

OLENA FILIPPOVA

mgr, Katedra Ekonomii Przedsiębiorstwa, Donbaska Akademia Narodowa Budownictwa i Architektury, ul. Czernichowska 6b/56, 83023 Donieck, Ukraina, e-mail: olena_filippova@rambler.ru

ANDRZEJ SOCZÓWKA

dr, Katedra Geografii Ekonomicznej, Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec, e-mail: andrzej.soczowka@us.edu.pl

Podstawowe formy wsparcia finansowego działalności przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie¹

Streszczenie. Artykuł stanowi wieloaspektowy przegląd sytuacji finansowej przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie. Jego celem jest analiza oraz krytyczna ocena wykorzystywanych obecnie form wsparcia finansowego działalności tych przedsiębiorstw. Wprowadzeniem do badań jest krótki opis bieżącej sytuacji miejskiego transportu elektrycznego (metro, tramwaje, trolejbusy) na Ukrainie. W dalszej części artykułu omówione zostały szczegółowo wady i zalety poszczególnych form finansowania badanych przedsiębiorstw, czyli: finansowania ze środków własnych, kredytowania oraz finansowania ze środków budżetu państwa. Na przykładzie konkretnych przedsiębiorstw szczegółowo opisano specyfikę i praktyczne mechanizmy stosowania określonych rozwiązań finansowych, wraz z uzasadnieniem przyczyny braku możliwości zastosowania innych. W rezultacie przeprowadzonych badań stwierdzono, że każda z przedstawionych form finansowania ma swoje niedostatki w praktyce jej stosowania w ukraińskich przedsiębiorstwach transportowych. Istotną uwagę zwrócono na mechanizm wylczania kompensacji z budżetu państwa z tytułu przewozu pasażerów uprawnionych do bezpłatnych i ulgowych przejazdów. Na koniec zaproponowano proste rozwiązania, doraźnie usprawniające mechanizm finansowania z budżetu państwa. Przeprowadzone badania dowiodły, że obecna koncepcja funkcjonowania miejskiego transportu elektrycznego znacząco hamuje ich normalny rozwój. Włączenie do struktury taryf planowanych zysków i potrzeb inwestycyjnych nie daje możliwości pokrycia kosztów działalności przychodami. Ważnym źródłem finansowania są dotacje z budżetu państwa, ale sposób ich rozdzielania pozbawia przedsiębiorstwa motywacji do podwyższenia wskaźników efektywności swojej działalności, a ciągłe korzystanie z kredytów znacznie pogarsza ich finansowe położenie, zwiększając ryzyko bankructwa.

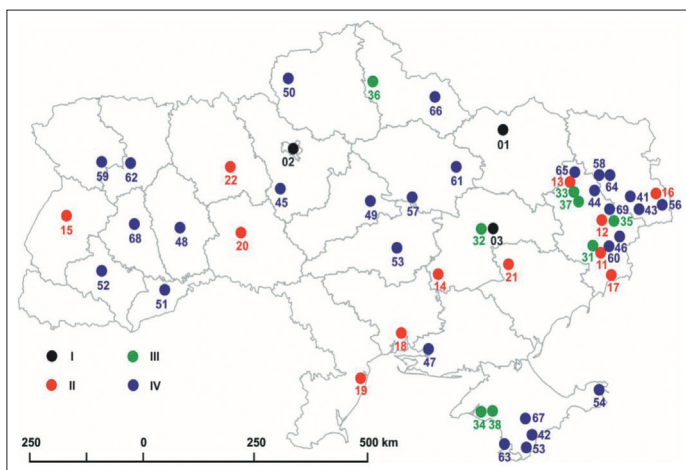
Słowa kluczowe: Ukraina, miejski transport elektryczny, finansowanie, kredytowanie

Ogólna ocena stanu miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie¹

Według stanu na koniec 2012 roku miejski elektryczny transport na Ukrainie zapewnia przewozy ludności miejskiej na obszarze 52 miast. Zgodnie z art. 1 Prawa Ukrainy „O miejskim transporcie elektrycznym” do tego rodzaju transportu zaliczamy: metro, tramwaj i trolejbus [1]. Miejski transport elektryczny na Ukrainie realizowany jest przez 50 komunalnych przedsiębiorstw: 6 tramwajowych, 25 trolejbusowych, 16 tramwajowo-trolejbusowych oraz 3 metra [2], a okresowo także przez 1 podmiot prywatny. Tym wyjątkiem, nie ujmowanym w statystykach, jest kursujący w wakacje tramwaj we wsi Mołoczne koło Eupatorii, należący do pensjonatu

„Brzegowy”. Jest to krótka linia, o długości 2 kilometry, na której kursuje skład poniemieckich wagonów Gotha z końca lat 50. XX wieku. Tramwaj ten pełni funkcję linii turystycznej, a nie regularnej komunikacji. Funkcjonujące sieci elektrotransportu prezentowane są na rysunku 1. Zauważalna jest ich koncentracja we wschodniej części Ukrainy, w obwodach donieckim i ługańskim.

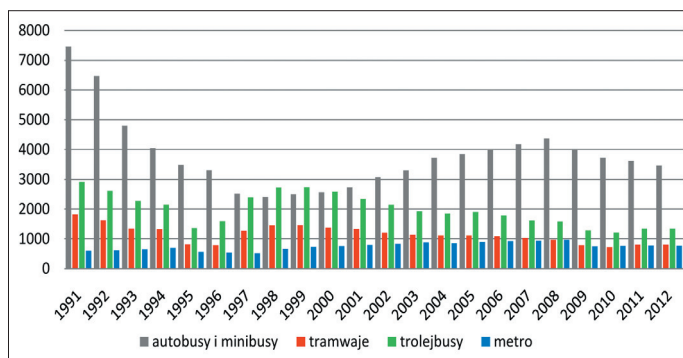
Należy w tym miejscu zaznaczyć, że historycznie, w krajach byłego ZSRR (z wyjątkiem państw nadbałtyckich) obserwuje się przekazywanie pasażerów transportu miejskiego do minibusów („marszrutek”), deprecjonując tym samym miejski transport elektryczny. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego Ukrainy [3] w ciągu ostatniego dziesięciolecia w miejskim transporcie elektrycznym jest wyraźnie widoczna tendencja do zmniejszenia wielkości przewozów i obniżenia wskaźników jakości i bezpieczeństwa, co pokazuje rysunek 2.



Rys. 1. Sieci miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie

I – Miasta, w których funkcjonuje metro, tramwaje i trolejbusy (3 sieci): 01 – Charków, 02 – Dniepropetrowsk, 03 – Kijów,
 II – Miasta, w których funkcjonują tramwaje i trolejbusy (12 sieci): 11 – Donieck, 12 – Gortówka, 13 – Kramatorsk, 14 – Krzywy Róg, 15 – Lwów, 16 – Ługańsk, 17 – Mariupol, 18 – Mikolajów, 19 – Odessa, 20 – Winnica, 21 – Zaporozże, 22 – Żytomierz,
 III – Miasta, w których funkcjonują tylko tramwaje (8 sieci): 31 – Awdijiwka, 32 – Dnieprodzierżyńsk, 33 – Drużkiwka, 34 – Eupatoria, 35 – Jenakijewe, 36 – Konotop, 37 – Konstancyńówka, 38 – Mołoczne (wieś, tylko w wakacje),
 IV – Miasta, w których funkcjonują tylko trolejbusy (29 sieci): 41 – Ałczewśk, 42 – Ałusztza, 43 – Antracyt, 44 – Artiomowsk, 45 – Biała Cerkiew, 46 – Charczyk, 47 – Chersoń, 48 – Chmielnicki, 49 – Czerkasy, 50 – Czernihów, 51 – Czerniowce, 52 – Iwano-Frankowsk, 53 – Jałta, 54 – Kercz, 55 – Kirowohrad, 56 – Krasnodon (+ Mołodohwardijsk), 57 – Krzemieńczuk, 58 – Lisiczańsk, 59 – Łuck, 60 – Makiejewka, 61 – Połtawa, 62 – Równe, 63 – Sewastopol, 64 – Siewierodonieck, 65 – Słowiańsk, 66 – Sumy, 67 – Symferopol (+ linia międzymiastowa do Jałty przez Ałusztzę), 68 – Tarnopol, 69 – Wuhłehińsk,

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2014. Wkład autorów w publikację: O. Filippowa 50%, A. Soczówka 50 %.



Rys. 2. Dynamika przewozu pasażerów na Ukrainie w transporcie miejskim (w mln)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego Ukrainy

Realnym konkurentem transportu autobusowego na Ukrainie, z uwagi na swoje korzystne charakterystyki techniczno-eksploatacyjne, mogłoby być metro. Obecnie ten rodzaj transportu funkcjonuje tylko w 3 miastach Ukrainy: Kijowie, Charkowie oraz Dniepropietrowsku. Metro cieszy się dużą popularnością – według stanu na 1 stycznia 2013 ma 13,8% udziału w strukturze przewozów pasażerskich w transporcie miejskim (por. rys. 2).

W aktach prawnych uzasadniono pilną potrzebę zakończenia budowy metra w Doniecku i rozpoczęcia budowy metra w Zaporozżu, Lwowie, Mariupolu, Odessie i kilku innych dużych miastach [4]. Na dzień dzisiejszy jednak proces dalszego rozwoju metra na Ukrainie jest wstrzymany i nie jest rozpatrywany przez władze państwowe. Dlatego dziś, podobnie jak przed 23 lata, wśród występujących na Ukrainie rodzajów miejskiego transportu elektrycznego najpopularniejsze są tramwaje i trolejbusy. Na koniec 2012 roku ich udział w miejskich przewozach pasażerskich wynosił odpowiednio 14,4% i 26,6% (por. rys. 2)

Obecna tendencja wynika z tego, że na Ukrainie w obszarze miejskiego transportu elektrycznego skoncentrowało się wiele problemów, które wstrzymują jego rozwój,

zmniejszając jego popularność wśród ludności. Do podstawowych problemów należą:

- niedoskonałość mechanizmu zarządzania miejskim transportem pasażerskim na różnych poziomach, a także niedoskonałość mechanizmów jego finansowania;
- brak efektywnych mechanizmów zarządzania w komunalnych przedsiębiorstwach oraz ich nierentowność;
- niedostateczny rozwój infrastruktury transportowej miast (brak automatyzowanych systemów dyspozytorskiej kontroli, brak punktów przesiadkowych itp.);
- brak celowych programów rozwoju miejskiego transportu elektrycznego w poszczególnych miastach i obwodach zapewniających odpowiednie ich finansowanie;
- wysoki stopień wyeksploatowania dużej części wykorzystywanego taboru;
- niedostateczny stopień odnawiania taboru, a w rezultacie zmniejszenie jego liczebności;
- charakter działalności tych przedsiębiorstw oparty na dotacjach w wyniku nadania uprawnień do przejazdów bezpłatnych licznym grupom ludności;
- niska jakość proponowanych pasażerom usług itp.

W celu pełnej oceny ogólnego stanu miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie przeprowadzono przegląd techniczno-ekonomicznych wskaźników działalności przedsiębiorstw tramwajowych i trolejbusowych. Najważniejsze dane przedstawiono w tabeli 1. Zaprezentowane dane świadczą o tym, że stan komunikacji tramwajowej, jak i trolejbusowej jest bardzo podobny i skrajnie niezadawalający, co sugeruje, że w tym obszarze występuje ogromna ilość problemów wymagających szybkiego rozwiązania.

Prowadzi to do pogorszenia kondycji finansowej przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego i zwiększenia strat. Podstawowymi przyczynami tego stanu są:

- spadek liczby pasażerów korzystających z usług tego rodzaju transportu, przy jednoczesnym wzroście ilości uruchamianego taboru;

Tabela 1

Techniczno-ekonomiczne wskaźniki działalności przedsiębiorstw tramwajowych i trolejbusowych na Ukrainie										
Wskaźnik	przedsiębiorstwa tramwajowe					przedsiębiorstwa trolejbusowe				
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba przewiezionych pasażerów (w mln)	800,5	672,8	632,49	757,46	732,61	1304	1094,13	1089,8	1311,4	1278,35
Udział płacących za przejazd (w %)	33,6	35,85	34,27	33,77	34,48	37,7	36,6	33,5	31,97	32,79
Liczba taboru (sztuki)	2230	2120	2042	2401	2177	3700	3467	3196	3730	3551
Średni wiek taboru (w latach)	22,6	24,7	25,7	26,45	27,53	16	16,7	17,2	17,14	16,85
Praca eksploatacyjna wagonów (w mln km)	73,14	67,79	61,98	79,62	73,6	126,03	119,5	123,51	140,08	138,06
Liczba nowego taboru (sztuk)	45	14	17	78	39	92	30	9	237	216
Odsetek uruchomień (w %)	52,6	57,3	56,3	56,9	60,1	62	62,6	62	62,7	64,9
Współczynnik odnowienia taboru (w %)	2,02	0,66	0,83	3,25	1,79	2,49	0,87	0,28	6,35	6,08
Przychody (w mln hrywien)	181,49	206,8	192,29	280,33	321,03	276,56	291,95	302,59	434,17	492,32
Wydatki (w mln hrywien)	622,53	632,19	696,36	996,92	1077,27	863,54	891,47	979,33	1539,32	1607,73
Zaplanowane transfery środków (w mln hrywien)	707,99	776,67	891,85	835,45	912,67	809,12	922,38	1049,95	1143,39	1248,18
Faktycznie otrzymane środki (w mln hrywien)	373,44	339,85	446,43	627,96	549,38	497,47	461,61	551,44	860,99	780,38
Realizacja planu dofinansowania (w %)	52,75	43,76	50,06	75,16	60,19	61,48	50,05	52,52	75,30	62,52
Straty (w mln hrywien)	-21,67	-425,4	-504,1	-716,6	-756,23	-33,48	-599,52	-676,74	-1105,1	-1115,4

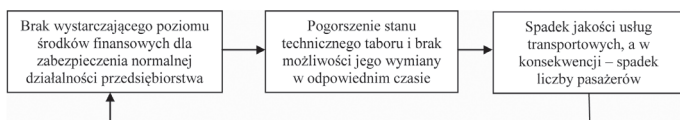
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Korporacji Przedsiębiorstw Miejskiego Transportu Elektrycznego na Ukrainie „Ukrelektrotrans”

- utrzymujący się niski odsetek pasażerów płacących za przejazd w ogólnej strukturze przewiezionych pasażerów, co wynika z posiadanych uprawnień do bezpłatnych przejazdów przez liczne grupy społeczne;
- wzrost kosztów utrzymania taboru, co można wyjaśnić jego stanem technicznym spowodowanym ponadnormatywnym okresem eksploatacji;
- niepełny i niedoskonały sposób kompensacji przewoźnikowi bezpłatnych i ulgowych przejazdów przez władze państwowe i lokalne, o czym świadczy wielkość otrzymanych dotacji – średnio 56,38% planowanych kwot w przedsiębiorstwach tramwajowych i 60,37% – w przedsiębiorstwach trolejbusowych.

Krótką charakterystyka głównych form finansowego wsparcia przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie

Jak pokazała przeprowadzona krótka ocena ogólnego stanu miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie, obecnie negatywnym aspektem funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych jest „błędne koło” zasad ich działania (rys. 3). Przedsiębiorstwa mają trzy warianty wyjścia z tej trudnej sytuacji:

- finansowanie ze środków własnych – wykorzystanie własnych zasobów finansowych przedsiębiorstwa w celu zapewnienia normalnej działalności i zwiększenie ich roli w tworzeniu własnego kapitału;
- kredytowanie – sposób finansowania, w którym potrzeby finansowe przedsiębiorstw zaspokajane są poprzez:
 - kredyty bankowe – udzielane na ściśle określony cel, warunkach, terminach płatności i pod zastaw,
 - kredyt kupiecki – przybierający formę odroczonej płatności za zakupione towary;
- finansowanie z budżetu państwa – funkcjonuje na różnych poziomach administracji [5; s. 140–141].



Rys. 3. „Błędne koło” funkcjonowania miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie
Źródło: opracowanie własne

Finansowanie ze środków własnych jako forma zaspokojenia potrzeb finansowych działalności przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego

Istotą finansowania ze środków własnych jest samodzielne zapewnienie działalności przedsiębiorstwa za pomocą własnych zasobów finansowych, otrzymanych z tytułu bieżącej działalności operacyjnej. Zgodnie z prawem ukraińskim podstawowym źródłem tworzenia środków własnych przedsiębiorstwa są: kapitał zakładowy, odpisy amortyzacyjne, przychód brutto i zysk [5]. W przedsiębiorstwach miejskiego transportu elektrycznego różnica między poziomem dochodów i wydatków przedsiębiorstwa jest na tyle duża, że trudno nie tylko o sfinansowanie nimi niezbędnych wydatków, ale w ogóle o jakiejkolwiek pokrycie bieżących kosztów funkcjonowania (tab.2)

Według danych Korporacji Ukrelektrotrans w latach 2008–2012 wszystkie przedsiębiorstwa miejskiego transportu elektrycznego, zarówno tramwajowe, jak i trolejbusowe, przynosiły straty. Przy czym, największe straty w 2012 roku miało przedsiębiorstwo „Kijewpasstrans” (301,85 mln hrywien w przewozach trolejbusowych i 228,93 mln hrywien w przewozach tramwajowych). W segmencie przewozów trolejbusowych najmniejsze straty miało przedsiębiorstwo KP EGS „TTU m. Jenakijewo” (obwód doniecki) – 0,43 mln hrywien, a w przewozach tramwajowych – KP „Konstantinowskoje TU” (1,67 mln hrywien) [2]. W tych przedsiębiorstwach paradoksalnie jest też najmniejszy stopień pokrycia wydatków przychodami – odpowiednio 7% i 12%. Sytuację tę można wyjaśnić różnicą wielkości realizowanej pracy eksploatacyjnej, odmiennym stanem technicznym taboru i rolą miejskiego transportu elektrycznego w obsłudze komunikacyjnej tych ośrodków. Wuhłehińsk to miasto liczące 8 tysięcy mieszkańców, w którym funkcjonuje 1 linia trolejbusowa obsługiwana przez KP EGS „TTU m. Jenakijewo” 1 trolejbusem, a Konstantynówka to miasto liczące 76 tysięcy mieszkańców, w którym funkcjonują 2 linie tramwajowe obsługiwane 3 wagonami.

Ciągle straty przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie to tradycja jeszcze z czasów ZSRR. Podstawowa przyczyna tej sytuacji to z jednej strony – utrzymanie tendencji do zapewnienia dostępności dla ludności usług publicznego transportu zbiorowego

Tabela 2

Rok	Przedsiębiorstwa tramwajowe				Przedsiębiorstwa trolejbusowe			
	Przychody w mln hrywien	Wydatki w mln hrywien	Straty w mln hrywien	Współczynnik pokrycia wydatków przychodami	Przychody w mln hrywien	Wydatki w mln hrywien	Straty w mln hrywien	Współczynnik pokrycia wydatków przychodami
2006	143,37	412,93	-269,56	34,72%	238,13	626,65	-388,52	38,00%
2007	146,77	475,28	-328,51	30,88%	232,62	722,93	-490,31	32,18%
2008	181,49	622,53	-441,04	29,15%	276,56	863,54	-586,98	32,03%
2009	206,80	632,19	-425,39	32,71%	291,95	891,47	-599,52	32,75%
2010	192,29	696,36	-504,07	27,61%	302,59	979,33	-676,74	30,90%
2011	280,33	996,92	-716,59	28,12%	434,17	1539,32	-1105,15	28,21%
2012	321,03	1077,27	-756,24	29,80%	492,32	1607,73	-1115,41	30,62%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Korporacji Przedsiębiorstw Miejskiego Transportu Elektrycznego na Ukrainie „Ukrelektrotrans”

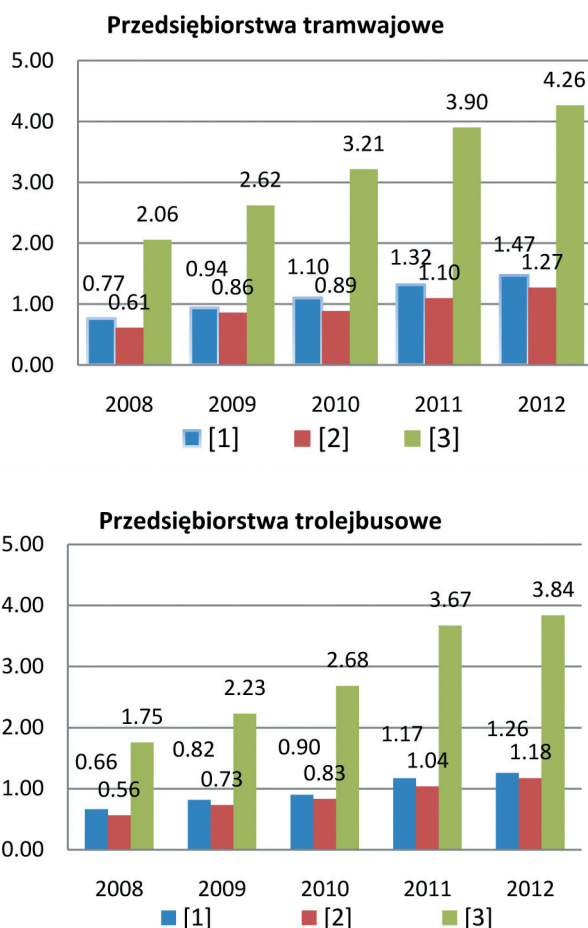
poprzez zatwierdzenie niskich cen biletów, a z drugiej – zagwarantowanie prawa do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów licznym grupom ludności. W ten sposób utrzymywany jest i popularyzowany tzw. socjalistyczny transport miejski [7], również w niepodległej i demokratycznej Ukrainie.

Po przeanalizowaniu kosztów przewozu pasażerów i przeciętnej ceny biletu (rys. 4) widać, że jest to poważny problem. Szczególnie że przy takim sposobie funkcjonowania miejskiego transportu elektrycznego zjawisko to nie powinno mieć miejsca. Zgodnie ze stosownymi postanowieniami Ministerstwa ds. Gospodarki Mieszkaniowo-Komunalnej [8] oraz Ministerstwa Infrastruktury Ukrainy [9], dotyczącymi porządku zasad tworzenia taryfy na usługi miejskiego transportu elektrycznego, przy obliczaniu ceny na początku uwzględniano się „ekonomicznie uzasadnione planowe wydatki” i „planowaną rentowność przewozów” [8], potem – uwzględniano się jeszcze potrzeby inwestycyjne [9]. W ten sposób struktura taryfy teoretycznie uwzględnia:

- planowe zyski, w wielkości dostatecznej dla zapewnienia przewozów transportem tramwajowym i trolejbusowym (zgodnie z zasadami, na poziomie nie wyższym niż 8%);
- potrzeby inwestycyjne, w rozmiarze dostatecznym dla odnowy parku taborowego w ciągu 15 lat i trolejbusowego w ciągu 10 lat, zgodnie z miejscowymi programami rozwoju miejskiego transportu elektrycznego.

Wydawałoby się, że na Ukrainie, w odróżnieniu od Polski, funkcjonujący mechanizm konstrukcji taryfy ukierunkowany jest na zapewnienie maksymalnej zdolności finansowania ze środków własnych przez komunalne przedsiębiorstwa transportowe. Jednakże, jak widać na rysunku 4, mechanizm ten nie funkcjonuje. Główną przyczyną tej sytuacji jest pozostawienie socjalnego modelu funkcjonowania miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie. Znajduje to odzwierciedlenie w przyznaniu licznym kategoriom ludności szerokich praw do bezpłatnych przewozów w miejskim transporcie publicznym.

Na Ukrainie ulgi na przejazd w publicznym transporcie zbiorowym regulowane są przez 22 akty prawne, z których w 13 określono prawo do ulgi na podstawie statusu społecznego, a w 9 – na podstawie przynależności do określonych grup zawodowych. Na przykład, tylko na podstawie postanowień Rady Miasta Doniecka wykaz kategorii pasażerów, korzystających z prawa do bezpłatnego przejazdu lub ulgi, obejmuje 34 kategorie ludności [10]. Wszystko to w sposób pośredni wpływa na kondycję finansową przedsiębiorstw, zwiększając tym samym koszt usług transportowych (rys. 4). Z tych powodów taka forma zaspokojenia potrzeb finansowych funkcjonowania przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie, jak finansowanie ze środków własnych, zwyknie nie działa.



Rys. 4. Porównanie średniego kosztu przewozu pasażera miejskim transportem elektrycznym oraz średniej ceny biletu { [1] – średni koszt przewozu pasażera (w hrywnach), [2] – średnia cena biletu (w hrywnach), [3] – średni koszt przewozu w przeliczeniu na pasażera płaconego za przejazd (w hrywnach) }

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Korporacji Przedsiębiorstw Miejskiego Transportu Elektrycznego na Ukrainie „Ukrelektrotrans”

Praktyka stosowania procedur kredytowania w komunalnych przedsiębiorstwach na Ukrainie

Niemożliwość korzystania przez przedsiębiorstwa miejskiego transportu elektrycznego z finansowania działalności ze środków własnych zmusza je do częstego korzystania z innych form zaspokojenia potrzeb finansowych – z kredytowania. Przy tym warto zaznaczyć, że jeszcze przed 10–15 laty kredyty nie były tak popularne. Sytuacja finansowa podmiotów gospodarczych nie była wtedy tak trudna jak obecnie, a równocześnie nie miały one pełnej swobody działalności, co skutkowało trudnymi procedurami uzyskiwania pozwoleń od miejscowych organów władzy. Jednakże trudna polityczna i ekonomiczna sytuacja na Ukrainie, brak umiejętności organów władzy lokalnej zagwarantowania normalnego funkcjonowania komunalnych przedsiębiorstw transportowych i inne czynniki wpłynęły na to, że przedsiębiorstwom tym pozwolono na korzystanie z tego dość łatwo dostępnego, ale też dość kosztownego źródła finansowania działalności.

Warto również zaznaczyć, że w ostatnim czasie faktycznie same organy władzy państwowej nakłaniają komunalne przedsiębiorstwa transportowe do nadużywania tego źródła. Dobrze prezentuje to następujący przykład.

Tabela 3

W państwowym programie rozwoju miejskiego transportu elektrycznego do 2017 roku [11], będącym podstawowym dokumentem na Ukrainie regulującym kwestie wspierania z budżetu państwa rozwoju tej gałęzi transportu, zapisano, że podstawowymi zadaniami państwa w tej kwestii są:

- zapewnienie funkcjonowania przedsiębiorstw bez strat finansowych, poprzez stosowne kompensacje z budżetu państwowego oraz z budżetów lokalnych z tytułu bezpłatnego przewozu określonych grup mieszkańców;
- rekonstrukcja parków taborowych, wymiana całkowicie wyeksploatowanych wagonów tramwajowych i wozów trolejbusów poprzez zakup nowego taboru rodzimej produkcji i inne działania [11].

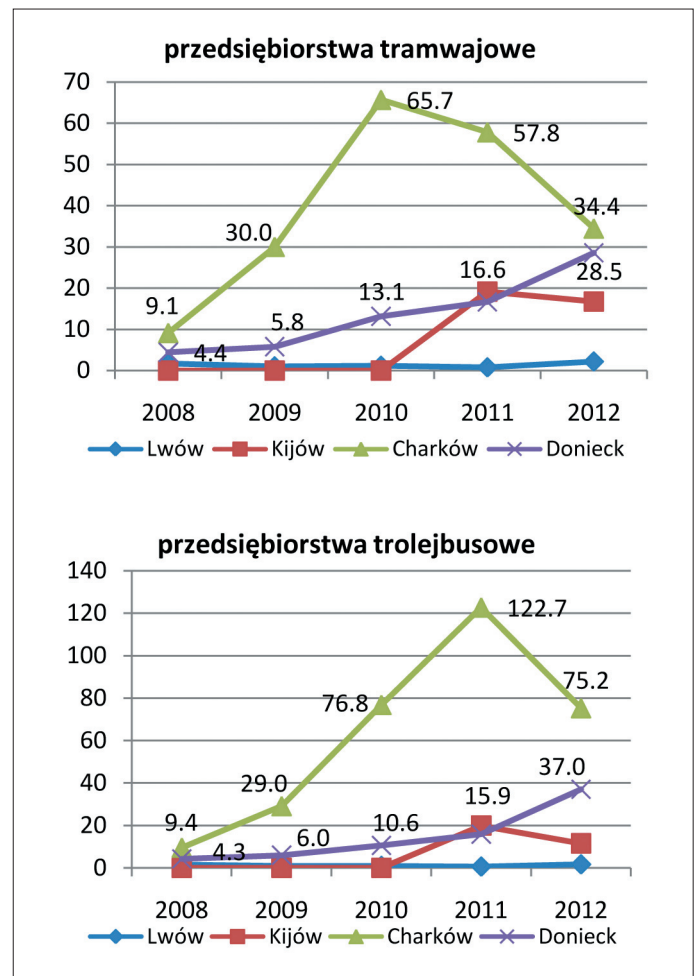
Jednakże ukraińskie realia dowodzą, że te zadania nawet w części nie są realizowane w praktyce. Sytuacja ta zmusza przedsiębiorstwa komunalne do korzystania z kredytów i nie zmieniła się nawet w trakcie tak ważnej imprezy, jak finały mistrzostw w piłce nożnej Euro-2012. Państwowy program przygotowań i przeprowadzenia na Ukrainie finałów mistrzostw w piłce nożnej Euro-2012 przewidywał, że duża część podejmowanych działań, w tym odnowienie taboru, będzie finansowana z budżetu państwa (51,07%), niewielka (3,26%) – z budżetów lokalnych, pozostała (45,57%) – z innych źródeł, w tym własnych pożyczonych środków przedsiębiorstw [12]. Tymczasem i tym razem ciężar odnowienia taboru spoczął na barkach miast i samych przedsiębiorstw, co tylko pogorszyło i tak ich nienajlepszą kondycję finansową. Znalazło to odzwierciedlenie w zwiększeniu zadłużenia przedsiębiorstw, w wyniku wzrostu udziału pożyczonych środków w ogólnej strukturze kapitału.

Jak widać na rysunku 5, komunalne przedsiębiorstwa transportowe na Ukrainie już od dawna korzystają aktywnie z kredytów, nie zważając na skutki takiego postępowania w przyszłości. Przykładowo, zgodnie z Postanowieniem Kijowskiej Rady Miasta w 2006 roku przedsiębiorstwu komunalnemu „Kijewpastrans” udzielono zezwolenia na zastaw nieruchomości komunalnych wspólnoty terytorialnej miasta Kijów pod kredyt na otrzymanie niezbędnych dla bieżącej działalności finansowych środków [13] i z każdym rokiem zakres zastawu ulega zwiększeniu. Niestety, ta forma gwarancji funkcjonowania działalności przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie jest normą. Znajduje to potwierdzenie w analizie aktów prawnych Donieckiej Rady Miasta w zakresie finansowania poprzez kredyty działalności komunalnego przedsiębiorstwa „Donelektroawtotrans” (tab. 3).

W latach 2008–2013 stabilnym źródłem finansowania bieżącej działalności donieckiego przedsiębiorstwa były pożyczone środki. Potwierdzają to praktycznie comiesięczne zezwolenia Donieckiej Rady Miasta. Było to jednak możliwe tylko dzięki:

Analiza aktów prawnych Donieckiej Rady Miasta w zakresie kredytowania komunalnego przedsiębiorstwa „Donelektroawtotrans”		
Postanowienia Rady Miasta	Streszczenie dokumentów	Zapewnienie zadań
№21/19 z 18.07.2008 r., №27/17 z 23.01.2009r., №28/40 z 20.02.2009 r., №29/15 z 20.03.2009 r., 21/27 z 21.09.2012 r., №33/25 z 24.07.2013 r.)	Zgoda dla przedsiębiorstwa na zawarcie z bankiem „Ukrsocbank” umowy kredytowej na otwarcie odnawialnej linii kredytowej z limitem.	Tabor autobusowy oraz tabor miejskiego transportu elektrycznego
№26/10 z 19.12.2008 r., №31/9 z 24.04.2009 r., №5/13 №15.04.2011 r.	Zgoda na zmiany w umowie kredytowej na otwarcie linii kredytowej i umowie hipoteki, podpisanej z Prominvestbankiem.	Nieruchomości przedsiębiorstwa (budynek sanatorium i budynki zajezdni)
№27/18 z 23.01.2009 r., №35/16 z 23.07.2009 r.	Zgoda na zmiany w umowie kredytowej i umowie zastawie podpisanej z Kreditprombankiem w kwestiach zmiany oprocentowania i prolongowania daty zamknięcia linii kredytowej.	Tabor (autobusy dużej pojemności) oraz nieruchomości przedsiębiorstwa
№42/8 z 25.12.2013 r.	Zgoda na ustanowienie zastawu na obiektach własności komunalnej dla otrzymania kredytu w kwocie 7 mln hrywien na okresie dłuższy niż 24 miesiące, oprocentowanego 18% rocznie.	Nieruchomości przedsiębiorstwa (budynki i wyposażenie)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przedsiębiorstwa „Donelektroawtotrans” [10]



Rys. 5. Dynamika wzrostu zadłużenia przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego w wybranych miastach Ukrainy (w mln hrywien)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Korporacji Przedsiębiorstw Miejskiego Transportu Elektrycznego na Ukrainie „Ukrelektrotrans”

- cyklicznemu przekazywaniu pod zastaw każdego roku nieruchomości przedsiębiorstwa, a także podstawowego taboru (autobusów, tramwajów, trolejbusów), będących faktycznie majątkiem wspólnoty terytorialnej miasta Donieck, a jedynie użyczonych przedsiębiorstwu transportowemu na prawach gospodarczego zarządzania;
- możliwości wzięcia kredytu w różnych bankach i tym samym krzyżowego zabezpieczenia: kredyt wzięty w jednym banku służy na pokrycie zadłużenia w innym banku.

Z jednej strony ten sposób finansowania daje przedsiębiorstwu możliwość utrzymania się na powierzchni, ale z drugiej – pograża jego stabilność finansową. Ciągłe, niekontrolowane korzystanie z kredytów bankowych nakręca spiralę długów i w przyszłości może doprowadzić do bankructwa przedsiębiorstwa.

Praktyka finansowania działalności przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego z budżetu państwa

Analizując działalność miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie, a także znaczenie socjalne polegające na zapewnieniu wszystkim mieszkańcom usług publicznego transportu pasażerskiego, jedną z form finansowania ich działalności powinno być finansowanie z budżetu państwa. W światowej i ukraińskiej praktyce bazowym instrumentem budżetowego finansowania były i są transfery środków. Na Ukrainie stosowanymi formami finansowania są: dotacje, subsydia, subwencje i międzybudżetowe transfery środków.

Jednym z głównych źródeł pokrycia bieżących wydatków miejskiego transportu elektrycznego są wpływy z budżetu państwowego Ukrainy jako kompensacyjne wypłaty za bezpłatne przejazdy określonych grup mieszkańców. Zgodnie z art. 89 Kodeksu budżetowego Ukrainy, poszczególne rodzaje wypłat odnoszące się do wydatków budżetów: rejonów, miast znaczenia obwodowego, są brane pod uwagę przy określaniu międzybudżetowych transferów finansowych [14]. Te natomiast należą do środków, które bezpłatnie i bezzwrotnie przekazuje się z jednego do drugiego budżetu. Takie wydatki finansowane są ze środków subwencji budżetu państwowego Ukrainy procedurą określoną przez Radę Ministrów [14, art. 102].

Ogólnie rzecz biorąc, mechanizm finansowania wydatków lokalnych wdrażających działania z zakresu państwowych programów socjalnego zabezpieczenia ludności odnośnie kompensacyjnych wypłat za bezpłatne przejazdy transportem publicznym regulowany jest obecnie przez kilka aktów normatywnych [15, 16]. Przy czym przeważnie określają one tylko zasadę wyliczenia środków z budżetu wyższego poziomu na niższy, a także określają metodę wyliczenia liczby przewiezionych pasażerów (uwzględniając uprawnionych do ulgowego i bezpłatnego przejazdu). Brakuje jednakże wspólnej metody wyliczenia strat komunalnych przedsiębiorstw transportowych z tytułu realizacji prawa do bezpłatnych przewozów określonych grup ludno-

ści. Daje to możliwość organom lokalnej administracji samodzielnie zatwierdzać stosowaną metodykę wyliczeń takich strat.

Przegląd stosowanych lokalnie rozwiązań pokazał, że ogólny algorytm określenia rozmiaru kompensacyjnych wypłat z budżetu państwowego za bezpłatne przejazdy w różnych regionach kraju jest podobny. Różnica dotyczy tylko metodyki wyliczenia liczby bezpłatnych pasażerów. Obecnie na Ukrainie stosuje się trzy podobne metody:

- obliczenia na podstawie współczynników stosunku pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i pasażerów płacących za przejazd, przyjętych na określony okres przez obwodowe urzędy statystyczne i organy władzy państwowej (charakterystyczny dla centrów obwodowych i dużych miast);
- obliczenia na podstawie współczynników stosunku pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i pasażerów płacących za przejazd, określony na podstawie badania potoku pasażerskiego na funkcjonujących liniach komunikacyjnych (charakterystyczny dla małych miast i centrów rejonowych);
- talonowy (biletowy) sposób obliczeń (charakterystyczny dla średnich i małych miast).

Także analiza funkcjonujących zasad finansowania budżetowego działalności przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego pokazała, że na chwilę obecną rozdzielanie danego rodzaju budżetowych środków z budżetu państwa na budżety lokalne realizowana jest według określonej, syntetycznej metody. Metoda ta opiera się na dwóch podstawowych kryteriach, będących podstawą dla rozdzielania subwencji między jednostkami administracyjnymi:

- liczby przewiezionych pasażerów płacących za przejazd;
- liczby mieszkańców, mających prawo do bezpłatnych przejazdów i zamieszkujących w określonej jednostce administracyjnej.

Pomimo powszechnego stosowania we wszystkich regionach Ukrainy metoda ta nie jest idealna. Głównym jej niedostatkiem jest to, że nie uwzględnia ona: po pierwsze – faktycznych możliwości przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego w zakresie zapewnienia przewozu pasażerów uprawnionych do bezpłatnych i ulgowych przejazdów (w szczególności ilości taboru, faktycznego jego uruchomienia, wykonywanej pracy eksploatacyjnej itd.), po drugie – stopnia wykorzystywania uprawnień na bezpłatne przejazdy.

Dane korporacji „Ukrelektrotrans” w 2012 roku dotyczące działalności przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego w obwodzie donieckim (tab. 5) w sposób wiarygodny potwierdzają brak zależności pomiędzy poziomem finansowej pomocy z budżetu państw a uzyskiwanymi rezultatami działalności. Przykładowo – KP JeGS „TTU m. Jenakijewo” i KP „Gorłowskoje TTU”, które zgodnie mają najniższe wartości wskaźników działalności transportowej

Tabela 4

Podstawowe wskaźniki działalności przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego w obwodzie donieckim w 2012 r.

Nazwa przedsiębiorstwa *)	udział przewozów pasażerskich przedsiębiorstwa w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w obwodzie [%]	wskaźnik uruchomień taboru [%]	przebieg wagonów lub wozów [tys. wagonokm lub wozokm]	udział pasażerów płacących za przejazd [%]	koszt przewozu pasażera [hrywny]	poziom pokrycia wydatków przychodami [%]	poziom pokrycia wydatków subwencjami i dotacjami [%]
KKP DGS „Donelektroawtotrans”	39,3	64,8	15674,1	39,5	1,36	37,35	40,35
KP „Mariupolskoje TTU”	16,1	68,25	5527,1	22,47	1,49	16,6	72,66
KP „Gorfowskoje TTU”	3,4	51,65	1016,7	18,95	1,99	6,5	75,41
KP „Kramatorskoje TTU”	9,0	84,8	1284,6	22,47	1,67	18,5	57,23
KP JeGS «TTU m. Jenakijewo»	2,9	27,45	473,7	22,44	2,15	11,5	75,23

*) do analizy zostały wybrane te przedsiębiorstwa miejskiego transportu elektrycznego z obszaru obwodu donieckiego, w których przewozy pasażerów realizowane są zarówno komunikacją tramwajową, jak też i trolejbusową.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Korporacji Przedsiębiorstw Miejskiego Transportu Elektrycznego „Ukrelektrotrans”

(w szczególności dotyczy to odsetka pasażerów płacących za przejazd, a także udziału przewozów pasażerskich przedsiębiorstwa w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w obwodzie), w analizowanym okresie dzięki znacznej pomocy finansowej z budżetu państwa osiągnęło stopień pokrycia kosztów przychodami na poziomie odpowiednio 75,23% i 75,41%. Taka sytuacja jest tylko potwierdzeniem, że zastosowanie syntetycznej metody budżetowego finansowania między poszczególnymi ośrodkami sprawia, że przedsiębiorstwa transportowe nie są zainteresowane poprawą rezultatów swojej działalności.

W związku z powyższym autorzy chcieliby zaproponować krótkoterminowe uproszczenie i udoskonalenie zasad budżetowego finansowania działalności miejskiego transportu elektrycznego, uwzględniając przy rozdzieleniu subwencji rolę wielkości przewozów pasażerów płacących za przejazd, a także wykonywaną przez tabor pracę eksploatacyjną. Matematycznie można przedstawić to w sposób następujący:

$$V = \frac{Q_1 \div Q_2 + T_1 \div T_2}{2} \times 100\% \quad T_1 = (Q_3 \div R_3) \times R_1$$

gdzie:

V – odsetek rozdzielanej subwencji pomiędzy jednostkami administracyjnymi (w %)

Q_1 – liczba przewiezionych pasażerów, płacących za przejazd w danej jednostce administracyjnej (w tys. osób)

Q_2 – liczba przewiezionych pasażerów, płacących za przejazd w całym obwodzie (w tys. osób)

T_1 – liczba przewiezionych pasażerów bezpłatnie w przeliczeniu na wykonywaną pracę eksploatacyjną taboru (w tys. osób/tys. km)

T_2 – liczba przewiezionych pasażerów bezpłatnie w całym obwodzie (w tys. osób)

Q_3 – liczba mieszkańców obwodu posiadających uprawnienia do bezpłatnych przejazdów w miejskim transporcie elektrycznym (w tys. osób)

R_3 – praca eksploatacyjna taboru wykonana w całym obwodzie (w tys. km)

R_1 – praca eksploatacyjna taboru wykonana w danej jednostce administracyjnej (w tys. km).

Zastosowanie tego algorytmu przy podziale subwencji pomiędzy poszczególnymi ośrodkami wydaje się możliwe do wdrożenia aplikacyjnego w krótkoterminowej perspektywie. W dalszej przyszłości konieczne jest zastosowanie kompleksowych, bardziej radykalnych miar i instrumentów, a w szczególności:

- 1) dotowanie bezpłatnych przejazdów w sposób pośredni, a także ograniczenie liczby osób uprawnionych do bezpłatnych i ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym;
- 2) przejście na opłaty za przejazd kartami elektronicznymi i rejestracja bezpłatnych przejazdów za pomocą kart wydanych osobom uprawnionym (pomoc publiczna adresowana do konkretnych osób), co pozwoli przeliczyć faktyczną wielkość zrealizowanych bezpłatnych przejazdów i wynikającą z tego tytułu stratę przewoźnika.

Przyszłość miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie rysuje się niestety w ciemnych barwach. Potrzeby inwestycyjne – zarówno w zakresie zdekapitalizowanej infrastruktury jak też wyeksploatowanego do granic możliwości taboru – są ogromne. Na Ukrainie w ostatnich latach tylko nieliczne miasta otrzymywały nowy tabor, głównie trolejbusowy, a i to w niewielkich ilościach. Jakikolwiek remonty infrastruktury jeśli były, to tylko w dużych miastach. Najkrócej rzecz ujmując, nie ma za bardzo czym, jak też i po czym jeździć. Jeśli tramwaje i trolejbusy na Ukrainie mają nadal funkcjonować, konieczne są gigantyczne nakłady inwestycyjne, co w najbliższych latach może być trudne z racji katastrofalnego stanu finansów publicznych i trudnej sytuacji geopolitycznej. A jeśli mają być czymś więcej niż formą pomocy socjalnej dla najbardziej potrzebującej warstwy społeczeństwa, konieczne są głębokie reformy systemowe.

Przypuszczalnie zatem w najbliższych kilku latach może mieć miejsce proces, jaki nastąpił już w niektórych krajach Związku Radzieckiego (np. w Gruzji, w Kazachstanie), czyli zamykanie niedoinwestowanych sieci miejskiego transportu elektrycznego z przyczyn technicznych i ekonomicznych. Na razie większość sieci tramwajowych i trolejbusowych na Ukrainie jeszcze funkcjonuje, a w ostatnich latach zamknięto jedynie kilka: Makiejewka (2006 r. – tramwaje, ale pozostawiono trolejbusy), Dzierżyńsk (2007 r. – trolej-

busy), Stachanów (2007 r. – tramwaje, 2011 r. – trolejbusy) i Dobropole (2011 r. – trolejbusy). Ale w najbliższych latach lista ta może się naprawdę znacząco wydłużyć. A już zupełnie odrębnym pytaniem, na ten moment właściwie niemożliwym do udzielenia odpowiedzi, jest wpływ na przyszłość państwa trwającego od kilku miesięcy na Wschodzie Ukrainy konfliktu zbrojnego.

Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzona analiza podstawowych form zaspokojenia potrzeb finansowych działalności przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie pozwoliła na sformułowanie następujących wniosków:

1. Utrzymana tendencja rozwoju miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie, zgodna z „socjalistyczną” koncepcją, znacząco hamuje jego normalny, zrównoważony rozwój i ogranicza możliwość pełnego wykorzystania podstawowych form zabezpieczenia potrzeb finansowych jego działalności. Prowadzi to do chronicznego braku środków finansowych w przedsiębiorstwach, co pośrednio znajduje odzwierciedlenie w obniżeniu ilościowych i jakościowych wskaźników rozwoju systemów miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie.
2. Włączenie do struktury taryf na usługi przewozu miejskim transportem elektrycznym takich elementów, jak planowane zyski, a później również i potrzeby inwestycyjne, nie daje możliwości pełnego pokrycia kosztów działalności przychodami. Jest to związane, w pierwszej kolejności, z przewagą bezpłatnych i ulgowych przejazdów w strukturze przewożonych pasażerów miejskim transportem elektrycznym. Utrzymanie się tej tendencji pośrednio wpływa na kondycję finansową komunalnych przedsiębiorstw, zwiększając tym samym faktyczny koszt usług transportowych w przeliczeniu na pasażera płacącego za przejazd. Dla samych przedsiębiorstw stwarza brak możliwości przejścia na zasady samofinansowania.
3. W rezultacie braku możliwości zaspokojenia potrzeb finansowych działalności środkami własnymi przedsiębiorstwa miejskiego transportu elektrycznego zmuszone są posilkować się kredytami. Początkowo takie działania częściowo pomagają rozwiązywać bieżące problemy (w szczególności finansowanie aktywów obrotowych przedsiębiorstwa, a także częściowo i nabycie taboru). Jednakże ciągle korzystanie z kredytów znacznie pogarsza położenie i tak już niestabilnych finansowo przedsiębiorstw, zwiększając ryzyko ich bankructwa.
4. Ważnym źródłem zaspokojenia potrzeb finansowych działalności przedsiębiorstw miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie są dotacje z budżetu państwa. Mają one na celu przede wszystkim kompensowanie przedsiębiorstwom transportowym strat z tytułu bezpłatnego lub ulgowego przewozu pasażerów. Jednakże funkcjonujący na chwilę obecną w Ukrainie sposób rozdzielania środków budżetowych pomiędzy poszczególne jednostki administracyjne, bez uwzględnienia liczby pa-

sażerów płacących za przejazd i realizowanej przez przewoźnika pracy eksploatacyjnej pozbawia przedsiębiorstwa motywacji do podwyższenia wskaźników efektywności swojej działalności.

5. Wnioski z przeprowadzonych badań są cenne nie tylko dla samej Ukrainy, ale również dla innych państw, zwłaszcza w kontekście niezbędnych do przeprowadzenia w kraju reform, z uwagi na trudne położenie finansowe państwa. Zebrane pozytywne i negatywne doświadczenia pomogą innym krajom nie popełnić tych samych błędów, jakie każdego roku popełniane są na Ukrainie.

Literatura

1. Prawo Ukrainy „O miejskim transporcie elektrycznym” № 1914-IV z 29.06.2004 r.
2. Wskaźniki działalności tramwajowych i trolejbusowych przedsiębiorstw na Ukrainie w 2012 r., red. Wirczenko W.W., Kijów 2013.
3. <http://ukrstat.gov.ua>
4. Rozporządzenie Gabinetu Ministrów Ukrainy „O zatwierdzeniu koncepcji Państwowego Programu Budowy i Rozwoju Sieci Metra na lata 2005–2020” № 350-r. z 19.08.2005 r.
5. Kosteckij W., Teoretyczno-praktyczne podejście w określeniu finansowego zabezpieczenia działalności przedsiębiorstwa, „Halickie wieści ekonomiczne”, 2010, nr 4.
6. Metodyczne rekomendacje przy wypełnianiu formularzy sprawozdań finansowych, zatwierdzone Postanowieniem Ministra Finansów Ukrainy № 433 z 28.03.2013 r. Księgowość, № 12, 2013.
7. Fainberg A. I. i in., *Ekonomika, organizacja i planowanie miejskiego transportu elektrycznego*. Podręcznik dla technikum, Wyd. Transport, Moskwa 1987.
8. Postanowienie Ministerstwa ds. Gospodarki Mieszkaniowo-Komunalnej Ukrainy „O zatwierdzeniu porządku konstruowania taryf na usługi miejskiego transportu elektrycznego (tramwaj, trolejbus)” № 96 z 25.07.2007 r.
9. Postanowienie ministra infrastruktury Ukrainy „O zatwierdzeniu porządku konstruowania taryf na usługi miejskiego transportu elektrycznego (tramwaj, trolejbus)” № 940 z 25.11.2013 r.
10. <http://www.lukyanchenko.donetsk.ua>
11. Postanowienie Gabinetu Ministrów Ukrainy „O zatwierdzeniu państwowego programu rozwoju miejskiego transportu elektrycznego do 2017 roku” № 1855 z 29.12.2006 r.
12. Postanowienie Gabinetu Ministrów Ukrainy „O zatwierdzeniu państwowego celowego programu przygotowania i przeprowadzenia na Ukrainie finałów mistrzostw w Piłce nożnej Euro-2012” № 357 z 14.04.2010 r.
13. Postanowienie kijowskiej Rady Miasta „O udzieleniu zgody komunalnemu przedsiębiorstwu „Kijewpastrans” na zastaw majątku wspólnoty terytorialnej miasta Kijów” № 9/3100 z 2.02.2006 r.
14. Kodeks Budżetowy Ukrainy № 2456-VI z 08.07.2010 r.
15. Postanowienie Gabinetu Ministrów Ukrainy „O zatwierdzeniu porządku finansowania wydatków lokalnych budżetów wdrażających działania w zakresie państwowych programów socjalnego zabezpieczenia ludności jako subwencji z budżetu państwa” № 256 z 04.03.2002 r.
16. Decyzja Ministerstwa Statystyki Ukrainy „O zatwierdzeniu Instrukcji ws. porządku badania liczby pasażerów przewożonych transportem publicznych na liniach komunikacyjnych” № 150 z 27.05.1996 r.