

Issue 263: In 9 t. – T. V. – Dnipropetrovsk: DNU, 2010. – p. 1212-1216.

5. Nemtsov V.D., Dovgan L.S. Methodology for assessing the level of competitiveness of an enterprise // Economy of the agroindustrial complex. – 2010. – №. 5. – p. 7-9.

6. Parmenter D. Key Performance Indicators: Developing, Implementing, and Using Winning KPI's. – New Jersey, USA: John Wiley & Sons, Inc. – 2007.

7. Thompson A.A., Strickland A.J. Strategic Management: Concepts and Situations for Analysis. – 12th ed. – 2005.

20.09.2018

УДК 657.1:656

JEL Classification: L910; M420

Слободяник Юлія

ОСОБЛИВОСТІ КОНТРОЛЮ ДОХОДІВ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Розкрито специфіку функціонування підприємств міського пасажирського транспорту на сучасному етапі. Визначено, що ефективність їх діяльності підтримує соціально-економічний розвиток території. Виявлено, що в Україні підприємства міського пасажирського транспорту переживають глибоку кризу, що проявляється у недостатності фінансових ресурсів, неспроможності підтримання стабільної роботи, старінні рухомого складу, погіршенні якості обслуговування населення. Обґрунтовано важливість оцінки достовірності доходів підприємств міського пасажирського транспорту. Проаналізовано порядок формування доходів комунальних підприємств міського пасажирського транспорту, визначено їх структуру. Аргументовано, що для забезпечення соціальної функції галузі доцільно застосування регульованих тарифів, які мають бути економічно виправданими. Досліджено проблему

правильності розрахунку кількості перевезених пасажирів. Проаналізовано вплив розрахунку виконаної транспортної роботи на достовірність оцінки доходу. Визначено механізм встановлення місцевими органами влади співвідношення кількості платних та пільгових категорій пасажирів на підставі проведених обстежень пасажиропотоків. Аргументовано, що контроль доходів комунальних підприємств міського пасажирського транспорту має обов'язково включати оцінку достовірності кількості перевезених пасажирів за категоріями та економічну обґрунтованість чинного тарифу. Рекомендовано органам місцевої влади запроваджувати автоматизовані системи обліку пасажирів та здійснення оплати, побудувати ефективну систему внутрішнього контролю на комунальних підприємствах міського пасажирського транспорту.

Ключові слова: міський пасажирський транспорт, комунальне підприємство, доходи, фінансові результати, компенсація, контроль, аудит.

Слободяник Юлия

ОСОБЕННОСТИ КОНТРОЛЯ ДОХОДОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Раскрыта специфика функционирования предприятий городского пассажирского транспорта на современном этапе. Определено, что эффективность их деятельности поддерживает социально-экономическое развитие территории. Выявлено, что в Украине предприятия городского пассажирского транспорта переживают глубокий кризис, который проявляется в недостаточности финансовых ресурсов, несостоятельности поддержания стабильной работы, старении подвижного состава, ухудшении качества обслуживания населения. Обоснована важность оценки достоверности доходов предприятий городского пассажирского транспорта. Проанализирован порядок формирования доходов коммунальных предприятий городского пассажирского транспорта, определена их структура. Аргументировано, что для обеспечения социальной функции отрасли целесообразно применение регулируемых тарифов,

которые должны быть экономически оправданными. Исследована проблема правильности расчета количества перевезенных пассажиров. Проанализировано влияние расчета выполненной транспортной работы на достоверность оценки дохода. Определен механизм установления местными органами власти соотношения количества платных и льготных категорий пассажиров на основании проведенных обследований пассажиропотоков. Аргументировано, что контроль доходов коммунальных предприятий городского пассажирского транспорта должен обязательно включать оценку достоверности количества перевезенных пассажиров по категориям и экономической обоснованности действующего тарифа. Рекомендовано органам местной власти вводить автоматизированные системы учета пассажиров и осуществления оплаты, построить эффективную систему внутреннего контроля на коммунальных предприятиях городского пассажирского транспорта.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, коммунальное предприятие, доходы, финансовые результаты, компенсация, контроль, аудит.

Slobodyanik Yulia

PECULIARITIES OF THE CONTROL OF THE URBAN PASSENGER TRANSPORT ENTERPRISES REVENUE

The specifics of the functioning of the urban passenger transport enterprises at the present stage are revealed. It is determined that the effectiveness of their activities supports the socio-economic development of the territory. It has been revealed that in Ukraine the urban passenger transport enterprises are experiencing a deep crisis, which is manifested in the lack of financial resources, the failure to maintain stable work, the aging of vehicles, and the deterioration of the quality of public services. The importance of estimating the reliability of the revenue of urban passenger transport enterprises is substantiated. The procedure for generating the revenue of public utilities companies of urban passenger transport has been analyzed, their structure has been determined. It is argued that to ensure the

social function of the industry, it is advisable to use regulated tariffs, which should be economically justified. The problem of the correct calculation of the number of carried passengers is investigated. The influence of the calculation of the performed transport work on the accuracy of the revenue estimate is analyzed. A mechanism has been defined for the local authorities to establish the ratio of the number of paid and preferential categories of passengers based on surveys of passenger traffic. It is argued that the control of the revenue of public utilities companies of urban passenger transport should include an assessment of the reliability of the number of carried passengers by category and economic feasibility of the current tariff. It was recommended to local authorities to introduce automated accounting systems for passengers and payment, to form an effective system of internal control at public utilities companies of urban passenger transport.

Key words: urban passenger transport, public utility company, revenue, financial results, indemnification, control, audit.

DOI: 10.32680/2409-9260-2018-9(261)-162-177

Постановка проблеми. Децентралізація влади та реформування місцевого самоврядування, що відбуваються останніми роками в Україні, спрямовані на забезпечення сталого розвитку регіонів і створення комфортного та безпечного середовища для життя громадян. Ефективний розвиток територій напряду залежить від наповнення бюджету, реалізації інфраструктурних проєктів, що значно підвищує зацікавленість у прибутковості місцевих суб'єктів господарювання, зокрема комунальних підприємств. Утім аналіз функціонування вітчизняних комунальних підприємств свідчить про відсутність дієвих механізмів забезпечення їх прибутковості та неефективність управління власністю громади у цілому [1].

Особливу роль для життя громади відіграють підприємства міського пасажирського транспорту, адже їх належне функціонування підтримує соціально-економічний розвиток території. Визнано, що кількість часу, витраченого на проїзд до роботи та у зворотньому напрямку, якість та комфортність перевезення впливають на продуктивність праці.

Крім того, пасажирський транспорт виконує соціальну функцію – в результаті зменшення часу на переміщення суспільство може приділити більше часу освіти, розвитку творчої діяльності тощо.

Специфіка галузі міського пасажирського транспорту в Україні полягає у плановій збитковості комунальних підприємств, що надають відповідні послуги. І хоча така ситуація суперечить ринковим методам господарювання, слід зазначити, що аналогічна практика існує у багатьох країнах. Так, доходи, отримані від плати за перевезення складають 97 % у США, а в країнах Західної Європи найбільший рівень доходів отримують у Швейцарії (72 %), найменший – у Нідерландах (22 %) [7]. Крім того, деякі міста пропонують безоплатні поїздки громадським транспортом – Таллінн (Естонія), Бухарест (Румунія), Ченду (Китай), Обань (Франція). До недавнього часу до цього переліку входив бельгійський Хасельт, але безкоштовний проїзд скасували після шістнадцятирічного періоду дії, оскільки бюджет міста не витримав фінансового навантаження. При цьому правом безкоштовного проїзду можуть скористатися як всі пасажирів без обмежень, так і лише ті, що є постійними жителями міста, офіційно працевлаштовані та сплачують податки у місцевий бюджет.

Отже, уряди країн розуміють і підтримують соціальну функцію міського пасажирського транспорту. Водночас рівень його розвитку в різних державах різниться. В Україні, на жаль, підприємства міського пасажирського транспорту, насамперед комунальні, переживають глибоку кризу, що проявляється у недостатності фінансових ресурсів, неспроможності підтримання стабільної роботи, старінні рухомого складу, погіршенні якості обслуговування населення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення не вирішених раніше проблем. Проблемам функціонування підприємств міського пасажирського транспорту присвячені праці багатьох вітчизняних науковців, зокрема, В. Величка, О. Високої, С. Голованенка, Л. Докіля, О. Єдіна, О. Зборовської, М. Осипової, О. Паланта, В. Постнікова, А. Редзюка, О. Телетова, О. Філіпової, В. Штанова та багатьох інших.

У публікаціях дослідники приділяють увагу питанням фінансування поточних і капітальних витрат транспортних

підприємств, аналізу зарубіжного досвіду у сфері організації перевезень та можливостям його імплементації, створенню інтермодальних транспортних систем у містах, запровадженню автоматизованих систем оплати проїзду, розробці механізмів оновлення рухомого складу, енергоефективності та екологічності різних видів транспорту, аналізу методик оцінки пасажиропотоків, маркетинговим дослідженням міського пасажирського транспорту, аналізу ефективності окремих його видів та проблемам конкуренції між ними. Разом з тим питання оцінки достовірності доходів підприємств міського пасажирського транспорту залишається недостатньо висвітленим і лише побіжно згадується при дослідженні джерел фінансування.

Мета статті полягає в аналізі проблем, що виникають в процесі контролю формування доходів підприємств міського пасажирського транспорту, а також у формулюванні пропозицій щодо їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. З початком ринкових перетворень підприємства міського пасажирського транспорту опинилися у кризовому стані, який був обумовлений як загальними факторами, що вплинули на всі галузі промисловості та економіку в цілому, так і специфічними. Недостатність фінансових ресурсів, різке зниження платоспроможного попиту на послуги, недоліки нормативно-правового регулювання, застарілі та неефективні форми та методи господарювання призвели до банкрутства багатьох суб'єктів господарювання. Разом з тим існували і галузеві особливості, що спровокували кризу, а саме планова збитковість пасажирських перевезень; державне регулювання тарифів на послуги пасажирського транспорту; законодавчо закріплене безумовне зобов'язання перевізників щодо надання послуг пільговим категоріям громадян на безоплатній основі; суттєво занижений розмір відповідних компенсацій з бюджету тощо.

За даними Міністерства інфраструктури України, за останній звітний рік у міському сполученні перевезено 5 407 млн. пасажирів, з яких: автобусами 2 575 млн. (47,6 %), тролейбусами 1 300 млн. (24,1 %), трамваями 757 млн. (14,0 %),

метрополітеном 775 млн. (14,3 %) [5]. При цьому розподіл видів перевезень відбувається таким чином:

- автобусні перевезення здійснюються переважно перевізниками приватної форми власності; лише в окремих містах комунальні підприємства пасажирського транспорту мають незначну кількість маршрутів, що обслуговуються автобусами;

- міський електричний транспорт функціонує у 51 місті України (53 підприємства);

- метрополітен функціонує лише у трьох містах України – Києві, Харкові та Дніпрі.

Щорічно послугами міського електротранспорту (трамвай, тролейбус) користується понад 2 млрд. пасажирів, з яких 67 % складають громадяни пільгових категорій. Відшкодування витрат підприємств міського електротранспорту, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій громадян, здійснюється за рахунок субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на надання пільг з послуг зв'язку, інших передбачених законодавством пільг та компенсацію за пільговий проїзд окремих категорій громадян [5]. Інформацію про кількість громадян-пільговиків за окремими категоріями контролює Міністерство праці та соціальної політики, при якому створено відповідну інформаційну базу (реєстр) пільговиків. При цьому місцеві органи влади мають повноваження щодо розподілу отриманої з бюджету субвенції.

Також Міністерство інфраструктури зазначає, що за розрахунками підприємств потреба в компенсації складає близько 1 800,0 млн. гривень, проте як фактичний обсяг компенсації становить близько 46-50 % від собівартості послуг. Такий низький рівень фінансування галузі призвів до неможливості більшості підприємств своєчасно проводити заміну зношеного рухомого складу, невідкладні капітальні ремонти та / або реконструкції трамвайних колій та об'єктів енергопостачання.

Описані чинники обумовлюють значне скорочення парку трамвайних вагонів і тролейбусів, суттєві енерговитрати, невідповідність вимогам щодо експлуатації, порушення безпеки

перевезень, а, отже, і низьку якість транспортних послуг, що надаються такими підприємствами населенню.

На перший погляд, ситуація достатньо зрозуміла – нестача коштів в бюджеті призводить до збитковості підприємств галузі. Проте, на нашу думку, механізми, що спричиняють збитковість підприємств міського пасажирського транспорту, потребують глибшого аналізу, особливо в частині формування доходів.

Насамперед, слід зауважити, що ринок міських пасажирських перевезень ділять між собою приватні перевізники, що здійснюють автомобільні перевезення (в більшості випадків автобусами малої та середньої місткості у режимі маршрутних таксі), та підприємства комунальної форми власності, що надають послуги міського електричного транспорту та, частково, автомобільні перевезення (автобусами середньої та великої місткості у звичайному режимі). Детальний аналіз такого поділу ринку не є предметом даного дослідження, проте зауважимо, що перевізники, що здійснюють міські автомобільні перевезення, конкурують, найчастіше у недобросовісний спосіб, з комунальними підприємствами і є рентабельними. Це обумовлено різними підходами в оподаткуванні, дублюванням рейсів, значною економією витрат за рахунок відсутності реальної технічної бази для ремонтів, неофіційним працевлаштуванням тощо. Крім того, всі приватні перевізники галузі, що перестають отримувати хоча б незначний прибуток, йдуть з ринку.

Натомість комунальні підприємства пасажирського транспорту продовжують функціонувати, навіть в умовах тривалого отримання збитків. Аналіз статутів комунальних підприємств галузі доводить, що власник при їх створенні закладав, в першу чергу, соціальну мету – задоволення потреб територіальної громади у виконанні робіт та наданні послуг, пов'язаних з перевезенням пасажирів тролейбусним, автомобільним транспортом. Отримання прибутку передбачене, проте стоїть на другому місці [4]. Разом з тим такі підприємства не є неприбутковими, тому їх функціонування має забезпечуватися ринковими механізмами.

Проаналізуємо порядок формування доходів комунальних підприємств міського пасажирського транспорту. Отже, як наголошувалося вище, доходи від платних пасажирів коливаються в межах 33-35 % в структурі загального очікуваного доходу від надання послуг. Водночас фактичні доходи від перевезення пільгових категорій населення на половину менші від очікуваних через неповне фінансування з бюджету компенсацій за безкоштовне перевезення пасажирів. Схематично структура очікуваних і фактичних доходів представлена на рисунку 1.

Структура користувачів транспортних послуг у міському сполученні

Структура доходів комунальних підприємств міського пасажирського транспорту від

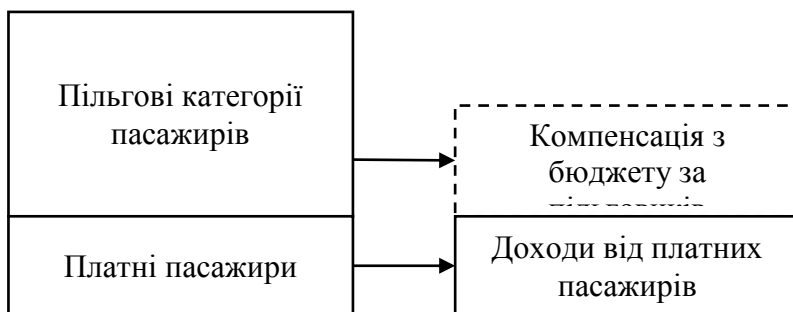


Рис. 1. Порівняльна структура очікуваних і фактичних доходів комунальних підприємств міського пасажирського транспорту

Отже, існує стабільна частина доходу від платних пасажирів та компенсація з бюджету за пільговиків, розмір якої постійно коливається (на рисунку зображено пунктиром).

Далі маємо акцентувати абсолютно неринковий підхід у ціноутворенні комунальних підприємств міського пасажирського транспорту. Так, зазвичай ціна послуги складається з собівартості, закладеної норми рентабельності та обов'язкових податків і зборів. У міському пасажирському транспорті існує багаторічна практика встановлення регульованого тарифу, який за своєю сутністю відрізняється від ціни і більше відповідає адміністративним методам

регулювання економіки. З огляду на соціальну функцію галузі, застосування регульованих тарифів обґрунтовано, але, на наш погляд, має бути економічно виправданим. Роз'яснимо цю тезу.

Сьогодні в Україні діють різні тарифи на проїзд електричним транспортом у різних містах. Наприклад, на момент написання статті найнижча вартість проїзду в тролейбусі склалася у м. Суми (2,50 грн.), а найвища – у м. Київ (8,00 грн.). Як зазначалося вище, питаннями встановлення тарифів на проїзд і розподілу компенсацій опікується місцева влада. На практиці перегляд розміру тарифів на проїзд завжди є болючим соціальним питанням, що іноді перетворюється навіть на інструмент політичної боротьби. Тому влада на місцях намагається врахувати вимоги громади, що часто ідуть в розріз з економічною доцільністю.

Виходячи з особливостей оплати послуг міського транспорту, підвищення тарифу цікавить виключно платні категорії пасажирів, оскільки пільговики не відчують жодних змін вартості проїзду. Водночас тримання низької вартості проїзду в громадському транспорті все одно впливає, хоч і непрямо, на містян, оскільки збитки підприємств комунального транспорту у будь-якому випадку перекриватимуться за рахунок коштів місцевого бюджету. Отже, платники податків сплачуватимуть за надану транспортну послугу непрямо через перерозподіл бюджетних коштів. А це означає, що в умовах існуючого обмеження ресурсів відбудеться недофінансування інших важливих для громади напрямів, наприклад охорони здоров'я чи освіти.

Таким чином, навіть не усвідомлюючи цього, місцева громада зацікавлена у правильності визначення доходів підприємств пасажирського транспорту та забезпеченні їх рентабельності.

Наступна проблема, що виникає при розрахунку доходу від надання транспортної послуги, – це правильність визначення виконаної роботи, тобто кількості перевезених пасажирів. Зауважимо, що ця проблема наразі майже повністю нівелюється існуючою системою фінансування діяльності комунальних підприємств пасажирського транспорту. Так, в умовах вільного ціноутворення на послуги пасажирського транспорту

собівартість мала б розраховуватися шляхом ділення витрат на кількість перевезених пасажирів. У такий спосіб визначалася б собівартість перевезення 1 пасажирів. Ціна послуги, своєю чергою, мала б включати розраховану собівартість та норму рентабельності. До речі, навіть в умовах державного регулювання тарифів собівартість є основою для встановлення економічно обґрунтованих тарифів, на чому наполягають не лише практики, але й науковці.

Також важливе значення має контроль та аналіз витрат підприємств, без чого неможливе функціонування будь-якого суб'єкта господарювання. Крім того, відсутність контролю за рівнем собівартості провокує відсутність стимулів для розвитку підприємства, а отже, загрожує перетворенням такого суб'єкта господарювання на тягар для громади без найменших перспектив для розвитку.

Вищевикладене виявляє наступну проблему – правильність визначення виконаної транспортної роботи, тобто кількості перевезених пасажирів. На жаль, треба визнати, що наразі жодне вітчизняне комунальне підприємство міського пасажирського транспорту не має абсолютно точних даних стосовно цього. Причини такі:

- наявність пільгової категорії пасажирів, облік яких не ведеться безпосередньо перевізником під час поїздки (відсутність спеціальних карт чи талонів, що посвідчують наявність пільги і здійснення поїздки);

- відсутність автоматизованої системи обліку перевезених пасажирів, застосування на практиці приблизних методів обрахунку пасажиропотоку;

- наявність пасажирів, які не належать до категорії пільговиків, проте не сплачують за надану послугу (безбілетні пасажири).

То у який же спосіб визначається співвідношення платних і пільгових категорій пасажирів, про які звітує Міністерство інфраструктури? Хто і як вирішує, скільки фактично було перевезено пасажирів?

Місцеві органи влади, згідно з вимогами чинного законодавства, реєструють громадян, які користуються пільгами. Відповідно до такого реєстру обраховують середню кількість

поїздок кожним пільговиком протягом місяця (року), а на підставі отриманих даних розраховують кількість коштів, що необхідно передбачити в бюджеті на фінансування витрат на перевезення пільгових категорій населення. Категорії пільговиків так само встановлюються місцевою владою з урахуванням загальнодержавних пільг. Так, у середньому визначають 27-30 пільгових категорій пасажирів, додаючи до державних гарантій людей пенсійного віку незалежно від наявності додаткових пільгових ознак (наприклад, інвалідності чи участі у ліквідації аварії на ЧАЕС, у бойових діях тощо).

Крім того, місцеві органи влади мають право встановлювати своїми рішеннями співвідношення кількості платних та пільгових категорій пасажирів на підставі проведених обстежень пасажиропотоків. Щодо останніх, то сьогодні відомі декілька різних методик розрахунку перевезених пасажирів, які можна розділити на такі групи:

1) обстеження пасажиропотоку, що проводяться всередині транспортного засобу шляхом застосування табличного, талонного, таблично-опитувального, візуального та автоматизованого методів;

2) обстеження пасажиропотоку, що проводяться на зупинках шляхом застосування візуального та автоматизованого методів;

3) анкетний метод вивчення попиту на перевезення, наприклад аналіз руху робочої сили чи аналіз руху населення певного району [6].

Будь-яке обстеження пасажиропотоку потребує залучення додаткової робочої сили та витрат часу, характеризується неточністю результатів на тривалому часовому проміжку, адже потрібно враховувати особливості окремих рейсів, сезонність, коливання попиту на перевезення протягом доби (часи-пік), наявність навчальних закладів, туристичних локацій, великих промислових підприємств і графік їх роботи тощо. На підставі проведеного обстеження місцева влада має право встановити коефіцієнт співвідношення платних і пільгових пасажирів, за яким протягом наступного фінансового періоду буде розраховуватися компенсація з бюджету.

Більшість фахівців, що займаються дослідженнями цього питання, вважають, що лише введення автоматизованих систем обліку пасажирів та проведення оплати дозволить забезпечити точність розрахунків, а, отже, і достовірність даних щодо фактично перевезених пасажирів.

Враховуючи описаний механізм визначення виконаної транспортної роботи, слід акцентувати проблему достовірності розрахунків сум компенсації за безкоштовний проїзд пільгових категорій, що подаються безпосередньо підприємствами та розраховуються множенням кількості перевезених пільговиків на чинний тариф.

Саме на це звертають увагу аудитори при оцінці достовірності фінансової звітності підприємств пасажирського транспорту. І хоча на сьогодні кількість суб'єктів, що замовляють незалежний аудит у цій сфері, мізерно мала, але результати та наслідки таких аудитів дозволяють прогнозувати їх поступове збільшення. Так, аудитор, що проводив аудит фінансової звітності комунального підприємства «Київпастранс» зауважив таке: «Система обліку пасажироперевезень не дозволяє здійснювати дієвий контроль за обсягом перевезень внаслідок відсутності автоматизованого контролю кількості пасажирів. Відповідно, цей фактор створює суттєвий властивий ризик і для визнання виручки, як одного з найсуттєвіших показників діяльності Підприємства, в частині її повноти» [2].

Таким чином, контроль доходів комунальних підприємств міського пасажирського транспорту має обов'язково включати оцінку достовірності кількості перевезених пасажирів за категоріями та економічну обґрунтованість чинного тарифу. В протилежному випадку розмір доходу від наданих послуг з перевезення пасажирів, а також фінансовий результат підприємства можна поставити під сумнів.

Висновки. Проведене дослідження дозволяє сформулювати такі висновки.

1) Комунальні підприємства міського пасажирського транспорту є важливою складовою сталого розвитку територіальних громад, оскільки виконують вагомую соціально-економічну функцію.

2) У правильності та прозорості механізму визначення доходів підприємств міського пасажирського транспорту мають бути зацікавлені всі сторони процесу – місцева влада, як представник власника – територіальної громади, населення та керівництво підприємств. Від об'єктивності визначення доходу залежить фінансовий стан комунального підприємства – перевізника, а також його перспективи функціонування та розвитку. Громада зацікавлена у поступовому збільшенні якості та безпеки міських перевезень, що неможливо досягти без забезпечення ефективного функціонування відповідних підприємств.

3) Контроль доходів підприємств міського пасажирського транспорту має обов'язково включати оцінку достовірності виконаної роботи – кількості фактично перевезених пасажирів за категоріями. З цією метою органам місцевої влади, як представникам власника, необхідно спрямувати зусилля на впровадження і підтримання функціонування автоматизованих систем обліку пасажирів та здійснення оплати.

4) Достовірність оцінки доходів підприємств міського пасажирського транспорту впливає на їх фінансовий результат, а також на наявність стимулів для розвитку при отриманні фінансування з бюджету, збільшення продуктивності. Збитковість підприємств ставить під загрозу безперервність їх діяльності у майбутньому. Враховуючи важливість проблеми, доцільно побудувати ефективну систему внутрішнього контролю на підприємстві, що була б здатна визначити кількість виконаної роботи і отриманих доходів.

Література

1. Багацька К. Як платники податків фінансують збиткові комунальні підприємства (дослідження). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://glavcom.ua/economics/finances/yak-platniki-podatktiv-finansuyut-zbitkovi-komunalni-pidprijemstva-doslidzhennya-552779.html>.

2. Звіт незалежного аудитора Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради

(КМДА). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://kpt.kiev.ua/files/user/finreports/zvit_aydutoriv_2017.pdf.

3. Осипова М. М. Напрями удосконалення діяльності міського електротранспорту / Н. В. Добрава, М. М. Осипова, М. С. Нечепуренко // Причорноморські економічні студії. – 2017. – Вип. 14. – С. 58-64.

4. Офіційний сайт КП СМР «Електроавтотранс». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://trolleybus.sumy.ua/pro-elektroavtotrans>.

5. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.

6. Палант О. Ю. Огляд методів обстеження пасажиропотоків // Бізнес-Інформ. – 2014. – № 11. – С. 142-148.

7. Постніков В. С. Сучасні проблеми та перспективи розвитку системи міського транспорту // Економічний аналіз: зб. наук. праць, 2018. – Том 28. – № 2. – С. 64-70.

1. Bagacz`ka K. Yak platny`ky` podatkov finansuyut` zby`tkovi komunal`ni pidpry`yemstva (doslidzhennya). [Elektronny`j resurs]. – Rezhym`m dostupu: <https://glavcom.ua/economics/finances/yak-platniki-podatkov-finansuyut-zbitkovi-komunalni-pidприємства-doslidzhennya-552779.html>.

2. Zvit nezalezhnogo audy`tora Departamentu komunal`noyi vlasnosti m. Ky`yeva vy`konavchogo organu Ky`yivs`koyi mis`koyi rady` (КМДА). [Elektronny`j resurs]. – Rezhym`m dostupu: https://kpt.kiev.ua/files/user/finreports/zvit_aydutoriv_2017.pdf.

3. Osy`pova M. M. Napryamy` udoskonalennya diyal`nosti mis`kogo elektротранспорту / N. V. Dobrava, M. M. Osy`pova, M. S. Nechepurenko // Pry`chornomors`ki ekonomichni studiyi. – 2017. – Vy`p. 14. – S. 58-64.

4. Oficijny`j sajт KP SMR «Elektroavtotrans». [Elektronny`j resurs]. – Rezhym`m dostupu: <http://trolleybus.sumy.ua/pro-elektroavtotrans>.

5. Oficijnyj sajт Ministerstva infrastruktury`. [Elektronnyj resurs]. – Rezhy`m dostupu: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.

6. Palant O. Yu. Oglyad metodiv obstezhennya pasazhy`ropotokiv // Biznes-Inform. – 2014. – # 11. – S. 142-148.

7. Postnikov V. S. Suchasni problemy` ta perspekty`vy` rozvy`tku sy`stemy` mis`kogo transportu // Ekonomichnyj analiz: zb. nauk. prac`, 2018. – Tom 28. – # 2. – S. 64-70.

19.09.2018

УДК: 338.26.015

JEL Classification: R 380

Сментина Наталія, Гейко Людмила, Байрам Рамазан

МЕТОДОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ОБ'ЄДНАНИХ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД

У статті розглянуто питання впровадження реформи децентралізації влади в Україні. Доведено, що сильна спроможна громада може забезпечити на власній території гідний рівень життя населення, що сьогодні головним є питання – як об'єднатися, щоб стати успішними, задоволеними власним добробутом, комфортним та змістовним життям. Відповіді на ці питання може дати стратегія розвитку об'єднаної територіальної громади.

Визначено, що розробка стратегій розвитку об'єднаних територіальних громад є в Україні новим явищем як в теоретичному, так і практичному сенсі і доведено необхідність розробки стратегій розвитку новостворюваних об'єднаних