

## УДК 336.330.3

СТРИГУЛЬ Л.С.<sup>1\*</sup>, ДОРОМАНДЖИ А.В.<sup>2</sup>, СТРИГУЛЬ А.А.<sup>3</sup>

1\* к.е.н., доцент, доцент кафедри економічного аналізу та обліку, ННІ ЕММБ Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», e-mail: bosova.larisa@gmail.com, ORCID ID:0000-0003-2343-4234

2 магістр ННІ ЕММБ, Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», e-mail: nastia\_doromandzhy@ukr.net

3 студент 3-го курсу ННІ ЕММБ, Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», e-mail: astrighul@ukr.net

## ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ РЕСУРСНОЇ БАЗИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ КОМУНАЛЬНОЇ ФОРМИ ВЛАСНОСТІ

**Мета.** Робота присвячена дослідженню проблеми формування ресурсної бази фінансового забезпечення підприємств комунальної форми власності в умовах децентралізації та розробці напрямків залучення інвестицій, та шляхів їх перетворення в ефективний інструмент соціально-економічного розвитку. **Методика.** Для вирішення даної наукової проблеми застосовано методи: ретроспективний; структурний; порівняльного аналізу емпіричних даних; графічно-аналітичний; абстрактно-логічного узагальнення. **Результати.** У роботі досліджено і проаналізовано проблеми та чинники формування ресурсної бази фінансового забезпечення вітчизняних комунальних підприємств метрополітену. **Наукова новизна.** У процесі аналізу формування ресурсної бази фінансового забезпечення діяльності підприємств метрополітену комунальної форми власності запропоновано впровадження нових механізмів фінансування, що сприятиме підвищенню ефективності їх функціонування, наданню якісних суспільних послуг та ефективному використанню бюджетних коштів. **Практична значимість.** Окремі результати та висновки статті можуть бути використані органами місцевої влади та місцевого самоврядування для реалізації напрямків залучення фінансових ресурсів, та шляхи їх перетворення в ефективний інструмент соціально-економічного розвитку підприємств метрополітену.

**Ключові слова:** фінансове забезпечення, комунальні підприємства, інвестиції, фінансові ресурси, ресурсна база, транспортні підприємства, метрополітен, бюджетне фінансування

### Постановка проблеми

Проблема фінансового забезпечення підприємств комунальної власності, необхідність пошуку нових підходів та шляхів фінансового оздоровлення, оновлення принципів господарювання для подолання недосконалості механізму неефективності та несвоечасності фінансування потребує розробки нових фінансових стратегій підвищення інвестиційної активності в умовах звуження внутрішнього ринку, дефіциту матеріальних і фінансових ресурсів, низького рівня конкурентоспроможності підприємств. Загальнодержавна програма реформування і розвитку житлово-комунального господарства запроваджується майже з моменту отримання незалежності, але наявних позитивних результатів щодо її

використання практично не помітно, оскільки загальна кількість проблемних нагальних місць з кожним роком лише зростає, а джерел фінансування для їх усунення катастрофічно не вистачає. Серед великої кількості об'єктів комунальної власності окремої та вагомої допомоги потребують комунальні підприємства метрополітену (Київський, Харківський, Дніпровський), сучасні за призначенням та технічним обладнанням транспортні підприємства, що є складним комплексом численних інженерних споруд, які забезпечують швидкісний безпечний рух поїздів і масове перевезення пасажирів і проблеми фінансування цих підприємств в напрямку оновлення рухомого складу крім всього іншого пов'язані з безпекою перевезень громадян, та є державними стратегічними об'єктами. Отже, враховуючи

вищевикладене проблема фінансового забезпечення підприємств комунальної власності надання послуг перевезення метрополітеном потребує подальших досліджень, особливо в умовах розширення повноважень органів місцевого самоврядування.

### Аналіз останніх досліджень та публікацій

Теоретичним та практичним аспектам проблеми фінансового забезпечення підприємств комунальної форми власності на сучасному етапі в науковій літературі приділяється значна увага. Вагомий внесок у розвиток теорії інвестицій здійснили вітчизняні та зарубіжні вчені: О. Амоша, Г. Асхауер, Б. Батлер, Р. Баззел, І. Бланк, Є. Бойко, М. Бойко, А. Вічевич, І. Герчикова, Є. Голубков, М. Данилюк, В. Долішній, П. Зав'ялов, Г. Клейнер, М. Козоріз, Л. Лабскер, О. Лапко, Дж. Лінтер, Г. Маркович, Я. Мелкумов, Л. Мельник, В. Мікловда, І. Недін, Е. Нікбахт, Петерсон, М. Розенберг, Р. Ружанський, Солоу, Є. В. Тамбовцев, О. Устенко У. Шарп., Й. Шумпетер та інші. Але теорія та практика процесу залучення коштів для підприємств комунальної власності має певну специфіку і потребує подальшого дослідження, з урахуванням існуючих сучасних складних реалій діяльності та законодавчої та обліково-податкової бази України.

### Формулювання мети статті

Робота присвячена дослідженню проблеми формування ресурсної бази фінансового забезпечення підприємств комунальної форми власності в умовах децентралізації та розробці напрямків залучення інвестицій, шляхи їх перетворення в ефективний інструмент соціально-економічного розвитку.

### Виклад основного матеріалу

На сьогодні основу фінансового забезпечення місцевого самоврядування становить комунальна власність. Комунальна власність – це конкретне майно, фінансові та інші ресурси, що належать територіальній громаді. Відносини органів місцевого самоврядування з комунальними підприємствами будуються на засадах їх

підпорядкованості, підзвітності та підконтрольності.

Комунальним підприємством в Україні є самостійний господарюючий статутний суб'єкт, що може здійснювати виробничу, науково-дослідну та комерційну діяльність із метою одержання відповідного прибутку (доходу) [1].

Об'єктами комунальної власності є майно органів місцевого самоврядування, комунальні підприємства та організації, майнові частки в статутних фондах господарських товариств, природні ресурси, об'єкти соціальної інфраструктури, місцевий бюджет, позабюджетні фонди, цінні папери, що складають матеріальну та фінансову основу місцевого самоврядування та використовуються для забезпечення соціально – економічних потреб населення. У комунальній власності перебувають заклади соціальної сфери, майно органів місцевого самоврядування, підприємства житлово-комунального господарства, транспорту.

Фінансування комунальних господарств здійснюється за рахунок бюджетних коштів. Повністю на основі бюджетних асигнувань фінансується господарство впорядкування місцевих шляхів, зелених насаджень та санітарна очистка населених пунктів. Підприємствам водопровідно-каналізаційного господарства бюджетні кошти виділяються виключно на капітальні вкладення, фінансування яких здійснюється також за рахунок амортизаційних відрахувань, прибутку та довгострокових кредитів. Миський пасажирський транспорт, житлове господарство і теплоенергетика одержують бюджетні дотації (на покриття експлуатаційних витрат, на капітальний ремонт, на придбання нового рухомого складу, на капітально-відновлювальні роботи, на покриття різниці в тарифах на тепло та інші.). З метою модернізації та технологічного переозброєння підприємства комунального господарства можуть залучати кредитні ресурси.

Загальне визначення поняття «місцеві фінанси» в межах якої відбувається фінансування підприємств комунальної сфери: «фінансові ресурси підприємств комунальної форми власності – фонди грошових ресурсів, які утворюються підприємствами, що належать органам місцевого самоврядування різних рівнів,

використовуються відповідно до законодавства і рішень органів місцевого самоврядування» [2, с. 32].

До комунальних підприємств відносяться підприємства транспорту розташовані лише в трьох містах нашої країни – це Київський метрополітен, який розпочав свою роботу у 1960 році, Харківський метрополітен – у 1975

році та Дніпровський – у 1979 році. На сьогодні це стратегічні об'єкти міст-мільйонників та держави в цілому, які виконують не лише вагому економічну, але й високу соціально-безпекову функцію для населення цих регіонів (табл. 1).

Таблиця 1

### Загальні характеристики діяльності підприємств метрополітену України

Комунальне підприємство	Кількість			Експлуатаційна довжина ліній, км	Середньодобові перевезення (млн.пас.)	Кількість населення міста, млн. осіб	Кількість ліній / станцій, що будуються
	ліній	станцій	пересадочних вузлів				
Київський метрополітен	3	52	3	67,5	1,36	2,868	1/8
Харківський метрополітен	3	30	3	38,7	0,607	1,451	1/5
Дніпровський метрополітен	1	6	немає	7,8	0,204	0,993	0/3

Загальні характеристики підприємств метрополітену свідчать про високий рівень затребуваності такого виду транспорту у населення міст, але якщо у Києві та Харкові метро розвивається, розширюється та покриває значні відстані, то ситуація в Дніпрі значно гірша, послугами метро користується лише п'ята частина містян, що відбивається

не лише у вигляді незручності та недосконалості схем перевезень, але й на окупності транспортного підприємства взагалі. На сьогодні комунальні підприємства метрополітену перебувають у кризовому стані, про що свідчить збитковість їх роботи (табл. 2).

Таблиця 2

### Фінансові результати діяльності за 2019 рік

Комунальне підприємство	Чистий дохід від реалізації, тис. грн.	Собівартість реалізованих послуг, тис. грн	Прибуток (збиток), тис. грн
Київський метрополітен	3 389 499	4 389 454	(635 529)
Харківський метрополітен	1 285 973,0	1 545 255,0	(266 764,0)
Дніпровський метрополітен	19 746	168 402	3 163

Дані фінансової звітності суб'єктів господарювання комунальної власності КП «Київський метрополітен» та КП «Харківський метрополітен», функції управління якими закріплені за Департаментами інфраструктури відповідних міських рад свідчать про значне перевищення витратної складової на функціонування метрополітену через невідповідність тарифної

політики, регульованою Уповноваженим органом управління цінами та тарифами. Якщо регульовані ціни та тарифи не забезпечують нормального функціонування і розвитку підприємства, Уповноважений орган управління компенсує втрати підприємства за рахунок коштів відповідних бюджетів. Таким чином фактично підприємство працює на принципах госпрозрахунку та компенсації

втрат доходів за пільговий проїзд в метрополітені із відповідного бюджету за окремим рішенням.

Вартим уваги є той факт, що муніципальне управління може здійснюватися у різних організаційних формах, які в сукупності утворюють єдину модель системи місцевого самоврядування, за допомогою якої у рамках усієї країни вирішуються питання місцевого значення. Під моделлю місцевого самоуправління розуміється форма організації влади територіальною громадою з метою найбільш ефективного вирішення питань місцевого значення [3, с.26].

Ситуація КП «Дніпровський метрополітен» також є кризовою, але є певні особливості - не дивлячись на наявність прибутку, загалом діяльність метрополітену є збитковою, бо доходи від реалізації послуг майже у 1,5 рази навіть менше адміністративних витрат (28718 тис. грн.) і лише за рахунок отриманих операційних доходів підприємства одержаний прибуток у розмірі 3 163 тис.грн.

В сучасних умовах господарювання основних інфраструктурних об'єктів транспорту спостерігається низька ефективність функціонування комунальної власності, зокрема метрополітену. Проблема полягає насамперед у застарілій матеріально-технічній базі, яка не була модернізована з часів незалежності, та потребує колосальних інвестиційних вкладень в її оновлення та розвиток. Високий рівень зношеності основних фондів за структурними елементами КП «Харківський метрополітен» представлено на рис.1. Дослідження фінансового забезпечення та стану господарювання комунальних підприємств метрополітену довело, що у сучасних економічних умовах держава і територіальні громади не можуть в достатній мірі підтримувати належний рівень функціонування об'єктів комунальної інфраструктури, насамперед через нестачу бюджетних коштів.

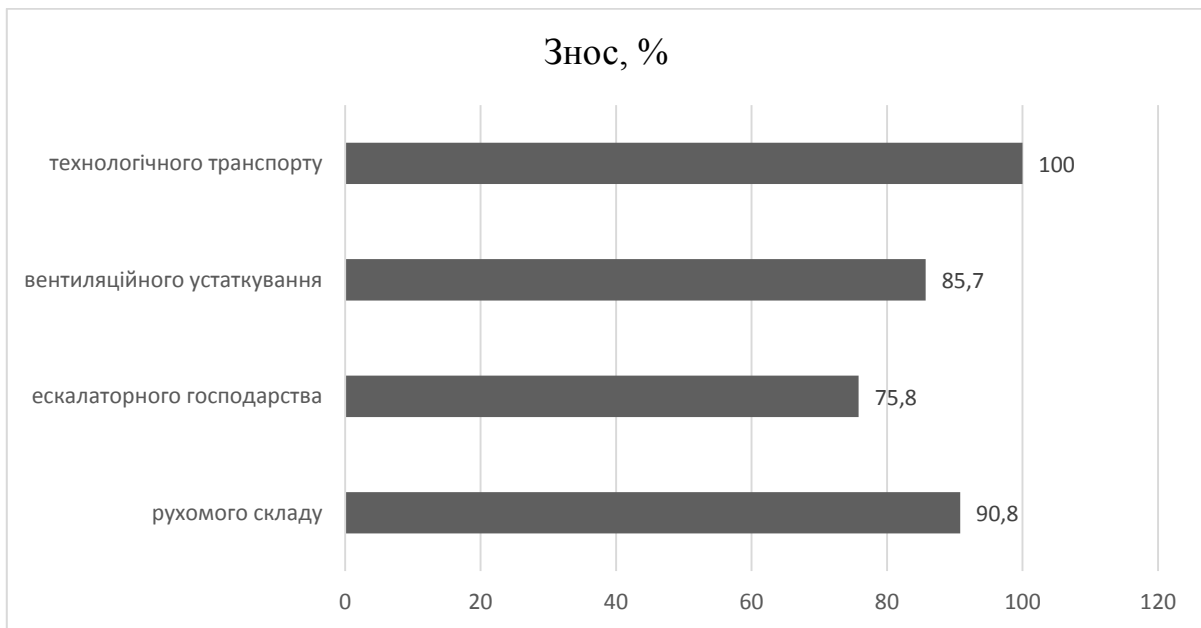


Рис. 1 – Знос основних фондів КП «Харківський метрополітен»,%

Отже, ПрАТ «Науково-виробниче Основними причинами недосконалості механізму фінансування і неефективності здійснення послуг є: високий рівень зносу основних засобів, відсутність грошових коштів хоча б для часткової заміни обладнання і комплектуючих, непослідовність

і різка хаотичність дій центральної та місцевої влади в реформуванні, громіздкість управлінських структур і витрат на їх утримання, прорахунки в політиці ціноутворення та тарифів.

Таким чином, низький рівень оновлення основних засобів, значні витрати на

утримання інфраструктурних мереж та управлінських структур разом із недосконалою тарифною політикою і значним рівнем недофінансування є основними перешкодами залучення інвестицій, кредитних ресурсів та здійснення повноцінної діяльності комунальних підприємств. Тому питання залучення інвестиційних ресурсів у комунальні підприємства метрополітену та їх модернізація залишається актуальним.

Основним джерелом формування фінансових ресурсів підприємств комунального господарства є:

- власні кошти: статутний фонд, амортизаційні відрахування, резервний фонд, валовий дохід, прибуток, кошти від реалізації майна;

- залучені кошти: бюджетні асигнування, кредити банків, кредиторська заборгованість, страхові відшкодування, благодійні внески.

Таким чином формування та облік власного капіталу на підприємствах різної організаційно-правової форми має свої особливості. Дослідження цих особливостей є важливим елементом удосконалення методології обліку капіталу. Система формування та обліку капіталу, що існує в Україні на даному етапі має недоліки. [4, с. 16].

Склад і структура фінансових ресурсів, правильний вибір тактики і стратегії управління – значні фактори фінансової стійкості підприємства. Чим більше у підприємства власних фінансових ресурсів (або надходжень), що формуються на його рахунку, тим більша впевненість у збереженні ним фінансової стійкості. При цьому важливий не лише загальний обсяг фінансування, а й структура його розподілу, особливо та частка, яка спрямовується на розвиток підприємства [5, с. 520].

Підприємства житлово-комунальної власності за сьогоденних економічних умов здебільшого є збитковими за рахунок недостатнього фінансування. Однією з основних причин низької рентабельності комунальних підприємств є застаріла матеріально-технічна база. Тому необхідною умовою для ефективного функціонування підприємств комунального сектору є їх модернізація, що потребує відповідного фінансового забезпечення. Для якісного реформування комунальних підприємств недостатньо власних фінансових ресурсів,

тому вкрай важливим є формування нового механізму фінансування, активнішого залучення інвесторів у дану сферу [6, с. 858].

Підхід до інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємства включає наступні напрямки: розрахунок інтегрального показника інвестиційної привабливості окремого господарюючого об'єкту на основі даних про результати його виробничо-господарської діяльності; розрахунок інтегрального показника інвестиційної привабливості галузі на мезоекономічному рівні (в межах певного регіону); оцінка рівня інвестиційної привабливості галузі шляхом розрахунку комплексного показника інвестиційної привабливості галузі на мезорівні з урахуванням коригуючих коефіцієнтів впливу внутрішніх й зовнішніх ризиків [7, с. 94].

Сучасний світовий досвід свідчить, що кожен відсоток зростання інвестицій (відносно їх частини у ВВП) забезпечує зростання ВВП на 0,2-0,3%. При цьому не слід мати частку іноземних інвестицій більш ніж 6% від ВВП, а взагалі на рівні держави і підприємств на накопичення необхідно направляти не менше 15-20% ВВП [8, с. 51].

Інструментами залучення інвестиційних ресурсів у галузь ЖКГ можуть бути комунальні позики, фінансові кредити, інвестиційно-податковий кредит, міжбюджетні трансферти, приватні, зокрема іноземні, вкладення тощо. Через обмеженість та недостатність внутрішніх інвестиційних ресурсів (загальний обсяг необхідних фінансових ресурсів для модернізації галузі сягає 150 млрд дол. США) актуальності набуває питання залучення коштів міжнародних фінансових організацій (МБРР, ЄБРР та ін.). Проте сьогодні іноземні капіталовкладення в комунальну сферу, незважаючи на успіх їх реалізації, мають одинокий характер. Так, незахищеність інтересів потенційного інвестора, недосконалість вітчизняного законодавства, високий рівень податкового навантаження створює непривабливий інвестиційний клімат, забезпечення якого повинна здійснити держава [9, с. 38].

Іноземні інвестиції можна поділити на два види: портфельні і прямі іноземні інвестиції (ПІІ). Портфельні інвестиції – це інвестиції в купівлю цінних паперів – це можуть бути акції, облігації, ф'ючерси, але через низький

рівень розвиненості в Україні фондового ринку, частина портфельних інвестицій йде в купівлю державних облігацій (в держборг). ПІІ – це інвестиції, які більше йдуть у створення нового підприємства або купівлю реального бізнесу, які можна розділити на два види: «Грінфілд» (greenfield) і «Браунфілд» (brownfield). У світі «Грінфілд» і «Браунфілд» приблизно 50/50. «Грінфілд» – це будівництво нового заводу з нульового рівня (будівництво, закупівля обладнання та машин, дороги, лінії електропостачання). «Браунфілд» – це інвестиції в купівлю готового бізнесу. У більшості випадків у бізнесі відбувається зміна власника без будь-якого збільшення виробничих потужностей. «Браунфілд» більше характерні для розвинених країн, де створена більша кількість виробничих потужностей. «Грінфілд» важливі для країн, де кількість потужностей менше. Наприклад саме для України більш доцільне залучення «Грінфілд», однак вітчизняні політики зосереджені на залученні інвестицій «Браунфілд».

Але на відміну від наявного інструментарію інвестування в сферу ЖКХ, залучення іноземних інвестицій в діяльність комунальних підприємств метрополітену, носить достатньо складний характер через певні обмеження в законодавчій та обліково-податковій базах, в межах яких здійснюється діяльність цих підприємств, які крім своєї економіко-соціальної функції ще є стратегічними об'єктами держави. Тому для вирішення даного питання активізація процесів залучення інвестицій повинна враховувати специфіку і обмеження накладені високим рівнем соціально-безпекової функції для населення певних регіонів України.

Робота по оновленню основних засобів метрополітену та покращення якості послуг повинна проводитися не за рахунок збільшення кредиторської заборгованості підприємств з платежів до бюджету, а за рахунок участі в державних і муніципальних програмах, спрямованих на вирішення цієї проблеми, і залучення приватних інвестицій.

До інструментарію залучення фінансових ресурсів комунальних підприємств метрополітену доцільне до застосування на деяких елементах господарюючого об'єкту на основі контрактів життєвого циклу.

Залученню інвестицій в фінансування підприємства повинна сприяти інвестиційна

програма організації комплексу з розвитку системи транспортної інфраструктури, тобто визначається органами місцевого самоврядування для організації комплексу програма фінансування будівництва, модернізації системи транспортної інфраструктури.

З метою однакового підходу до планування інвестиційної діяльності в організації транспортної інфраструктури доцільно розробляти єдиний інвестиційний план Департаментами інфраструктури відповідних міських рад. У плані рекомендується передбачати обсяги і напрямки інвестицій, джерела фінансування, очікуваний обсяг доходів від інвестиційної діяльності. Більш того, для конкретних проектів можуть бути вказані актуальні моделі державно-приватного партнерства (ДПП).

Однією з найбільш ефективних форм державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі є концесія, що сприяє залученню приватних інвестицій, що є одним з дієвих механізмів у вирішенні проблем зносу інфраструктури транспортного комплексу. В умовах дефіциту бюджету муніципальних органів у сфері транспортної інфраструктури при управлінні комунальною інфраструктурою пропонується до використання в якості моделі ДПП одна з форм концесії - контракт життєвого циклу.

При укладанні з уповноваженим органом місцевого самоврядування Департаментами інфраструктури відповідних міських рад на конкурсних засадах контракту життєвого циклу приватний партнер займається управлінням об'єктом протягом його терміну життєвого циклу.

Управління об'єкта містить під собою процес, що включає в себе модернізацію об'єкта і його експлуатацію. У свою чергу уповноважений орган місцевого самоврядування здійснює оплату за проектом рівними частками після введення об'єкта після його модернізації в експлуатацію за умови підтримки приватним партнером об'єкта відповідно до заданих функціональних вимог. Для реалізації цього механізму на рівні муніципального органу необхідно прийняти нормативно-правові акти, що регулюють дану процедуру, затвердити реєстри видаткових зобов'язань.

Конкурс на укладення контракту життєвого циклу дозволяє виключити кілька

конкурсів, які проводилися б окремо для проектування, модернізації, експлуатації об'єкта при традиційній схемі державного контракту. Таким чином, муніципальне утворення одного разу готує необхідну конкурсну документацію і перекладає ризик не підготовки проектної документації, порушення термінів по проекту та інші на приватного інвестора.

У свою чергу, приватний інвестор мотивований на якісну роботу на всіх стадіях контракту життєвого циклу, виплати за проектом органи місцевого самоврядування проводять з початку експлуатації об'єкта, при цьому розмір оплати може зменшуватися в разі недотримання функціональних вимог і параметрів. Переваги контракту життєвого циклу та особливості його впровадження представлені на рис. 2.

<b>Переваги та особливості впровадження контракту життєвого циклу (КЖЦ)</b>	
<b>Переваги КЖЦ</b>	<b>Особливості впровадження КЖЦ</b>
Контракт життєвого циклу охоплює всі основні етапи функціонування об'єкта: проектування, модернізацію, експлуатацію.	Використання КЖЦ циклу суттєво економить час та фінансові витрати на організацію конкурсів. У муніципального органу немає необхідності нести витрати на контролювання всіх етапів управління об'єктом, достатньо оцінити отриманий результат.
Управлінські ризики, пов'язані з проектуванням при модернізації та експлуатації держава перекладає на приватного партнера.	Приватний партнер є вільним у виборі проектних і технічних рішень.
У комунального партнера при використанні КЖЦ при модернізації не виникає необхідності відразу резервувати в бюджеті значну суму на інфраструктурний об'єкт.	Оплата відбувається з моменту введення об'єкта в експлуатацію та розбита на більш дрібні транші, які виплачуються у встановлені тимчасові періоди. Причому об'єкт повинен бути не просто зданий, він повинен функціонувати. Таким чином, це ідеальна модель в умовах бюджетного дефіциту.
Приватний партнер, може розраховувати на гарантовані платежі з бюджету муніципального органу.	Приватний партнер, вигравши один конкурс, укладає КЖЦ, виконавши зобов'язання якого, він може розраховувати на гарантовані платежі з бюджету муніципального органу.
Умови договору, щодо КЖЦ можуть передбачати заморожування платежів	Коли об'єкт не може використовуватися передбачається накладення штрафів за низькі споживчі якості об'єкта.
Ризик нестачі попиту на послуги, що надаються при використанні об'єкта за призначенням у приватного партнера відсутній.	Оператором об'єкта КЖЦ є експлуатаційна організація, яка отримує плату за надані послуги при використанні об'єкта.
КЖЦ не включає в себе питання оперування.	КЖЦ не включає збір плати з населення приватним партнером за користування інфраструктурним об'єктом.
Права власності на об'єкт транспортної інфраструктури залишаються у муніципального органу.	Залежно від специфіки конкретного проекту права власності на об'єкт транспортної інфраструктури залишаються у муніципального органу.
Тягар утримання об'єкта лежить на приватному партнері.	Модернізація об'єкта - пряма зацікавленість приватного інвестора, який займається самостійною розробкою проектно-кошторисної документації, виконанням задуманих технічних рішень може оптимізувати процес управління об'єктом шляхом впровадження нових технологій, що збільшують його довговічність.
Використання КЖЦ для фінансування проекту завдяки наявності фінансових зобов'язань муніципального органу приватному інвестору дає можливість залучати позикові кошти на більш вигідних умовах.	Механізм використання в якості забезпечення кредиту права за КЖЦ підвищить відповідальність муніципального органу при виборі партнерів, з одного боку, з іншого боку, приватні інвестори повинні обережніше підходити до питань залучення кредитних коштів під заставу власного бізнесу.

**Рис. 2 – Переваги контракту життєвого циклу підприємств**

Контракт життєвого циклу як модель державно-приватного партнерства пропонується використовувати при управлінні, наприклад, електричними мережами, вентиляційними мережами,

наданням ремонтних послуг, модернізацією існуючих об'єктів та іншою інфраструктурою транспортного підприємства, експлуатація яких соціально значуща. Перекладаючи все, в тому числі експлуатаційні ризики, на

приватного інвестора, уповноважений орган місцевого самоврядування визначає основні технічні та функціональні показники об'єкта контракту життєвого циклу і контролює їх дотримання на стадії експлуатації. Такими функціональними показниками можуть бути: певна пропускна здатність вентиляційних мереж, ступінь готовності та якість об'єктів модернізації, якість надання ремонтних послуг, розташування комунікацій і т. і. Необхідно відзначити, що відповідно до запропонованої моделі введений в експлуатацію об'єкт протягом терміну дії контракту життєвого циклу, перебуваючи на обслуговуванні приватного інвестора, буде

### Висновки

Результатом авторського дослідження є теоретичне узагальнення та вирішення наукової проблеми обґрунтування теоретичних засад формування фінансового забезпечення комунальних підприємств транспорту, для чого проаналізований нинішній стан КП «Київський метрополітен», КП «Харківський метрополітен» та КП «Дніпровський метрополітен» і запропоновано шляхи вирішення актуальних завдань пов'язаних з удосконаленням механізму формування залучення інвестиційних коштів. Результати дослідження дозволили сформулювати висновки і пропозиції.

На сьогодні основу фінансового забезпечення місцевого самоврядування становить комунальна власність. Фінансування комунальних господарств здійснюється за рахунок бюджетних коштів.

Загальні характеристики підприємств метрополітену свідчать про високий рівень затребуваності такого виду транспорту у населення міст, але на сьогодні комунальні підприємства метрополітену перебувають у кризовому стані, про що свідчить збитковість їх роботи. В сучасних умовах господарювання основних інфраструктурних об'єктів транспорту спостерігається низька ефективність функціонування метрополітену. Проблема полягає насамперед у застарілій матеріально-технічній базі, яка не була модернізована з часів незалежності, та потребує колосальних інвестиційних вкладень в її оновлення та розвиток.

використовуватися відповідно до функціонального призначення експлуатаційною організацією. Під експлуатаційною організацією маються на увазі підприємства транспортного комплексу муніципального органу.

Причому, комунальне підприємство може брати участь в контракті життєвого циклу в якості партнера з боку муніципального органу як особа, уповноважена органом місцевого самоврядування. Використовуючи об'єкти контракту життєвого циклу, підприємство надає послуги населенню, оплачувані з урахуванням інвестиційної складової.

Основними причинами недосконалості механізму фінансування і неефективності здійснення послуг є: високий рівень зносу основних засобів, відсутність грошових коштів хоча б для часткової заміни обладнання і комплектуючих, непослідовність і різка хаотичність дій центральної та місцевої влади в реформуванні, громіздкість управлінських структур і витрат на їх утримання, прорахунки в політиці ціноутворення та тарифів.

Низький рівень оновлення основних засобів, значні витрати на утримання інфраструктурних мереж та управлінських структур разом із недосконалою тарифною політикою і значним рівнем недофінансування є основними перешкодами залучення інвестицій, кредитних ресурсів та здійснення повноцінної діяльності комунальних підприємств. Тому питання залучення інвестиційних ресурсів у комунальні підприємства метрополітену та їх модернізація залишається актуальним.

Залучення іноземних інвестицій в діяльність комунальних підприємств метрополітену, носить достатньо складний характер через певні обмеження в законодавчій та обліково-податковій базах, в межах яких здійснюється діяльність цих підприємств, які крім своєї економіко-соціальної функції ще є стратегічними об'єктами держави. Тому для вирішення даного питання активізація процесів залучення інвестицій повинна враховувати специфіку і обмеження накладені високим рівнем соціально-безпекової функції для населення певних регіонів України.

До інструментарію залучення фінансових ресурсів комунальних підприємств



метрополітену запропоновано до ефективності функціонування комунальних застосування та обґрунтовано модель підприємств метрополітену, надання якісних державно-приватного партнерства на основі суспільних послуг та ефективному контрактів життєвого циклу. використанню бюджетних коштів.

В цілому, впровадження нових механізмів фінансування сприятиме підвищенню

STRIGUL L.S.<sup>1\*</sup>, DOROMANJI A.V.<sup>2</sup>, STRIGUL A.A.<sup>3</sup>

1\* Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economic Analysis and Accounting, UNI EMMB National Technical University "Kharkov Polytechnic Institute", e-mail: bosova.larisa@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-2343-4234

2 magistr of the UNI EMMB, National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute", e-mail: nastia\_doromandzhy@ukr.net

3 3rd year student at UNI EMMB, National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute", e-mail: astrighul@ukr.net

## PROBLEMS OF FORMATION OF THE RESOURCE BASE OF FINANCIAL SUPPORT FOR THE OPERATIONS OF THE ENTERPRISES OF THE COMMUNAL FORM OF PROPERTY

**Purpose.** The work is devoted to the study of the problem of the formation of a resource base for financial support of enterprises of communal ownership in the context of decentralization and the development of directions for attracting investments, and ways of transforming them into an effective tool for social and economic development.

**Methodology.** To solve this scientific problem, the following methods were used: retrospective; structural; comparative analysis of empirical data; graphical and analytical; abstract logical generalization. **Results.** The paper investigates and analyzes the problems and factors of the formation of the resource base of the financial support of domestic utilities of the underground. **Scientific novelty.** In the process of analyzing the formation of a resource base for financial support of the activities of municipal metro enterprises, it is proposed to introduce new financing mechanisms, which will improve the efficiency of their functioning, the provision of high-quality public services and the effective use of budget funds. **Practical significance.** Certain results and conclusions of the article can be used by local authorities and local governments to implement the directions of attracting financial and ways of transforming them into an effective tool for the socio-economic development of metro enterprises.

*Keywords:* financial support, utilities, investments, financial resources, resource base, transport enterprises, metro, budget financing

### REFERENCES

1. Kolodij L.V. (2015) *Zarubizhnyj dosvid rozvytku miscevykh finansiv* [Foreign experience in the development of local finance] / L.V. Kolodij // *Materialy Vseukrajinsjkoji naukovo-praktyčnoji konferenciji «Rozvytok finansovoji systemy Ukrainy v umovakh ekonomichnykh peretvorenj»*. – Kyjiv : KNTEU, 2015. – S. 30-32.
2. Ghaponjuk M. A. (2002) *Miscevi finansy: Navch.-metod. posibnyk dlja samost. vyvch. dysc.* [Local finances: Teaching method. manual for self. studied dist.] / M. A. Ghaponjuk, V. P. Jacjuta, A. Je. Burjachenko, A. A. Slavkova. – K.: KNEU, 2002. – 184 s.
3. Stryghulj L. S. (2014) *Osoblyvosti formuvannja ta obliku vlasnoho kapitalu na pidpryjemstvakh riznykh orghanizacijno-pravovykh form* [Features of formation and accounting of own capital at the enterprises of various organizational and legal forms] / L.S.Stryghulj, K.O.Panchevka // *Visnyk NTU "KhPI" : zb. nauk. pr. Temat. vyp. : Tekhnichnyj prohres ta efektyvnij vyrobnyctva*. – Kharkiv : NTU "KhPI". – 2014. – # 65 (1107). – S. 12-17.
4. Stryghulj L. S. (2016) *Ekonomiko-metodyčne zabezpečennja ocinky dostatnosti finansovykh resursiv pidpryjemstva v suchasnykh umovakh ghospodarjuvannja* [Economic and methodological support for assessing the adequacy of financial resources of the enterprise in modern business conditions] [Elektronnyj resurs] / L. S. Stryghulj // *Ghlobaljni ta nacionaljni problemy ekonomiky : elektron. nauk. vyd.* – 2016. – Vyp. 10. – S. 516-520. – Rezhym dostupu: <http://global-national.in.ua/archive/10-2016/107.pdf>, viljnyj (data zvernennja 02.03.2017 r.).
5. Tverdij O.V. (2017) *Problemy zaluchennja investycij v zhytlovo-komunaljne ghospodarstvo ta shljakhy jikh podolannja* [Problems of attracting investments in housing and communal services and ways to overcome them] /

- O.V. Tverdij // Ljvivs'kyj nacional'nyj universytet imeni Ivana Franka. Young Scientist : Ekonomichni nauky. – Ljviv, 2017. – # 3(43). – S. 855-859.
6. Brjukhovec'ka N.Ju. (2019) *Investycijna aktyvnist' pidpryjemstv z vyrobnyctva produkciji z vysokoju dodanoju vartistju v umovakh obmezhenykh rynkiv: paradyghma ta mekhanizmy zabezpechennja: monohrafija* [Investment activity of enterprises with production of products with high added value in the conditions of limited markets: paradigm and mechanisms of maintenance: monograph] / N.Ju. Brjukhovec'ka, I.P. Buljejev ta in.; NAN Ukrainy, In-t ekonomiky prom-sti. – Kyjiv, 2019. – 388 s.
7. Stryghulj L.S. (2012) *Napryamky udoskonalennja metodychnogho pidkhodu do ocinky investycijnoji pryvablyvosti pidpryjemstva* [Directions for improving the methodological approach to assessing the investment attractiveness of the enterprise] / O. V. Manojlenko, L. S. Stryghulj // Stalyj rozvytok ekonomiky. – 2012. – # 7 (17). – S. 88-94.
8. Dubas A.O. (2013) *Mekhanizm investuvannja pidpryjemstv zhytlovo-komunal'nogho ghospodarstva* [The mechanism of investment of housing and communal services] / A. O. Dubas L. A. Novikova // Investyciji: praktyka ta dosvid. Ekonomichna nauka. – Kyjiv, 2013 – # 11. – S. 35-38.

Стаття надійшла до редакції: 27.08.2020  
Received: 2020.08.27