;

IOB – інші операційні витрати у звітному та попередньому періодах.

Тоді,

$$\Delta\Pi_{\text{в}} = - (5109 + 0 + 8242) = -13351 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, можна зробити висновок, що зміна загальної величини непрямих (невиробничих) витрат зменшила розмір чистого прибутку та збільшила розмір чистого збитку підприємства, що досліджується у 2018 році на 13351 тис. грн.

Надалі визначимо вплив зміни інших операційних доходів на зміну чистого прибутку КП «Запоріжелектротранс» у 2018 році (формула 2.12):

$$\Delta\Pi_{\text{юд}} = \text{ЮД}_1 - \text{ЮД}_0, \quad (2.12)$$

де $\Delta\Pi_{\text{юд}}$ - величина зміни чистого прибутку за рахунок зміни величини інших операційних доходів;

ЮД - інші операційні доходи у звітному та попередньому періоді відповідно.

Тоді,

$$\Delta\Pi_{\text{юд}} = 190632 - 81346 = 109283 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, можна зробити висновок, що зміна величини інших операційних доходів зменшила розмір чистого збитку підприємства, що досліджується у 2018 році на 109283 тис. грн.

Розрахунок впливу інших статей витрат та доходів наведених у адитивній моделі (формула 2.1) проводиться згідно формул 2.11 (для витрат) та 2.12 (для доходів).

Надалі визначимо вплив зміни інших доходів на зміну чистого прибутку КП «Запоріжелектротранс» у 2018 році по зрівнянню з 2017 роком (формула 2.12):

$$\Delta\Pi_{\text{ід}} = 4466 - 2976 = 1490 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, можна зробити висновок, що зміна величини інших доходів зменшила розмір чистого збитку підприємства, яке досліджується у 2018 році на 1490 тис. грн.

Тепер визначимо вплив зміни фінансових витрат на зміну чистого прибутку (збитку) КП «Запоріжелектротранс» у 2018 році по зрівнянню з 2017 роком (формула 2.11):

$$\Delta\Pi_{\text{фв}} = -(14524 - 2955) = -14524 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, можна зробити висновок, що зміна величини фінансових витрат збільшила розмір чистого прибутку (збитку) підприємства, яке досліджується у 2018 році на 14524 тис. грн.

Надалі визначимо вплив зміни інших витрат на зміну чистого прибутку КП «Запоріжелектротранс» у 2018 році по зрівнянню з 2017 роком (формула 2.11):

$$\Delta\Pi_{\text{ів}} = -(4178 - 3610) = -668 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, можна зробити висновок, що зміна величини інших витрат збільшила розмір чистого збитку підприємства, яке досліджується у 2018 році на 668 тис. грн.

Тепер визначимо вплив зміни витрат на податок на прибуток на зміну чистого збитку КП «Запоріжелектротранс» у 2018 році по зрівнянню з 2017 роком (формула 2.11):

$$\Delta\Pi_{\text{ппп}} = -(70-97) = -27 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, можна зробити висновок, що зміна величини витрат на податок на прибуток збільшила розмір чистого збитку підприємства, яке досліджується у 2018 році на 27 тис. грн.

Узагальнимо вплив факторів на розмір чистого прибутку КП «Запоріжелектротранс», отриманого підприємством у 2018 році в таблиці 2.14

Таблиця 2.14

Зведена таблиця впливу факторів на чистий прибуток (збиток)

КП «Запоріжелектротранс» у 2018 році

Показники	Сума, тис. грн.
Зміна цін	88071
Обсяг реалізованої продукції	200
Обсяг виготовленої продукції	-76178
Інші операційні доходи	-109283
Адміністративні витрати, витрати на збут, інші операційні витрати	-13351
Інші доходи	1490
Фінансові витрати	-14524
Інші витрати	668
Витрати на податок на прибуток	-227
Всього:	-123134

Виходячи з даних, наведених у таблиці 2.14, на чистий прибуток КП «Запоріжелектротранс» негативно вплинули у 2018 році: збільшення обсягів виготовлення продукції, зменшення інших операційних доходів, зростання непрямих витрат, зростання витрат стосовно сплати податку на прибуток.

Позитивно на чистий прибуток підприємства, що досліджується у 2018 році вплинули: зростання цін, збільшення обсягів реалізації продукції

Згідно проведеного факторного аналізу, підприємство, що досліджується, з метою збільшення прибутковості власної фінансово – господарської діяльності, потребує комплексу заходів зі збільшення доходів та оптимізації розмірів витрат.

Висновки до розділу 2.

1. КП «Запоріжелектротранс» належить до комунальної власності міста, де доцільно розглядати його діяльність в системі житлово-комунального господарства.

Місія КП «Запоріжелектротранс» – здійснення пасажироперевезень на маршрутах міста при високій культурі обслуговування.

Головними цілями підприємства є організація перевезень пасажирів електричним транспортом, організація виконання всіх видів технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, включаючи й капітальний ремонт,

вивчення пасажиропотоку по напрямкам руху.

Специфічний характер продукції (послуг), вироблюваної підприємствами міського транспорту, обумовлює наступні його особливості:

- неможливість створювати запас продукції;
- неможливість компенсувати недолік у послугах у подальший період без збитку для споживачів.

Основний вид діяльності підприємства — надання послуг з перевезення пасажирів електротранспортом міського сполучення, а також автоперевезення пасажирів. Серед інших напрямків роботи:

- професійно-технічна освіта;
- послуги з розміщення реклами;
- оренда приміщень;
- технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів;
- автотранспортні послуги;
- ремонтно-будівельні роботи;
- допоміжне обслуговування водного транспорту;
- послуги з організації оздоровлення на базі відпочинку «Південна» м. Бердянськ.

За основними показниками та виробничим потенціалом підприємство «Запоріжелектротранс» віднесено до першої групи підприємств міського електротранспорту України, найбільш потужної за кількістю рухомого складу, перевезених пасажирів та ін..

2. Проведене дослідження показників фінансово-господарської діяльності КП «Запоріжелектротрас» у 2016-2018 роках показало, що:

Сукупні доходи підприємства за період дослідження збільшились на 179504 тис. грн., при темпі росту 218,0 %, що є позитивним моментом. Чистий дохід від реалізації продукції за період дослідження збільшився на 55728 тис. грн., при темпі росту 169,44 %. Питома вага у сукупних доходах зменшилась на 11,86 % до 41,06 % у 2018 році;.

Сукупні витрати КП «Запоріжелектротранс» за період дослідження збільшились

на 176193 тис. грн., при темпі росту 212,46 %, що є негативним моментом в діяльності об'єкта аналізу. При цьому, дане збільшення було викликане, у більшості, зростанням собівартості реалізованої продукції, адміністративних та інших операційних витрат.

Підсумовуючи проведені дослідження відмічаємо проблеми з управлінням витратами на КП «Запоріжелектротранс» (собівартість реалізованої продукції, адміністративні та інші операційні витрати)

Чистий прибуток (збиток) в 2018 році склав -16239 тис. грн., що на 7809 тис. грн. менше значення 2017 року. Темп приросту за останній рік склав -7809%. У порівнянні із показником за 2016 рік чистий прибуток зменшився на 11213 тис. грн., а темп його приросту за 2 роки склав 223.1%.

3.Провівши факторний аналіз зміни чистого прибутку (збитку) можна зробити наступні висновки:

Виходячи з даних, наведених у таблиці 2.14, на чистий прибуток (збиток) КП «Запоріжелектротранс» негативно вплинули у 2018 році: збільшення обсягів виготовлення продукції, зменшення інших операційних доходів, зростання непрямих витрат, зростання витрат стосовно сплати податку на прибуток.

Позитивно на чистий прибуток підприємства, що досліджується у 2018 році вплинули: зростання цін, збільшення обсягів реалізації продукції

Згідно проведеного факторного аналізу, підприємство, що досліджується, з метою збільшення прибутковості власної фінансово – господарської діяльності, потребує комплексу заходів зі збільшення доходів та оптимізації розмірів витрат.

РОЗДІЛ 3.

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ У КОНТЕКСТІ УСУНЕННЯ КРИЗИ ПРИБУТКОВОСТІ НА КП «ЗАПОРІЖЕЛЕКТРОТРАНС»

3.1. Удосконалення механізму управління фінансовими результатами на КП «Запоріжелектротранс»

Розвиток ринкової економіки потребує від КП «Запоріжелектротранс» раціонального і економічно обґрунтованого підходу до планування своєї діяльності, до визначення стратегії збільшення доходів підприємства, аналізу і оцінки отриманих результатів. Однією з найголовніших складових стратегії фінансової політики КП «Запоріжелектротранс» є політика максимізації дохідності. Формування оптимального доходу підприємств у розмірах, необхідних для покриття його поточних витрат, сплати податків і отримання прибутку, що дає змогу забезпечити розширене відтворення, є необхідною умовою функціонування будь-якого суб'єкта господарювання.

Основу стратегічного управління доходами підприємства становить розроблення стратегії їх розвитку, яку пропонується послідовно здійснювати за такими етапами: ретроспективний аналіз доходів; аналіз зовнішнього й внутрішнього середовищ формування доходів; визначення системи стратегічних цілей розвитку доходів; вибір стратегій їхнього розвитку; оцінка обраних стратегій; вибір інструментів реалізації обраних стратегій розвитку доходів

Стратегія цінової політики – це набір практичних методів і факторів, які використовуються підприємством з метою досягнення його цілей. Розробка стратегії цінової політики підприємства передбачає проведення низки робіт і розрахунків. Насамперед визначається оптимальна величина витрат на виробництво і збут продукції підприємства. По-друге, встановлюється цінність продукції підприємства для потенційних покупців і заходи щодо обґрунтування відповідності рівня цін і споживчих властивостей. По-третє, прогнозується величина обсягу продажів продукції чи частка ринку для підприємства, за якого

виробництво буде найбільш прибутковим. Процес розроблення цінової стратегії складається з трьох етапів: – збирання вихідної інформації: оцінка витрат, уточнення фінансових цілей та маркетингової стратегії, виявлення потенційних покупців і конкурентів; – стратегічний аналіз: фінансовий аналіз, сегментний аналіз ринку, аналіз конкуренції, оцінка впливу державного регулювання; – формування стратегії: встановлення остаточної цінової стратегії. Цінові стратегії надзвичайно різноманітні. Доцільність застосування кожної з них визначається, насамперед, цілями цінової політики, а також тим, які орієнтири ціноутворення обрало для себе підприємство: витрати виробництва і реалізації продукції, попит споживачів, цінова політика конкурентів.

Кінцеві результати роботи трамвайно-тролейбусних підприємств характеризуються рівнем транспортного обслуговування населення. Але для більшості підприємств МЕТ результирующим є негативний ефект. У той час як господарювання в ринкових умовах обумовлює високі вимоги до оцінки ефективності функціонування підприємств. Тому нагальним питанням для досліджуваних підприємств є подолання збитковості та підвищення ефективності господарювання. Для цього існуючі методики аналізу рівня транспортного обслуговування та його ефективності необхідно удосконалити відповідно до сучасних вимог управління трамвайно-тролейбусних підприємств.

При формуванні фінансового результату основної діяльності підприємств МЕТ слід враховувати, що у загальній структурі доходів значну частину займають кошти бюджетного фінансування. КП «Запоріжелектротранс» перетворилися в соціального перевізника, що негативно позначається на ефективності їх господарювання. Відповідно до законодавства трамвайно-тролейбусні підприємства зобов'язані здійснювати пільгові перевезення для визначених категорій пасажирів. Порядок формування тарифів на транспортні послуги також законодавчо встановлений, першочергово орієнтуючись на критерій реальної платоспроможності населення. Тому частина витрат основної діяльності покривається за рахунок бюджетного фінансування.

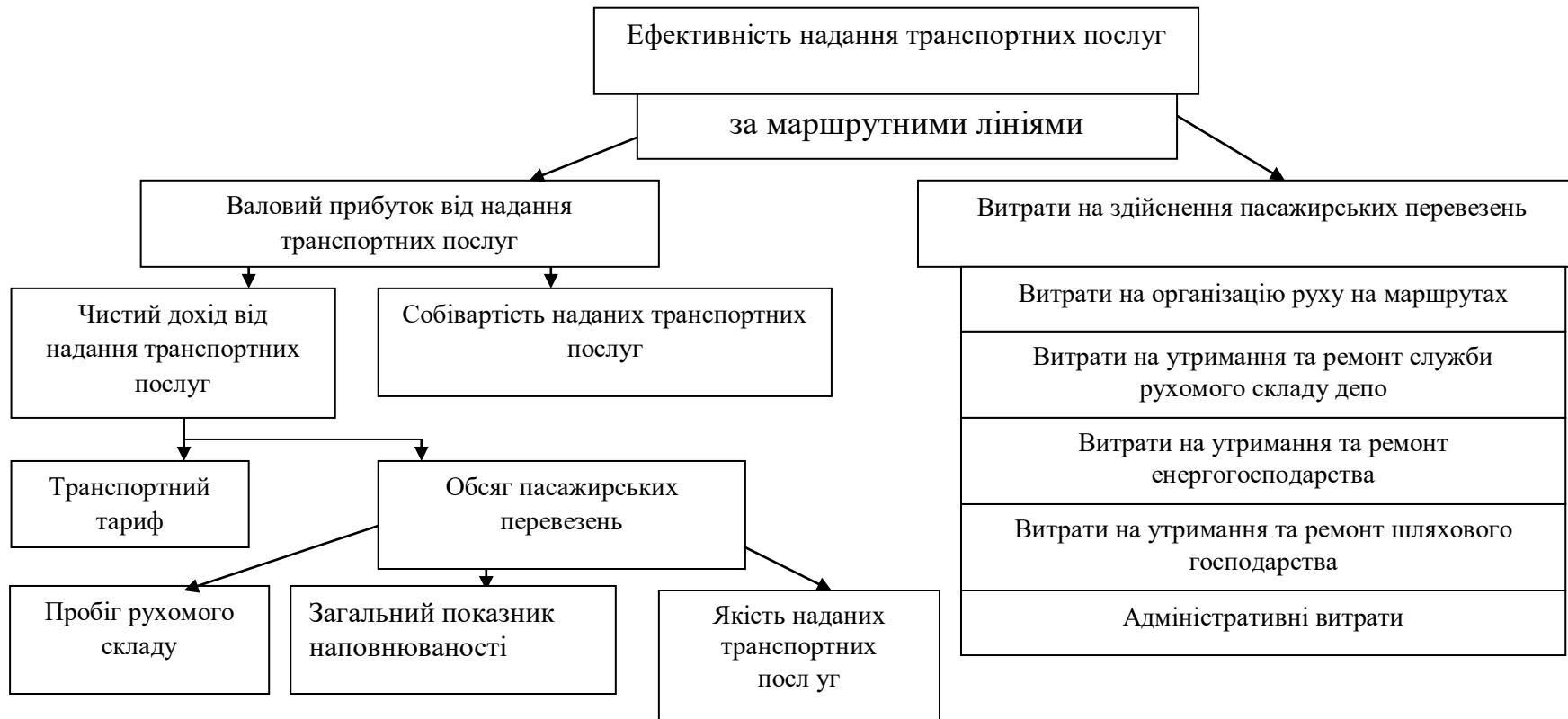


Рис. 3.1 Факторна система оцінки ефективності надання транспортних послуг КП «Запоріжелектротранс»

Доходи основної діяльності підприємств МЕТ утворюються не тільки внаслідок безпосереднього отримання виручки від реалізації абонементних квитків. На підставі вищевикладених аргументів, вважаємо, що кошти бюджетного фінансування слід визнавати однією з форм доходу, величина якого повинна залежати від обсягів та якості наданих транспортних послуг тим категоріям населення, що мають пільги при оплаті транспортних послуг. Таким чином, враховуючи особливості діяльності трамвайно-тролейбусних підприємств, розрахунок валового прибутку повинен містити такі елементи:

- чистий дохід від надання транспортних послуг;
- суму бюджетного фінансування за пільговий проїзд;
- собівартість наданих транспортних послуг.

Структурно-логічна модель системи факторів, що впливають на рівень ефективності процесу надання транспортних послуг КП «Запоріжелектротрансом» населенню, представлена на рисунку 3.1. Структурні елементи факторної системи є факторами від першого до п'ятого рівня, зміна яких викликає зміну показника рентабельності операційної діяльності підприємств міського електротранспорту. До факторів першого рівня відносяться валовий прибуток від надання транспортних послуг пасажиром та витрати на їх здійснення в цілому КП «Запоріжелектротранс» та окремими структурними підрозділами. Серед факторів другого рівня знаходяться чистий дохід від надання транспортних послуг та витрати основної діяльності у розрізі калькуляційних статей. При цьому, окрім виручки від реалізації разових та абонементних квитків, до суми чистого доходу необхідно також включати кошти цільового фінансування, що утворилася внаслідок пільгового перевезення встановлених законодавством категорій пасажирів. Факторами третього рівня є ціна транспортної послуги у вигляді встановленого транспортного тарифу та обсяг пасажирських перевезень, які відображають оцінку рівня транспортного обслуговування через два взаємопов'язаних процеси: рух на маршрутних лініях одиниць рухомого складу та безпосередньо процес перевезення пасажирів. Тому варто відрізнити транспортну послугу від транспортної роботи. Процес надання транспортної послуги, яка має певну споживчу вартість, втрачає зміст, якщо відсутній споживач. Інакше

отримання кінцевого результату переміщення є неможливим. Транспортна робота ж здійснюється незалежно від кінцевого результату. Це фізичний процес переміщення рухомого складу, тобто реалізація технічної функції основного підрозділу підприємства міського електротранспорту. Але можливість надання транспортних послуг базується на виконанні транспортної роботи трамвайно-тролейбусними підприємствами за визначеною платою (транспортним тарифом), направленої на задоволення потреб пасажирів. Тобто транспортна послуга має такі особливості:

1) послуга не може існувати поза транспортним процесом і, відповідно, не може накопичуватись;

2) послуга має конкретну споживчу вартість лише в певний проміжок часу та в певному місці, що обмежує можливість її заміни на ринку. Виходячи з того, що транспортна робота і транспортна послуга різні поняття, можна зробити висновок про можливість порівняння цих показників тільки у вартісному вираженні. Вибір показника для кількісного виміру транспортної роботи більш простий, оскільки характеризується техніко-економічними показниками. Оцінка обсягу наданих транспортних послуг дещо ускладнена: за кількістю оплачених пасажирських переміщень (реалізованих квитків) є неповною, а за кількістю неоплачених переміщень є некоректною. При цьому варто відзначити, що для КП «Запоріжелектротранс» іншого вимірника транспортних послуг у технологічному та економічному аспектах не існує. Наразі дуже актуальною проблемою є впровадження системи електронного обліку пасажирів на підставі видачі електронних квитків, які дозволять чітко фіксувати кількість перевезених пасажирів за окремими категоріями. Відповідно до вищевикладених аргументів у системі управління КП «Запоріжелектротранс» необхідно володіти інформацією про показники, що характеризують як здійснення транспортної роботи, так і надання транспортних послуг.

Сучасний стан інформаційної забезпеченості створює передумови для широкого застосування багатофакторних моделей з метою встановлення взаємозв'язків між результативною ознакою та основними факторами.

З метою дослідження якісної та кількісної оцінки внутрішніх та зовнішніх взаємозв'язків між результативною ознакою та обраними факторами, доцільно застосовувати саме кореляційно-регресійний аналіз, основне завдання якого полягає у аналізі наявних статистичних даних між досліджуваними ознаками з послідовним встановленням щільності взаємозв'язку за допомогою розрахованих коефіцієнтів кореляції.

Використовуючи статистичні дані щодо перевезення пасажирів (кількість поїздок на особу) по регіону, дані щодо вартості основних фондів та операційний прибуток побудуємо модель залежності перших факторів на останній

Надалі проведемо регресійний аналіз між результативним показником та факторними величинами X_1, X_2, X_3, X_4 (табл. 3.1) з використанням Регресії пакету «Аналізу даних» в MS Excel.

У процесі виявлення кореляційно-регресійних зв'язків між результативним показником та факторними величинами, окрім побудови економіко-математичної моделі, було розраховано коефіцієнт множинної регресії, коефіцієнт детермінації, стандартну помилку, t-критерій Стьюдента, що графічно наведено у табл. 3.2, 3.3 та 3.4.

Таблиця 3.2

Показники регресійної статистики	
Показники регресійної статистики	
Коефіцієнт множинної регресії R	0,988676628
Коефіцієнт детермінації R ²	0,977481474
Нормований коефіцієнт детермінації R ²	-0,090074105
Стандартна помилка	2571,094407

Коефіцієнт множинної регресії $R = 0,989$ вказує на дуже щільний зв'язок між результативним показником та факторними величинами. Щодо значення коефіцієнту детермінації R^2 отриманої кореляційно-регресійної моделі $R^2 = 0,977$, то залежність фінансового результату від операційної діяльності на 97,7% обумовлена обраними факторними величинами. Решта 2,3 % обумовлені іншими факторами, що впливають на фінансовий результат від операційної діяльності, але не є включеними в модель регресії.

Зведені дані для кореляційно-регресійного аналізу впливу факторних величин X1, X2, X3 та X4 на фінансовий результат від операційної діяльності Y*

Рік	Перевезення пасажирів тролейбусним транспортом(кількість поїздок на особу)	Перевезення пасажирів трамвайним транспортом(кількість поїздок на особу)	Перевезення пасажирів автобусним транспортом(кількість поїздок на особу)	Основні засоби (первісна вартість), тис.грн	Фінансовий результат від операційної діяльності, тис. грн
2014	96	126	43	154 297	-10 308
2015	102	126	38	183 716	10 189
2016	95	120	36	221 549	-4 110
2017	74	120	38	304 335	-7 893
2018	49	132	40	517 908	-2 073

Показники, що характеризують достовірність моделі регресії

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>
Регресія	4	286948936,6	71737234,14	10,85197
Залишок	1	6610526,448	6610526,448	
Разом	5	293559463		

З огляду на високі значення коефіцієнтів множинної регресії та детермінації, дана залежність є достатньо закономірною. Показник дисперсії, значущості *F* та показника *F*-статистики свідчить про достатній рівень достовірності результатів оцінювання.

Таблиця 3.4

Таблиця коефіцієнтів кореляції

Показники	Коефіцієнти	Стандартна помилка	t-критерій Стьюдента	P - значення
Y-пересечение	0			
Перевезення пасажирів тролейбусним транспортом(кількість поїздок на особу)	-1962,336473	504,9433683	-3,886250609	0,160335049
Перевезення пасажирів трамвайним транспортом(кількість поїздок на особу)	4745,387262	989,8492934	4,794050259	0,130916512
Перевезення пасажирів автобусним транспортом(кількість поїздок на особу)	-8388,416606	1514,497651	-5,538745206	0,11371433
Основні засоби (первісна вартість)	0,378710578	0,092025792	-4,11526561	0,151755807

Отже, дані табл. 3.4 , дають змогу отримати нове рівняння регресії:

$$Y = -1962,336473X_1 + 4745,387262X_2 - 8388,416606X_3 - 0,378710578X_4 \quad (3.1)$$

Отже, в результаті проведення кореляційно – регресійного аналізу залежності фінансового результату від операційної діяльності від обраних факторів :перевезення пасажирів тролейбусним транспортом(кількість поїздок на особу), перевезення пасажирів трамвайним транспортом(кількість поїздок на особу), перевезення пасажирів автобусним транспортом(кількість поїздок на особу), основні засоби (первісна вартість).

3.2. Підвищення якості управління витратами на досліджуваному підприємстві

У процесі побудови ланцюжка цінності всередині підприємства необхідно визначити склад і характер впливу основних витратоформуючих факторів на обсяг і динаміку витрат як загалом на підприємстві, так і при здійсненні видів його господарської діяльності.

Очевидно, що такі фактори, як масштаб діяльності, рівень вертикальної інтеграції підприємства, використання виробничої потужності та капіталомісткості виробництва, вартість матеріально-технічних та фінансових ресурсів, організаційна структура виробництва, наявність інфраструктури та досвіду виготовлення аналогічної продукції тощо істотно впливатимуть на рівень витрат підприємства та вибір методів стратегічного управління ними. Підприємство може впливати відразу лише на певні фактори в межах кожної групи.

Виходячи з проведеного аналізу формування витрат слід зазначити, що найбільш витратоформуючими чинниками в групі технологічних є: рівень технологічного оснащення виробництва, наявність власної сировинної бази, та рівень ресурсомісткості виробництва.

В групі організаційних факторів визначальними є: налагодження ділових та раціональних зв'язків із постачальниками та покупцями, організаційна структура виробництва та рівень використання виробничої потужності підприємства.

До групи фінансово-економічних факторів слід віднести наступні: вартість залучення додаткових фінансових ресурсів та ціну матеріально-технічних

ресурсів. Аналізуючи ланцюжок цінності всередині підприємства та порівнюючи його з ланцюжками цінностей конкурентів, можна ідентифікувати ті види діяльності, які найбільшою мірою забезпечують формування стратегічної конкурентної переваги підприємства, визначити стратегічні напрямки розроблення та впровадження інновацій, а також оцінити можливі варіанти оптимізації наявного ланцюжка формування цінності на даному підприємстві.

Таблиця 3.5

Класифікація основних факторів, що впливають на обсяг і динаміку витрат на підприємстві

Група факторів	Види факторів
Технологічні	<ul style="list-style-type: none"> - рівень технологічного оснащення; - доступ до інноваційних технологій; - рівень фізичного і морального зношення основних засобів;
Організаційні	<ul style="list-style-type: none"> - обсяг діяльності підприємства; - ступінь вертикальної інтеграції підприємства; - кваліфікація персоналу підприємства; - рівень використання транспортного парку
Фінансово-економічні	<ul style="list-style-type: none"> - вартість капіталу підприємства; - вартість залучення додаткових фінансових ресурсів; - ціна матеріально-технічних ресурсів; - ціна трудових ресурсів; - рівень податкового тиску та наявність податкових пільг; - прийнята на підприємстві амортизаційна політика

За результатами проведених досліджень було побудовано модель стратегічного управління витратами об'єкта дослідження (рис.3.2).



Рис. 3. 2. Модель стратегічного управління витратами

Формування моделі стратегічного управління витратами необхідне не лише для забезпечення економічного розвитку підприємства у конкурентному ринковому середовищі і досягнення його стратегічної мети. Її побудова є основною для створення на підприємстві ефективної системи управлінського обліку, організації поточного та оперативного планування, аналізу й контролю за діяльністю підприємства.

Одним із найбільш доступних прийомів управління підприємницькою діяльністю є операційний аналіз. При допомозі операційного аналізу з'являється можливість виявляти залежність фінансового результату виробничої діяльності від зміни витрат, обсягу виробництва і збуту продукції.

Операційний аналіз часто називають аналізом беззбитковості, оскільки він дозволяє розрахувати таку суму або кількість продаж, при яких надходження дорівнює витрачанням. Точка беззбитковості — це обсяг діяльності, за якого виручка від реалізації продукції (робіт, послуг) дорівнює сукупним витратам підприємства, тобто це обсяг продажу, за якого підприємство не має ні прибутку, ні збитку. Точку беззбитковості ще називають межою рентабельності. Чим вищою є межа рентабельності, тим складніше її перевищити. З низькою межою рентабельності легше переносити зменшення попиту, відмовитись від завищеної ціни реалізації. Зниження межі рентабельності можна досягти за рахунок збільшення валової маржі, або скорочення постійних витрат. Точка беззбитковості (ТБ) методом маржинального доходу обчислюється за формулою:

$$\text{ТБ} = \text{Постійні витрати} / \text{К}_{\text{мд}} \quad (3.2)$$

де $\text{К}_{\text{мд}}$ - коефіцієнт маржинального доходу.

Коефіцієнт маржинального доходу (або в інших варіантах ціновий коефіцієнт, норма маржинального доходу, коефіцієнт покриття) відображає питому вагу маржинального доходу у величині виручки від реалізації продукції або в ціні товару:

$$\text{К}_{\text{мд}} = \text{Маржинальний дохід} / \text{Чистий дохід} \quad (3.3)$$

Ідеальні умови для бізнесу - поєднання низьких постійних витрат з високою валовою маржею.

Проведення операційного аналізу починається з розподілу постійних та змінних витрат, тому що без цього неможливо розрахувати валову маржу.

Згідно з аналітичним методом розподілу до змінної частини віднесемо собівартість реалізованої продукції, а до постійної - адміністративні витрати, витрати на збут, та інші операційні витрати.

Маржинальний дохід являє собою різницю між доходом від реалізації та змінними витратами підприємства. Чим більше обсяг реалізації, тим вищий маржинальний дохід отримує підприємство і тим більша величина ввійде до прибутку після покриття постійних витрат.

Діленням постійних витрат на коефіцієнт валової маржі отримують поріг (межу) рентабельності. Перевищення фактичної виручки від реалізації порогу рентабельності, складає запас фінансової міцності підприємства.

Сила впливу операційного важеля розраховується відношенням валової маржі до прибутку і показує, скільки відсотків зміни прибутку приносить кожний відсоток зміни виручки.

В таблиці 3.2 розраховані основні показники операційного аналізу діяльності підприємства.

Таблиця 3.6

Показники операційного аналізу за 2016-2018 рр.

Показники	2016р.	2017р.	2018р.	Абсолютне відхилення	
				2017/2016	2018/2017
Чистий дохід, тис. грн.	80258	123649	135986	43391	12337
Витрати змінні (Взм), тис. грн.	139435	191919	294371	52484	102452
Витрати постійні (Впост), тис. грн.	10824	13543	18652	2719	5109
Маржинальний дохід (МД), тис. грн.	-59177	-68270	-158385	-9093	-90115
Коефіцієнт маржинального доходу, %	-0,7373346	-0,552127	-1,164716	0,1852072	-
Співвідношення Впост./Взм.	0,077627568	0,0705662	0,0633622	-0,007061	-0,007204
Співвідношення ЧД/Взм.	0,575594363	0,644277	0,4619545	0,0686826	-0,182323

Аналіз вказує на перевищення змінних витрат над чистим доходом. Так у 2016р. маржинальний дохід склав (59177) тис. грн., за 2017р. (68270) тис. грн., а у 2018р. 158385 тис. грн.

Тарифи на послуги міського електротранспорту (собівартість на перевезення 1 пасажир) відповідно до його галузевої специфіки характеризуються деякими особливостями. Так, плата за проїзд установлюється не залежно від наявності попиту на перевезення. Одиниця тарифікації збігається з обсягом одноразової реалізації послуг, інакше кажучи, не можна одночасно здійснити дві поїздки або провезти у вагоні половину пасажир. Ціна квитка на міському електротранспорті не залежить від якості, дальності або комфортабельності поїздки. Нарешті, рівень тарифів, що зберігається, задовольняє потреби населення в транспортному обслуговуванні незалежно від його збитковості, що покривається за рахунок бюджетних дотацій. Таким чином, пасажир, що придбає квитки, тільки лише частково покриває транспортні витрати підприємства.

В даний час діють єдині тарифи, тобто тарифи, що передбачають визначену оплату поїздки незалежно від її довжини і тривалості. Квиток, оплачений по такому тарифу, не дає права пересадження в інший вагон (машину): перервана поїздка при її поновленні або при пересадженні вимагає нової оплати. Тарифи на трамвайні і тролейбусні перевезення, як правило, одноставкові, однакові для усіх внутрішніх міських маршрутів у межах одного міста.

Діючі тарифи значно нижче фактичної собівартості перевезень. Різниця між доходами, що визначаються тарифами і рівнем збору виручки, і собівартістю всього обсягу перевезень визначає величину збитку, що відшкодовується підприємству в більшості випадків у порядку прямої дотації за рахунок місцевого бюджету.

Право пасажир на оплачену поїздку підтверджують видані кондуктором трамвайні і тролейбусні відривні квитки, контрольні квитки (при без кондукторній роботі), а також абонементні квитки, що підлягають компостуванню, які при переході на без касове обслуговування стають єдиною формою разової оплати проїзду. Усі ці види квитків здобуваються пасажиром по ціні, що збігається з тарифом.

В переважній більшості тарифи на проїзд у трамваї і тролейбусі фіксовані, єдині для визначеного виду транспорту і категорії маршруту на території міста. При цьому договірні тарифи встановлюються за згодою з замовниками, виходячи

з рівня фактичних витрат і необхідної чи встановленої рентабельності. Вільні ж транспортники встановлюють тарифи самі за узгодженням з муніципальними органами з урахуванням балансу попиту та пропозиції (наприклад, комерційні рейси). Величина фіксованого тарифу затверджується з урахуванням соціальних факторів і загальної ситуації в місті.

Тарифи на транспортну послугу, власне кажучи, є ціною транспортної продукції, і тому для них характерні усі функції ціни: облікова, розподільча, регулююча і стимулююча. Однак специфіка транспортних тарифів така, що вони не виконують ні однієї з них. МЕТ надає “монопослугу”, облік якої йде звичайно в натуральних фізичних показниках. Технологічний монополізм транспортного підприємства виключає саму можливість виміру індивідуальних витрат праці в порівнянні із суспільно необхідними. У системах МЕТ свідомо відомі кількісні і якісні (структурні) характеристики можливих споживачів і діапазон коливань їхніх потреб у послугі.

Тарифи, проїзна плата встановлюються і діють на транспортних підприємствах практично незалежно від споживчих властивостей послуги. Виключення - підвищений тариф за проїзд в автобусах-експресах. Має місце іноді навіть зворотне: збільшення плати за проїзд при одночасному зниженні рівня обслуговування. Вагони, машини, режими руху відрізняються один від одного витратами пасажирського часу, комфортністю поїздки тощо. Однак на тарифах це ніяк не відбивається.

Дуже своєрідна і цінова еластичність попиту на послуги міського транспорту, тобто вплив змін тарифу на зміну попиту. Сам попит досить специфічний. Насамперед, він визначається потребою - потенційною рухливістю населення. На другому місці перебувають умови, що надає транспорт (час підходу до зупинки, очікування на зупинці, тривалість самої поїздки, її комфортність). Лише в третю чергу діє фактор вартості проїзду. Однак у міру абсолютного росту останнього фактора роль його зростає, що виявляється досить своєрідно: немає підстав говорити про серйозне зниження попиту, але число пасажирів, що намагаються ухилитися від оплати проїзду, стрімко росте.

Враховуючи спеціальну значущість МЕТ, місцеві органи влади

встановлюють тарифи, значно нижчі за собівартість перевезення пасажирів. Для покриття збитків місцевою радою народних депутатів з міського бюджету виділяються відповідні дотації. Діюча система не створює зацікавленості підприємств в пошуку резервів зниження витрат, тому в умовах ринкових відносин одним з напрямів створення необхідних умов для стимулювання ресурсозбереження в роботі підприємств МЕТ є впровадження планово - розрахункових тарифів.

Планово-розрахункові тарифи встановлюються з огляду на те, що підприємству треба надати можливість одержувати доход, достатній для покриття витрат на обслуговування населення, і забезпечити можливість отримання прибутку, необхідного для розвитку підприємства. Визначається за формулою

$$T_{пл.р} = (C_n + ПР) / П^{ВМ}_{пр}, \text{ коп./ маш.км}, \quad (3.4)$$

де C_n - нормативна (планова) собівартість перевезення пасажирів, тис. грн.;

ПР- прибуток, який встановлений згідно з галузевим рівнем рентабельності, тис. грн.;

$П^{ВМ}_{пр}$ - пробіг рухомого складу, приведений по місткості, маш-км.

Планово-розрахунковий тариф розраховують окремо для трамвайного і тролейбусного господарств. Планово-розрахунковий тариф встановлюють на підставі договору між підприємством МЕТ і місцевими органами влади, він є незмінним протягом року.

Величину фінансової допомоги визначають за формулою:

$$ФП = T_{пл.р} * П^{ВМ}_{пр} - Д, \text{ тис.грн.}, \quad (3.5)$$

де $T_{пл.р}$ - планово-розрахунковий тариф, коп./ маш-км

$П^{ВМ}_{пр}$ - пробіг рухомого складу, приведений по місткості, маш-км.

Д - доходи від перевезення пасажирів (за фактичними тарифами), тис. грн.

Крім тарифів на послуги міського транспорту трамвайно-тролейбусні підприємства розробляють і затверджують на основі відповідних кошторисів і калькуляцій ціни на ремонт рухомого складу і інших технічних засобів транспорту,

виготовлення і ремонт агрегатів, запасних частин, деталей та іншу продукцію ремонтних заводів, майстерень і (в окремих випадках) - ремонтно-експлуатаційних депо. У середині підприємств дані ціни діють як фіксовані, а при зовнішній взаємодії - як договірні.

Розглянемо порівняння проектно-планової повної собівартість перевезень 1 пасажирів та затверджену планову собівартість при дії тарифу 4,00 грн. у 2018 році у табл.3.3.

Таблиця 3.7.

Порівняння проектно-планової повної собівартості перевезень 1 пасажирів та затвердженої планової собівартості

	Затверджена планова повна собівартість у тарифі 4 грн.	Проектна планова повна собівартість перевезень МЕТ	Відхилення, грн
1	2	3	4
1. Планова виробнича собівартість послуг, наданих міським електричним транспортом	177 372,0	284 078,0	106 706,0
2. Прямі витрати	118 254,0	189 341,0	71 087,0
з них:			
- заробітна плата з нарахуваннями працівників, зайнятих безпосередньо пасажирськими перевезеннями (водіїв та кондукторів)	26 600,0	42 626,0	16 026,0
- електроенергія на рух трамваїв і тролейбусів	26 312,0	42 165,0	15 853,0
- інші прямі витрати - витрати на утримання та експлуатацію основного виробничого обладнання:	65 342,0	104 550,0	39 208,0
- заробітна плата з нарахуваннями виробничого персоналу, що виконує ремонт та технічне обслуговування об'єктів міського електротранспорту	42 258,0	67 718,0	25 460,0
- витрати на ремонт об'єктів підприємства, який не пов'язаний з їх модернізацією, добудовою, реконструкцією іт.п. з урахуванням витрат на оплату робіт, пов'язаних з державним технічним оглядом міського електротранспорту	2 677,0	4 129,0	1 452,0
з них витрати на огляди технічної державної інспекції	24,0	39,0	15,0

Продовження таблиці 3.7

1	2	3	4
- вартість запасних частин, купованих комплектувальних виробів та інших матеріалів, що використовуються безпосередньо для забезпечення технологічного процесу перевезень пасажирів і на технологічні операції, пов'язані з підготовкою трамваїв та тролейбус	5 720,0	9 167,0	3 447,0
в т.ч. тролейбусні шини	663,0	1 063,0	400,0
- паливно-мастильні матеріали, що використовуються для забезпечення технологічного процесу	5 180,0	8 301,0	3 121,0
- амортизація основних засобів та нематеріальних активів виробничого призначення	9 507,0	15 235,0	5 728,0
3. Загальновиробничі витрати	59 118,0	94 737,0	35 619,0
- заробітна плата з нарахуваннями загальновиробничого персоналу, зайнятого управлінням та обслуговуванням виробничого процесу	43 692,0	70 016,0	26 324,0
- витрати на утримання, експлуатацію, поточний ремонт обладнання і виробничих приміщень загальногосподарського призначення	11 439,0	18 331,0	6 892,0
з них - електроенергія на виробничі потреби	8 076,0	12 941,0	4 865,0
- теплоенергія	1 761,0	2 822,0	1 061,0
- газ	1 082,0	1 734,0	652,0
- водопостачання і водовідведення	227,0	364,0	137,0
в т.ч. на мийку трамваїв і тролейбусів	83,0	133,0	50,0
- матеріали	210,0	337,0	127,0
- амортизація основних засобів та нематеріальних активів загальновиробничого призначення	849,0	1 360,0	511,0
- витрати на виготовлення проїзних квитків та розрахункових документів	326,0	523,0	197,0
- інші витрати загальновиробничого призначення	2 812,0	4 507,0	1 695,0
4. Витрати на операційну діяльність - всього	17 429,0	27 606,0	10 177,0
5. Адміністративні витрати	14 803,0	23 719,0	8 916,0
- загальнокорпоративні витрати	0,0	0,0	0,00
- заробітна плата з відрахуваннями апарату управління та іншого загальногосподарського персоналу	10 461,0	16 763,0	6 302,0
- витрати на утримання основних засобів та необоротних активів, амортизація, ремонт, освітлення, опалення, ін.	1 582,0	2 534,0	952,0

Продовження таблиці 3.7

1	2	3	4
з них - сировина і основні матеріали	75,0	120,0	45,0
- електроенергія	187,0	300,0	113,0
- теплоенергія	806,0	1 291,0	485,0
- вода	6,0	10,0	4,00
- паливо	0,0	0,0	0,00
- амортизація	54,0	86,0	32,0
- витрати на ремонт основних фондів, інших необоротних активів загальногосподарського використання (надані послуги і виконані роботи сторонніх організацій, послуги по супроводженню програмного забезпечення та обслуговування обладнання (комп'ютерна техніка, РРО, ін.)), всього	454,0	727,0	273,0
- витрати на службові відрядження	54,0	86,0	32,0
- інші витрати загальногосподарського призначення	2 706,0	4 336,0	1 630,0
6. Інші операційні витрати	2 626,0	3 887,0	1 261,0
- виплата пільгової пенсії за списком №2	2 626,0	3 887,0	1 261,0
7. Повна собівартість пасажирських перевезень	194 801,0	311 684,0	116 883,0
8. Чистий дохід, отриманий підприємством від інших видів діяльності	1 234,0	1 234,0	0,00
9. Повна собівартість пасажирських перевезень з рентабельністю 5% без врахування чистого доходу, отриманого від інших видів діяльності	203 307,1	326 034,2	122 727,1
10. Загальний обсяг перевезень пасажирів - всього, тис. чол.,	50 890,0	50 890,3	0,30
обсяг перевезень платних пасажирів, тис.чол.	20 882,0	20 882,3	0,30
обсяг перевезень пасажирів з пільговим проїздом, тис.чол.	30 008,0	30 008,0	0,00
11. Собівартість перевезення 1 пасажирів з урахуванням чистого доходу з плановою рентабельністю 5%	4,00	6,41	2,41

Проаналізувавши таблицю можна зробити наступні висновки:

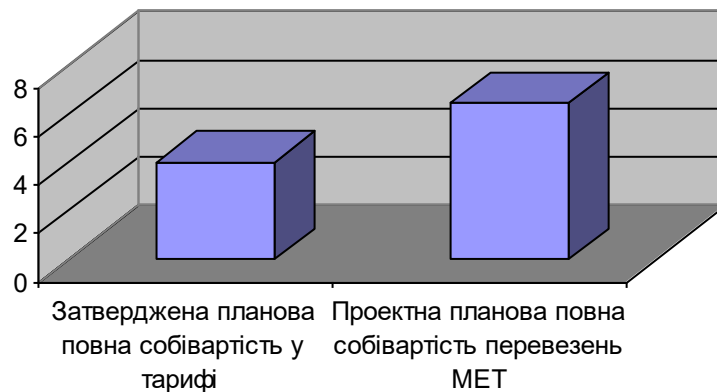
Планова виробнича собівартість послуг, наданих міським електричним транспортом у порівнянні із затвердженою собівартістю більша на 106,7 тис.грн.

Прямі витрати планові більші від затверджених на 71,1 тис.грн.

Загальновиробничі витрати більші на 35,6 тис.грн.

Витрати на операційну діяльність проектно-планові більші від затверджених на 10,2 тис.грн, адміністративні витрати на 8,9 тис.грн., та інші операційні витрати більші на 1,2 тис.грн.

Собівартість відповідно розрахункова собівартість перевезення 1 пасажир з урахуванням чистого доходу з плановою рентабельністю 5% більша від затвердженої на 2,41 грн.



■ Собівартість перевезення 1 пасажир з урахуванням чистого доходу з плановою рентабельністю 5%

Рис.3.3. Собівартість перевезення 1 пасажир з урахуванням чистого доходу з плановою рентабельністю 5%

Основі проблемні питання підприємства, які впливають на збільшення собівартості:

1. Повнота збирання проїзної плати та шляхи її вирішення впровадженням електронного квитка в міському пасажирському транспорті на трамвайних, тролейбусних та автобусних маршрутах.

2. Покращення технічного стану основних засобів електротранспорту комплексним шляхом – за рахунок придбання рухомого складу, проведення капітальних ремонтів за рахунок бюджетних коштів, реконструкції тягових підстанцій та контактної мережі електротранспорту, капітального ремонту окремих ділянок трамвайного шляху.

Для вирішення цих питань, збільшення доходів та відповідно зменшення собівартості перевезення 1 пасажир пропонуються такі заходи:

- придбання у фінансовий лізинг тролейбусів у автономних ходом та придбання тролейбусів, які раніше експлуатувались в країнах ЄС з метою оновлення рухомого складу тролейбусного парку та розвитку маршрутної мережі тролейбусів;

- капітальний ремонт трамваїв Т-3 із заміною кузова на новий з низьким рівнем полу та заміною контакторно-реостатної системи управління на транзисторно-імпульсивну енергозощадливу систему управління.

- придбання нових електробусів із супутньою інфраструктурою;

- оновлення та капітальний ремонт контактної мережі.

Очікувані результати від впровадження заходів:

1. Від придбання тролейбусів:

- забезпечення якісних та безпечних перевезень;

- збільшення обсягу перевезень електротранспортом та відповідно збільшення власних доходів.

2. Ефект від проведення капітальних ремонтів трамваїв Т-3 із заміною кузова на новий:

- збільшення доходів від перевезення пасажирів;

- мінімізація витрат на проведення ремонту техніки, загального зносу основних засобів.

3. Ефект від придбання електробусів:

- зменшення кількості викидів за рахунок придбання нових транспортних засобів та списання старих, поліпшення екологічної ситуації;

- економія коштів на обслуговування за рахунок того, що електробус не потребує дизельного пального для запуску та роботи двигуна.

- збільшення доходів від перевезення пасажирів.

4. Ефект від оновлення та капітального ремонту контактної мережі:

- покращення якості роботи рухомого складу;

- мінімізація аварійних ситуацій та зменшення витрат на ремонт контактної мережі, які впливають на регулярність роботи рухомого складу.

Висновки до розділу 3.

У результаті здійсненого дослідження можна сформулювати наступні висновки та пропозиції.

1. Доходи основної діяльності підприємств МЕТ утворюються не тільки внаслідок безпосереднього отримання виручки від реалізації абонементних квитків. На підставі вищевикладених аргументів, вважаємо, що кошти бюджетного фінансування слід визнавати однією з форм доходу, величина якого повинна залежати від обсягів та якості наданих транспортних послуг тим категоріям населення, що мають пільги при оплаті транспортних послуг. Таким чином, враховуючи особливості діяльності трамвайно-тролейбусних підприємств, розрахунок валового прибутку повинен містити такі елементи:

- чистий дохід від надання транспортних послуг;
- суму бюджетного фінансування за пільговий проїзд;
- собівартість наданих транспортних послуг.

2. транспортна послуга має такі особливості:

1) послуга не може існувати поза транспортним процесом і, відповідно, не може накопичуватись;

2) послуга має конкретну споживчу вартість лише в певний проміжок часу та в певному місці, що обмежує можливість її заміни на ринку. Виходячи з того, що транспортна робота і транспортна послуга різні поняття, можна зробити висновок про можливість порівняння цих показників тільки у вартісному вираженні. Вибір показника для кількісного виміру транспортної роботи більш простий, оскільки характеризується техніко-економічними показниками. Оцінка обсягу наданих транспортних послуг дещо ускладнена: за кількістю оплачених пасажирських переміщень (реалізованих квитків) є неповною, а за кількістю неоплачених переміщень є некоректною. При цьому варто відзначити, що для КП «Запоріжелектротранс» іншого вимірника транспортних послуг у технологічному та економічному аспектах не існує. Наразі дуже актуальною проблемою є впровадження системи електронного обліку пасажирів на підставі видачі електронних квитків, які дозволять чітко фіксувати кількість перевезених

пасажирів за окремими категоріями. Відповідно до вищевикладених аргументів у системі управління КП «Запоріжелектротранс» необхідно володіти інформацією про показники, що характеризують як здійснення транспортної роботи, так і надання транспортних послуг.

3. Використовуючи статистичні дані щодо перевезення пасажирів (кількість поїздок на особу) по регіону, дані щодо вартості основних фондів та операційний прибуток побудуємо модель залежності перших факторів на останній.

Проведено регресійний аналіз між результативним показником та факторними величинами X_1, X_2, X_3, X_4 з використанням Регресії пакету «Аналізу даних» в MS Excel.

В результаті проведення кореляційно – регресійного аналізу залежності фінансового результату від операційної діяльності від обраних факторів :перевезення пасажирів тролейбусним транспортом(кількість поїздок на особу), перевезення пасажирів трамвайним транспортом(кількість поїздок на особу), перевезення пасажирів автобусним транспортом(кількість поїздок на особу), основні засоби (первісна вартість).

4.Міський електротранспорт виконує соціальну функцію. Незадовільний стан галузі не є наслідком її недооцінки, а обумовлений певними історичними та економічними передумовами: плановою збитковістю та залежністю рівня доходів підприємств міського електротранспорту від наявності та розміру компенсації з бюджету вартості безоплатного проїзду пільговик категорій населення. Дефіцит фінансових ресурсів обумовлений неповною компенсацією із бюджету збитків щодо перевезення пасажирів пільгових категорій, високим рівнем зносу транспортних засобів, нестача коштів на ремонт та відтворення транспорту. З огляду на це виникає необхідність державної підтримки підприємств міського електротранспорту. У сучасних умовах вона полягає в наданні підприємствам з бюджету субвенцій на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення та на придбання нового парку тролейбусів і трамваїв.

5. Враховуючи спеціальну значущість МЕТ, місцеві органи влади встановлюють тарифи, значно нижчі за собівартість перевезення пасажирів. Для покриття збитків місцевою радою народних депутатів з міського бюджету

виділяються відповідні дотації. Діюча система не створює зацікавленості підприємств в пошуку резервів зниження витрат, тому в умовах ринкових відносин одним з напрямів створення необхідних умов для стимулювання ресурсозбереження в роботі підприємств МЕТ є впровадження планово - розрахункових тарифів.

Проаналізувавши проектно-планову та затверджену собівартість перевезення 1 пасажера можна зробити висновки:

Планова виробнича собівартість послуг, наданих міським електричним транспортом у порівнянні із затвердженою собівартістю більша на 106,7 тис.грн.

Прямі витрати планові більші від затверджених на 71,1 тис.грн.

Загальновиробничі витрати більші на 35,6 тис.грн.

Витрати на операційну діяльність проектно-планові більші від затверджених на 10,2 тис.грн, адміністративні витрати на 8,9 тис.грн., та інші операційні витрати більші на 1,2 тис.грн.

Собівартість відповідно розрахункова собівартість перевезення 1 пасажера з урахуванням чистого доходу з плановою рентабельністю 5% більша від затвердженої на 2,41 грн.

ВИСНОВКИ

Проведене магістерське дослідження дозволило сформулювати наступні висновки.

Фінансовий результат — це приріст (чи зменшення) вартості власного капіталу підприємства, що утворюється в процесі його підприємницької діяльності за звітний період.

Основним фінансовим результатом діяльності підприємства є прибуток, збільшення якого означає примноження фінансових ресурсів та зростання фінансових результатів.

Збиток підприємства означає втрату фінансових ресурсів підприємств, якщо збитки носять регулярний характер, то врешті-решт будуть витрачені всі фінансові ресурси і підприємство збанкрутує.

Вивчення нормативно-правової бази України, дає змогу зазначити, що в законодавстві не розглядається сутність саме поняття «фінансовий результат». Зокрема, НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» обґрунтовано лише сутність дефініцій «прибуток» та «збиток», що призводить до труднощів у визначенні сутності, ролі та значення фінансового результату.

У ході дослідження було проведено аналіз нормативно-правової, наукової та довідкової літератури в розрізі даного питання з метою виявлення особливостей сутності досліджуваного поняття та визначення його місця в системі бухгалтерського обліку.

Оцінка розвитку транспортної галузі України в умовах кризового та посткризового розвитку національної економіки виявила значні проблеми галузі. Окремо було визначено перспективи та напрямки розвитку галузі в умовах трансформації вітчизняної економічної системи.

Проведене дослідження показників фінансово-господарської діяльності КП «Запоріжелектротрас» у 2016-2018 роках показало, що:

Сукупні доходи підприємства за період дослідження збільшились на 179504 тис. грн., при темпі росту 218,0 %, що є позитивним моментом.

Чистий дохід від реалізації продукції за період дослідження збільшився на

55728 тис. грн., при темпі росту 169,44 %. Питома вага у сукупних доходах зменшилась на 11,86 % до 41,06 % у 2018 році;

Сукупні витрати КП «Запоріжелектротранс» за період дослідження збільшились на 176193 тис. грн., при темпі росту 212,46 %, що є негативним моментом в діяльності об'єкта аналізу. При цьому, дане збільшення було викликане, у більшості, зростанням собівартості реалізованої продукції, адміністративних та інших операційних витрат.

Підсумовуючи проведене дослідження відмічаємо проблеми з управлінням витратами на КП «Запоріжелектротранс» (собівартість реалізованої продукції, адміністративні та інші операційні витрати)

Чистий прибуток (збиток) в 2018 році склав -16239 тис. грн., що на 7809 тис. грн. менше значення 2017 року. Темп приросту за останній рік склав -7809%. У порівнянні із показником за 2016 рік чистий прибуток зменшився на 11213 тис. грн., а темп його приросту за 2 роки склав 223.1%.

Провівши факторний аналіз зміни чистого прибутку (збитку) можна зробити наступні висновки:

Виходячи з даних, наведених у таблиці 3.1, на чистий прибуток (збиток) КП «Запоріжелектротранс» негативно вплинули у 2018 році: збільшення обсягів виготовлення продукції, зменшення інших операційних доходів, зростання непрямих витрат, зростання витрат стосовно сплати податку на прибуток.

Позитивно на чистий прибуток (збиток) підприємства, що досліджується у 2018 році вплинули: зростання цін, збільшення обсягів реалізації продукції

Згідно проведенного факторного аналізу, підприємство, що досліджується, з метою збільшення прибутковості власної фінансово – господарської діяльності, потребує комплексу заходів зі збільшення доходів та оптимізації розмірів витрат.

У результаті здійсненого дослідження можна сформулювати наступні висновки та пропозиції. Забезпечення інноваційного розвитку українських підприємств потребує вдосконалення управління формуванням прибутку кожного суб'єкта господарювання на основі дослідження теоретичних засад і реалізації прикладних питань. З урахуванням сучасних економічних реалій визначено пріоритетні напрями управління формування прибутку (збитку) підприємства на

основі реалізації комплексного підходу з урахування завдань, що виникають на певній стадії економічного циклу. Визначено, що вдосконалення управління формуванням прибутку має бути орієнтовано на оцінку реальної спроможності ринку щодо поглинання товарних обсягів на різних стадіях економічного циклу; на оптимізацію витрат підприємства; поліпшення структури прибутку і досягнення оптимального співвідношення прибутковості і ліквідності з урахуванням сукупності внутрішніх і зовнішніх факторів.

Проаналізувавши проектно-планову та затверджену собівартість перевезення 1 пасажиром можна зробити висновки:

Планова виробнича собівартість послуг, наданих міським електричним транспортом у порівнянні із затвердженою собівартістю більша на 106,7 тис.грн.

Прямі витрати планові більші від затверджених на 71,1 тис.грн.

Загальновиробничі витрати більші на 35,6 тис.грн.

Витрати на операційну діяльність проектно-планові більші від затверджених на 10,2 тис.грн, адміністративні витрати на 8,9 тис.грн., та інші операційні витрати більші на 1,2 тис.грн.

Собівартість відповідно розрахункова собівартість перевезення 1 пасажиром з урахуванням чистого доходу з плановою рентабельністю 5% більша від затвердженої на 2,41 грн.

Для вирішення цих питань, збільшення доходів та відповідно зменшення собівартості перевезення 1 пасажиром пропонуються такі заходи:

- придбання у фінансовий лізинг тролейбусів у автономних ходом та придбання тролейбусів, які раніше експлуатувались в країнах ЄС з метою оновлення рухомого складу тролейбусного парку та розвитку маршрутної мережі тролейбусів;

- капітальний ремонт трамваїв Т-3 із заміною кузова на новий з низьким рівнем полу та заміною контакторно-реостатної системи управління на транзисторно-імпульсивну енергозощадливу систему управління.

- придбання нових електробусів із супутньою інфраструктурою;

- оновлення та капітальний ремонт контактної мережі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Білик Т.О. Теоретичні аспекти прибутку. Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук.праць. Вип.7(50) К.: НДЕІ.2005. С.8–13.
2. Бланк І.А. Управління прибутком: Навчальний посібник. Київ. Ніка-Центр, 2007. - 768 с.
3. Білик М. Д. Фінансовий аналіз: підруч. для вищ. навч. закл. Київ. КНЕУ, 2005. - 592 с.
4. Білик М.Д., Павловська О.В., Притуляк Н.М., Невмержицька Н.Ю. Фінансовий аналіз: навч. посіб. М-во освіти і науки України, ДВНЗ «Київський нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана». Вид. 2-ге, без змін. К.: КНЕУ, 2009. – 588 с.
5. Блонська В.І., Адамович П.П. Вдосконалення системи управління розподілом та використанням прибутку підприємства. *Науковий вісник НЛТУ України*.2010. Вип. 20.7. С. 92 – 104.
6. Бурлака С.М. Особливості визначення фінансових результатів діяльності підприємств. *Управління розвитком*. 2013. № 15. 91-94 с.
7. Власюк Н.І. Фінансовий аналіз: навч. пос. Львів: Магнолія 2006, 2010. 328 с.
8. Загальні вимоги до фінансової звітності: Положення (стандарт) бухгалтерського обліку № 1 від 07.02.2013 № 73 URL: <http://zakon4.rada.gov.ua> (дата звернення 01.12.2019).
9. Зінченко О. А. Управління якістю фінансового результату підприємства.Актуальні проблеми економіки. 2010. № 1. С. 109–115.
- 10.Грабовецький Б. Є., І. В. Шварц. Фінансовий аналіз та звітність: навч. посіб. Вінниця. ВНТУ, 2011. 281 с.
- 11.Дейнека О.В. Остапенко О.А Сутність поняття «фінансовий результат» та особливості його формування. *Молодіжн. наук. вісн. УАБС НБУ. Економічні науки*. 2013. №4. - 152 с.;
- 12.Есманова Л. І. Управління фінансовими результатами сільськогосподарських підприємств: дис., Суми. 2009. - с.84.

- 13.Спіфанова Є.Ю., Джеджула В.В. Фінансовий аналіз та звітність: практикум. Вінниця: ВНТУ.2017. - 143 с.
- 14.Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm (дата звернення: 23.11.2019).
- 15.Конникова Л.А. Справочник финансиста предприятия: учебное пособие. М.: Инфра, 1996. 240с.
- 16.Коба В.Г. Економічний аналіз діяльності підприємств водного транспорту : навчальний посібник. Київ : КИТ, 2011. - 340 с.
17. Коробов М.Я. Фінансово-економічний аналіз діяльності підприємств: підруч. для вищ. навч. закл. К: Знання.2000. — 180 с.
- 18.Костирко Р. О. Оцінка потенціалу прибутковості підприємства для прийняття управлінських рішень. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2009. № 4. Т. 2. С. 85-89.
- 19.Крамаренко Г.О., Чорна. О.Є. Фінансовий аналіз: підручник. К.: Центр учбової літератури, 2008. - 392 с. 85.
- 20.Мец В.О. Економічний аналіз фінансових результатів та фінансового стану підприємства: підруч. для вищ. навч. закл. К.: КНЕУ.1999. - 132 с.
- 21.Мних Є. В. Фінансовий аналіз: підручник – К: Київ. нац.торг.-екон. ун-т, 2014. – 536 с.
- 22.Нападовская Л. Формирование себестоимости и определение цены продукции. *Економика України*. 1998. №6. с.82.
- 23.Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту. Державна служба статистики України. URL.:http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/op_vant_vt_u.htm (дата звернення: 25.11.2019).
- 24.Овсійчук О.В. Проблеми організації обліку фінансових результатів діяльності підприємства. *Управління розвитком*. 2013. № 15. С. 142-144.
- 25.Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення; 21.11.2019).
- 26.Офіційна сторінка КП «Запоріжелектротранс» URL: <https://zet.zp.ua/> (дата звернення: 24.11.2019).

- 27.Партола А.І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2016. № 9. С. 126–129.
- 28.Пиражков, С., Прейгер Д., Малярчук І.І. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті ЄС і формування ЄЕП. *Економіка України*. 2005. № 3.
- 29.Податковий кодекс України редакцією від 02.12.2010р. №2755-VI зі змінами та доповненнями. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення 15.11.2019).
30. Поддєрьогін А.М. Фінанси підприємств: підручник / кер. авт. кол. і наук.. Київ: КНЕУ, 2002. 571 с.
31. Подольська В.О., Яріш О.В. Фінансовий аналіз: Навч. посіб. Київ: Центр навчальної літератури. 2007.- 488 с.
- 32.Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 25 «Фінансовий звіт суб'єкта малого підприємництва», затверджене наказом Міністерства фінансів URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0161-00> (дата звернення 15.11.2019).
- 33.Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності».наказ МФУ від 07.02.2013 № 73. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13> (дата звернення 16.11.2019).
- 34.Результати діяльності транспортної галузі (Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність). Державна служба статистики України.URL:http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf. (дата звернення 26.11.2019).
- 35.Рета М. В., Пляка Г.О. Сучасні проблеми обліку фінансових результатів діяльності підприємств. *Вісник НТУ «ХПІ»*. 2015. № 25 (1134). – С. 25-34.
- 36.Садовська І.Б. Бухгалтерський облік: навчальний посібник для вищої школи. Луцьк. нац. техн. ун-т. – К. : Центр учбової літератури. 2013.- с.688.
37. Савицька Г. В. Економічний аналіз діяльності підприємства Київ: Знання, 2004. – 668 с.

38. Скалюк Р. В. Економічний механізм управління фінансовими результатами промислових підприємств: теоретичні основи забезпечення функціонування. *Економічний вісник Донбасу*. 2011. № 2. С. 86-93.

39. Скибенко С.Т. Черемис М.В. Формування стратегії управління прибутком підприємства. *Економіка, організація і управління підприємством. Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі*. 2011. № 6 (51). С. 152 – 160.

40. Супрун В.Г. Проблеми аналізу фінансових результатів діяльності підприємств. *Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції*. 2013. №2. С. 36 – 39.

41. Тесленко Т. І. Конькова Н.В. Облік фінансових результатів: проблеми та шляхи вдосконалення. *Бізнес Інформ. Економіка, Бух. облік та аудит*, 2013. №4.

42. Усик С. П. Вибір стратегії розвитку з урахуванням ступеня готовності підприємства до стратегічних змін. *Актуальні проблеми економіки*. 2009. № 6. С. 142—149.

43. Філіна Г.І. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закладів. 2-ге вид., переробл. та доповн. К: Центр учбової літератури, 2009. 320 с.

44. Фінансові результати діяльності підприємств України. Державна служба статистики України. URL: www.ukrstat.gov.ua. (дата звернення 25.11.2019).

45. Чорна О. М. Мацнєва Механізм управління прибутком підприємства в Україні. *Науковий вісник: фінанси, банки, інвестиції*. 2012. № 1. С. 30 – 35.

46. Ширягіна О. Є. Формування та використання прибутку підприємств : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.08. Київ, 2007. 22 с.

47. Шипіна С.Б. Сутність поняття «фінансові результати» як об'єкта бухгалтерського обліку. *Вісник ЖДТУ. Економічні науки*, 2012. №1 (59).

48. Шеремет А.Д. Методика фінансового аналізу: Учебное пособие М.: ИНФРА-М, 1996. - 176 с.

49. Шкляр В.В. Аналіз діяльності транспортних підприємств України. *Водний транспорт*. 2012. Вип. 3. С. 133–137.

50. Ярошевич Н.Б. Фінанси підприємств : навч. посіб. К.: Знання, 2013. – 341 с.

51.Яришко О.В., Кузьміна А.Ю. Управління фінансовими результатами комунального підприємства в умовах інформатизації. Вплив цифрової освіти на розвиток людського капіталу : матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (20-21 листопада 2019 року, м. Запоріжжя). Запоріжжя : Наук. ред. Н.Г. Метеленко. ЗНУ Інженерний інститут, 2019. С. 176-179

ДОДАТКИ

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 1 "Загальні вимоги до фінансової звітності"

Підприємство Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту "Запоріжелектротранс" Дата (рік, місяць, число) 2017 рр. 12 гр. 01

Територія ЗАПОРІЗЬКА за ЄДРПОУ 03328379

Організаційно-правова форма господарювання Комунальне підприємство за КОАТУУ 2310136300

Вид економічної діяльності Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення за КОПФГ 150

Середня кількість працівників 1 1427 за КВЕД 49.31

Адреса, телефон вулиця ГЕРОІВ СТАЛІНГРАДУ, буд. 2, ЗАПОРІЗЬКА обл., 69095 7876473

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)

Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):

за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку

за міжнародними стандартами фінансової звітності

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

на **31 грудня 2016** р.

Форма №1 Код за ДКУД **1801001**

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	11	9
первісна вартість	1001	50	43
накопичена амортизація	1002	39	34
Незавершені капітальні інвестиції	1005	211	108
Основні засоби	1010	70 598	101 622
первісна вартість	1011	183 716	221 549
знос	1012	113 118	119 927
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
Знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	70 820	101 739
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	6 292	7 884
Виробничі запаси	1101	5 872	6 437
Незавершене виробництво	1102	420	1 447
Готова продукція	1103	-	-
Товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестрахування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1 088	1 216
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	-	-
з бюджетом	1135	73	129
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	711	1 748
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	245	688
Готівка	1166	65	49
Рахунки в банках	1167	180	451
Витрати майбутніх періодів	1170	15	18
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-

Продовження додатка А

інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	-	-
Усього за розділом II	1195	8 424	11 683
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	79 244	113 422

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	87 711	128 436
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	23 697	64 423
Капітал у дооцінках	1405	185	239
Додатковий капітал	1410	49 014	48 973
Емісійний дохід	1411	-	-
Накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(70 321)	(75 347)
Неоплачений капітал	1425	(12)	(12)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	66 577	102 289
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	439	283
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	-	-
Благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань			
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	439	283
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	269	1 927
розрахунками з бюджетом	1620	696	1 246
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	245	803
розрахунками з оплати праці	1630	3 288	3 022
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	-	-
Доходи майбутніх періодів	1665	379	370
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	7 351	3 482
Усього за розділом III	1695	12 228	10 850
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	-	-
Баланс	1900	79 244	113 422

Керівниця

ЕЦП Палач Ю.В.

ЕЦП
Александрова
В.В.

Палач Юрій Володимирович

Александрова Валентина Володимирівна



Визначено в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 1 "Загальні вимоги до фінансової звітності"

Підприємство Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту "Запоріжелектротранс" Дата (рік, місяць, число) 2013 12 31
Територія ЗАПОРІЗЬКА за ЄДРПОУ 03328379
Організаційно-правова форма господарювання Комунальне підприємство за КОАТУУ 2310136300
Вид економічної діяльності Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення за КОПФГ 150
Середня кількість працівників 1 1 439 за КВЕД 49.31
Адреса, телефон вулиця Шкільна, буд. 2, ЗАПОРІЗЬКА обл., 69095 7876473
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)
Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку V
за міжнародними стандартами фінансової звітності

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на **31 грудня 2017** р.

Форма №1 Код за ДКУД **1801001**

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	9	7
первісна вартість	1001	43	46
накопичена амортизація	1002	34	39
Незавершені капітальні інвестиції	1005	108	188
Основні засоби	1010	101 561	173 903
первісна вартість	1011	221 549	304 335
знос	1012	119 988	130 432
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
Знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізичні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	101 678	174 098
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	7 881	15 015
Виробничі запаси	1101	6 437	13 150
Незавершене виробництво	1102	1 444	1 836
Готова продукція	1103	-	-
Товари	1104	-	29
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестраховування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1 216	1 971
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	-	-
з бюджетом	1135	129	46
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1 748	2 108
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	688	628
Готівка	1166	49	57
Рахунки в банках	1167	451	219
Витрати майбутніх періодів	1170	18	19
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-

Продовження додатка Б

інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	-	-
Усього за розділом II	1195	11 680	19 787
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	113 358	193 885

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	128 436	158 055
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	64 423	18 350
Капітал у дооцінках	1405	202	212
Додатковий капітал	1410	48 938	48 901
Емісійний дохід	1411	-	-
Накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(75 349)	(83 779)
Неоплачений капітал	1425	(12)	(12)
Видучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	102 215	123 377
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	283	186
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	-	40 851
Благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань			
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	283	41 037
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	14 310
товари, роботи, послуги	1615	1 927	5 539
розрахунками з бюджетом	1620	1 246	1 558
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	808	1 216
розрахунками з оплати праці	1630	3 022	4 465
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	-	-
Доходи майбутніх періодів	1665	370	552
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	3 487	1 831
Усього за розділом III	1695	10 860	29 471
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	-	-
Баланс	1900	113 358	193 885

Київський
ЕЦП
Головний бухгалтер



ЕЦП Папач Ю.В.

ЕЦП
Александрова
В.В.

Папач Юрій Володимирович

Александрова Валентина Володимирівна

Визначається в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 1 "Загальні вимоги до фінансової звітності"

Підприємство	Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту "Запоріжелектротранс"	Дата (рік, місяць, число)	КОДИ	
Територія	ЗАПОРІЗЬКА	за ЄДРПОУ	2019	01
Організаційно-правова форма господарювання	Комунальне підприємство	за КОАТУУ	03328379	
Вид економічної діяльності	Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення	за КОПФГ	2310136300	
Середня кількість працівників	1 476	за КВЕД	150	
Адреса, телефон	вулиця Шкільна, буд. 2, м. ЗАПОРІЖЖЯ, ЗАПОРІЗЬКА обл., 69095		49.31	
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)			7876473	
Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):				
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку			v	
за міжнародними стандартами фінансової звітності				

Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31 грудня 2018 р.

Форма №1 Код за ДКУД 1801001

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	7	5
первісна вартість	1001	46	46
накопичена амортизація	1002	39	41
Незавершені капітальні інвестиції	1005	188	163
Основні засоби	1010	173 903	349 732
первісна вартість	1011	304 335	517 908
знос	1012	130 432	168 176
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
Знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	174 098	349 900
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	15 015	28 004
Зиробничі запаси	1101	13 150	26 298
Незавершене виробництво	1102	1 836	1 664
Готова продукція	1103	-	-
Товари	1104	29	42
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестраховування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1 971	1 816
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	-	-
з бюджетом	1135	46	51
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	2 108	629
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	628	771
Готівка	1166	57	89
Рахунки в банках	1167	219	153
Витрати майбутніх періодів	1170	19	13
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах наслідних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-

Продовження додатка В

інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	-	-
Усього за розділом II	1195	19 787	31 284
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	193 885	381 184

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
I	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	158 055	218 191
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	18 350	78 665
Капітал у дооцінках	1405	212	281
Додатковий капітал	1410	48 901	48 857
Емісійний дохід	1411	-	-
Накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(83 779)	(99 982)
Неоплачений капітал	1425	(12)	(12)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	123 377	167 335
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	186	116
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	41 748
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	40 851	106 648
Благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:			
резерв довгострокових зобов'язань	1531	-	-
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	41 037	148 512
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	14 310	44 490
товари, роботи, послуги	1615	5 539	4 257
розрахунками з бюджетом	1620	1 558	1 963
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	1 216	1 716
розрахунками з оплати праці	1630	4 465	6 490
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	-	-
Доходи майбутніх періодів	1665	552	710
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	1 831	5 711
Усього за розділом III	1695	29 471	65 337
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	-	-
Баланс	1900	193 885	381 184

Керівник

Папач Юрій Володимирович

Головний бухгалтер

Александрова Валентина Володимирівна

¹ Визначається в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

Підприємство

Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту
"Запоріжелектротранс"

(найменування)

Дата (рік, місяць, число)
за ЄДРПОУ

КОДИ		
2017	01	01
03320579		
ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО		

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

за Рік 2016 р.

Форма N2 Код за ДКУД 1801003

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	80 258	81 776
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
<i>премії підписані, валова сума</i>	2011	-	-
<i>премії, передані у перестраховання</i>	2012	-	-
<i>зміна резерву незароблених премій, валова сума</i>	2013	-	-
<i>зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій</i>	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(139 435)	(125 160)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
Валовий:			
прибуток	2090	-	-
збиток	2095	(59 177)	(43 384)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
<i>зміна інших страхових резервів, валова сума</i>	2111	-	-
<i>зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах</i>	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	69 047	63 054
у тому числі:	2121	-	-
<i>дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	2122	-	-
<i>дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування</i>	2123	-	-
Адміністративні витрати	2130	(10 824)	(6 593)
Витрати на збут	2150	(-)	(-)
Інші операційні витрати	2180	(3 156)	(2 888)
у тому числі:	2181	-	-
<i>витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	2182	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	-	10 189
збиток	2195	(4 110)	(-)
Доход від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	-	-
Інші доходи	2240	2 189	1 911
у тому числі:	2241	-	-
<i>дохід від благодійної допомоги</i>			
Фінансові витрати	2250	(-)	(-)
Витрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(3 261)	(3 249)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-



Продовження додатка 2

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	-	8 851
збиток	2295	(5 182)	(-)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	156	(140)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	-	8 711
збиток	2355	(5 026)	(-)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	54	59
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	54	59
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	54	59
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	(4 972)	8 770

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	53 252	37 139
Витрати на оплату праці	2505	68 959	64 518
Відрахування на соціальні заходи	2510	15 245	23 630
Амортизація	2515	8 346	6 375
Інші операційні витрати	2520	7 613	2 979
Разом	2550	153 415	134 641

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Керівник

Головний бухгалтер

ЕЦП Папач Ю.В.

ЕЦП
Александрова
В.В.

Папач Юрій Володимирович

Александрова Валентина Володимирівна



Підприємство

Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту
"Запоріжелектротранс"

(найменування)

Дата (рік, місяць, число)
за ЄДРПОУ

КОДИ		
2018	01	01
03228579		

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

за Рік 2017 р.

Форма N2 Код за ДКУД 1801003

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	123 649	80 258
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
<i>премії підписані, валова сума</i>	2011	-	-
<i>премії, передані у перестраховання</i>	2012	-	-
<i>зміна резерву незароблених премій, валова сума</i>	2013	-	-
<i>зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій</i>	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(191 919)	(139 435)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
Валовий:			
прибуток	2090	-	-
збиток	2095	(68 270)	(59 177)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
<i>зміна інших страхових резервів, валова сума</i>	2111	-	-
<i>зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах</i>	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	81 346	69 047
у тому числі:	2121	-	-
<i>дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	2122	-	-
<i>дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування</i>	2123	-	-
Адміністративні витрати	2130	(13 543)	(10 824)
Витрати на збут	2150	(-)	(-)
Інші операційні витрати	2180	(7 426)	(3 156)
у тому числі:	2181	-	-
<i>витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	2182	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	-	-
збиток	2195	(7 893)	(4 110)
Доход від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	-	-
Інші доходи	2240	2 976	2 189
у тому числі:	2241	-	-
<i>дохід від благодійної допомоги</i>			
Фінансові витрати	2250	(-)	(-)
Втрахи від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(3 610)	(3 261)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-



Продовження додатка 2

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	-	-
збиток	2295	(8 527)	(5 182)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	97	156
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	-	-
збиток	2355	(8 430)	(5 026)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	10	54
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	10	54
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	10	54
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	(8 420)	(4 972)

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	83 626	53 252
Витрати на оплату праці	2505	84 101	68 959
Відрахування на соціальні заходи	2510	18 540	15 245
Амортизація	2515	12 175	8 346
Інші операційні витрати	2520	14 446	7 613
Разом	2550	212 888	153 415

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Керівник

Половий бухгалтер



ЕЦП Палач Ю.В.

ЕЦП
Александрова
В.В.

Палач Юрій Володимирович

Александрова Валентина Володимирівна

Підприємство Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту за ЄДРПОУ
 "Запоріжелектротранс"
 (найменування)

Дата (рік, місяць, число)

КОДИ		
2019	01	01
03328379		

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
 за Рік 2018 р.

Форма №2 Код за ДКУД **1801003**

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	135 986	123 649
<i>Чисті зароблені страхові премії</i>	<i>2010</i>	-	-
<i>премії підписані, валова сума</i>	<i>2011</i>	-	-
<i>премії, передані у перестраховання</i>	<i>2012</i>	-	-
<i>зміна резерву незароблених премій, валова сума</i>	<i>2013</i>	-	-
<i>зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій</i>	<i>2014</i>	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(294 371)	(191 919)
<i>Чисті понесені збитки за страховими виплатами</i>	<i>2070</i>	-	-
Валовий:			
прибуток	2090	-	-
збиток	2095	(158 385)	(68 270)
<i>Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань</i>	<i>2105</i>	-	-
<i>Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів</i>	<i>2110</i>	-	-
<i>зміна інших страхових резервів, валова сума</i>	<i>2111</i>	-	-
<i>зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах</i>	<i>2112</i>	-	-
Інші операційні доходи	2120	190 632	81 346
<i>у тому числі:</i>	<i>2121</i>	-	-
<i>дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	<i>2122</i>	-	-
<i>дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування</i>	<i>2123</i>	-	-
Адміністративні витрати	2130	(18 652)	(13 543)
Витрати на збут	2150	(-)	(-)
Інші операційні витрати	2180	(15 668)	(7 426)
<i>у тому числі:</i>	<i>2181</i>	-	-
<i>витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	<i>2182</i>	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	-	-
збиток	2195	(2 073)	(7 893)
Доход від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	-	-
Інші доходи	2240	4 466	2 976
<i>у тому числі:</i>	<i>2241</i>	-	-
<i>дохід від благодійної допомоги</i>			
Фінансові витрати	2250	(14 524)	(-)
Втрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(4 178)	(3 610)
<i>Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті</i>	<i>2275</i>	-	-

Продовження додатка Д

Продовження додатка 2

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	-	-
збиток	2295	(16 309)	(8 527)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	70	97
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	-	-
збиток	2355	(16 239)	(8 430)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	108	10
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	108	10
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	108	10
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	(16 131)	(8 420)

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	106 978	83 626
Витрати на оплату праці	2505	128 351	84 101
Відрахування на соціальні заходи	2510	28 204	18 540
Амортизація	2515	39 981	12 175
Інші операційні витрати	2520	25 177	14 446
Разом	2550	328 691	212 888

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Керівник

Папач Юрій Володимирович

Головний бухгалтер

Александрова Валентина Володимирівна