

ОЦІНЮВАННЯ ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Резюме. Здійснено оцінювання сучасного стану міського електротранспорту в Україні. Визначено основні проблеми розвитку даної сфери та обґрунтовано нові, альтернативні існуючим, напрямки реформування діючої системи організації пасажирських перевезень міським електротранспортом в Україні.

The summary. The estimation of current state of the public electric transport development in Ukraine and Donetsk region is considered in this paper. The main problems of this sector were identified on the basis of the estimation and new alternative reforming directions of passenger traffic system by public electric transport in Ukraine were established.

Ключові слова: транспортна система, міський електротранспорт, самоокупність, ефективність господарювання, сталій розвиток, реформування системи пасажирських перевезень.

Постановка проблеми. Вагоме соціально-економічне, а в останній час із урахуванням основних аспектів сталого розвитку міст України й екологічне значення міського електротранспорту для нашої країни зумовлено його значною часткою в загальному обсязі перевезень населення, що склалося історично. Проте ті негативні зміни, невдалі реформи та некомпетентні дії органів влади у сфері економіки, політики й суспільного життя в цілому та реформування житлово-комунального господарства України, зокрема, справили певний негативний вплив й на систему пасажирських перевезень міським електротранспортом. Ті заходи та дії, що були визнані як перспективні у розвитку міського електротранспорту України, за час своєї майже восьмирічної реалізації не принесли очікуваного результату. Тому актуальним є проведення додаткових ґрунтовніших досліджень накопичених проблем у сфері міського електротранспорту з метою подальшого обґрунтування нових напрямків реформування даної галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Функціонування міського електротранспорту завжди викликало неабиякий інтерес серед учених та дослідників. Особлива увага з боку науковців була приділена проблемам забезпечення ефективного функціонування даної галузі. Найбільш широкомасштабними та ґрунтовними в цьому контексті на даний момент є дослідження В.В. Димченко, В.Х. Далека, Ю.М. Косого, В.В. Костецького, Т.Б. Кушнір, М.Ю. Радченко, Л.Г. Чеканової та інших. У своїх роботах дані дослідники висвітлили різні аспекти та особливості господарювання підприємств міського електротранспорту – від технічних до особливостей економіки та управління даною сферою. Водночас у сучасній вітчизняній літературі небагато досліджень, присвячених проблемам забезпечення комплексного розвитку системи пасажирських перевезень міським електротранспортом, обґрунтуванню дієвих та ефективних напрямків її реформування.

Метою даного дослідження є розкриття проблем розвитку міського електротранспорту в Україні, оцінювання ефективності та дієвості запровадженого процесу реформування даної галузі та обґрунтування на цій основі нових, альтернативних існуючим, напрямків реформування діючої системи пасажирських перевезень міським електротранспортом на принципах самоокупності та самодостатності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні міський електричний транспорт забезпечує перевезення населення в межах 54 міст України [6]. В цілому відповідно до ст. 1 Закону України «Про міський електротранспорт» до міського електричного транспорту в Україні відносять такі три види громадського транспорту – трамвай, тролейбус та метрополітен [2]. Разом з тим, історично так склалося в нашій країні, що поряд з міським електричним транспортом високе соціально-економічне значення в забезпеченні комфортних умов для міського населення в пасажирських перевезеннях набув та не перестає утримувати й автомобільний (автобусний) пасажирський транспорт. Дане твердження наочно ілюструє інформація на рис. 1.

Реальним конкурентом автомобільному громадському транспорту за своїми показниками швидкості та безпечності в Україні, як вже відбулося в інших більш розвинених країнах світу, з урахуванням характеру забудови та обсягу міських перевезень міг би стати такий вид міського електротранспорту, як метрополітен. Перспективність його розвитку

підкреслюється достатню популярністю, доступністю та зручністю застосування порівняно з іншими видами міського громадського транспорту, про що свідчить хоча б той факт, що функціонуючи сьогодні лише в трьох містах України – Києві, Харкові та Дніпропетровську – даний вид електротранспорту станом на 01.01.2011 року вже займає 9,5% в загальній структурі міських пасажирських перевезень (див. рис. 1).

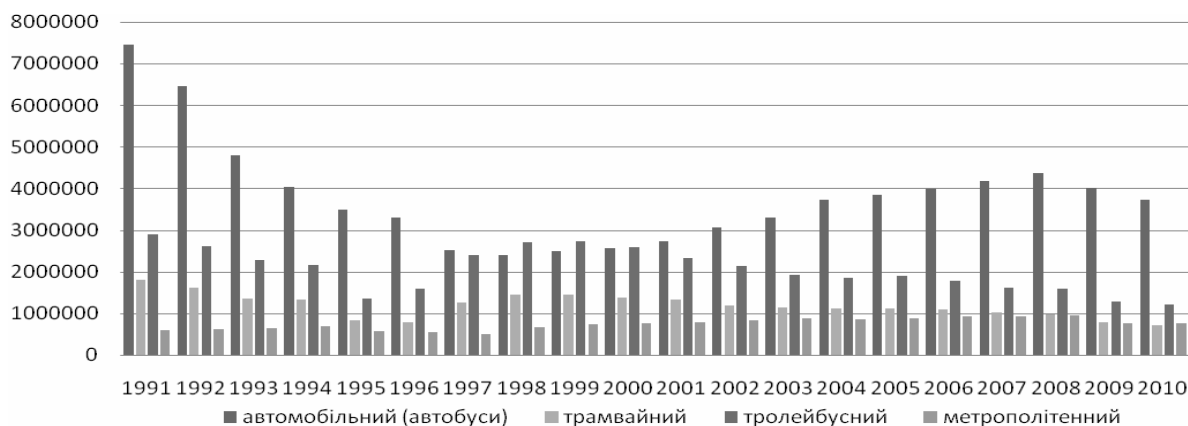


Рисунок 1. Динаміка перевезень пасажирів за видами транспорту загального користування по Україні (тис.пас.) [6]

Проте незважаючи на те, що в країні на законодавчому рівні обґрунтована гостра необхідність закінчення будівництва метрополітену у Донецьку та початку нового метробудівництва у Запоріжжі, Львові, Маріуполі, Одесі й деяких інших великих містах [4], реально ж сьогодні в Україні даний процес призупинено та майже повністю знято з розгляду органами державної влади.

Тому сьогодні, як і двадцять років назад, серед існуючих в Україні видів міського електротранспорту найбільше розповсюдження набули трамвайний та тролейбусний, частка яких на ринку міських пасажирських послуг в Україні на кінець 2010 року відповідно складала 15,2% та 26,25% (див. рис. 1).

Незважаючи на те, що сьогодні міський електротранспорт продовжує відігравати велику роль у житті кожного українського міста, в цілому ж за даними Державного комітету статистики України останнім часом у діяльності даного виду транспорту намітилися стабільні тенденції до зниження обсягів транспортної роботи, з одного боку, та погіршення показників якості та безпечності транспортного обслуговування – з іншого. Детальна інформація щодо динаміки перевезень пасажирів трамвайним та тролейбусним транспортом в Україні в розрізі областей та міст обласного значення відповідно наведена в табл. 1 та 2.

Таблиця 1

Перевезення пасажирів трамвайним транспортом в Україні (млн. пас.) [6]

Регіон	Роки					Темпи приросту, %			
	2006	2007	2008	2009	2010	2007/ 2006	2008/ 2007	2009/ 2008	2010/ 2009
Україна	1083	1027	963	787	714	-5,17	-6,23	-18,28	-9,28
Автономна Республіка Крим	10	13	15	14	14	30,00	15,38	-6,67	0,00
Області									
Вінницька	63	62	54	53	57	-1,59	-12,90	-1,85	7,55
Дніпропетровська	234	225	190	157	149	-3,85	-15,56	-17,37	-5,10
Донецька	192	193	197	155	150	0,52	2,07	-21,32	-3,23
Житомирська	16	17	21	9	9	6,25	23,53	-57,14	0,00
Запорізька	73	61	62	58	56	-16,44	1,64	-6,45	-3,45
Луганська	14	13	12	12	*	-7,14	-7,69	0,00	-
Львівська	59	52	50	49	50	-11,86	-3,85	-2,00	2,04
Миколаївська	49	40	40	32	22	-18,37	0,00	-20,00	-31,25
Одеська	65	62	52	58	48	-4,62	-16,13	11,54	-17,24
Сумська	8	8	7	7	6	0,00	-12,50	0,00	-14,29
Харківська	130	118	101	77	75	-9,23	-14,41	-23,76	-2,60
місто Київ	170	163	162	106	69	-4,12	-0,61	-34,57	-34,91

* Інформація конфіденційна відповідно до Закону України "Про державну статистику».

Дані табл. 1 свідчать про те, що протягом 2006–2010 років у цілому по Україні спостерігається суттєве зменшення кількості перевезених пасажирів трамвайним транспортом, зокрема з 1083 млн. пасажирів у 2006 році до 714 млн. пасажирів у 2010 році (або на 34,07%). У цілому в більшості областей України простежується стійка тенденція зниження обсягів транспортної роботи трамвайних господарств, серед яких, зокрема, особливо слід виділити місто Київ, Харківську, Сумську, Львівську, Запорізьку, Луганську, Вінницьку та Дніпропетровську області. При цьому слід відзначити, що в таких регіонах як Житомирська область та місто Київ скорочення обсягів роботи трамвайних господарств протягом останніх двох-трьох років є настільки стрімким та вагомим, що в подальшому збереження подібної тенденції може поставити під загрозу повне забезпечення вказаних регіонів даним видом міського електричного транспорту.

Незначно краща ситуація простежується у сфері функціонування тролейбусного транспорту України. Незважаючи на те, що в цілому забезпеченість областей та міст України даним видом транспорту є значно вище порівняно з трамвайним, про що свідчать як обсяги транспортної роботи тролейбусних господарств, так і їх географія відповідно до даних табл.2, в цілому ж загальним для всіх регіонів та областей України також є скорочення обсягів перевезення пасажирів зазначених суб'єктів господарювання, зокрема з 1788 млн. пасажирів у 2006 році до 1204 млн. пасажирів у 2010 році (або на 32,7%).

При цьому слід відзначити, що по регіонах динаміка роботи тролейбусних господарств є нестабільною та неоднозначною. У деяких регіонах, зокрема в Автономній Республіці Крим, Донецькій, Луганській, Полтавській, Черкаській областях та місті Києві позитивна тенденція збільшення обсягів перевезень пасажирів зазначеним видом транспорту протягом 2006–2008 років змінюється значними скороченнями даних показників протягом 2009–2010 років, що пояснюється існуючою на той час макроекономічною ситуацією в країні.

Таблиця 2

Перевезення пасажирів тролейбусним транспортом в Україні (млн.пас.) [6]

<i>Регіон</i>	<i>Роки</i>					<i>Темпи приросту, %</i>			
	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2007/ 2006</i>	<i>2008/ 2007</i>	<i>2009/ 2008</i>	<i>2010/ 2009</i>
Україна	1788	1621	1580	1283	1204	-9,34	-2,53	-18,80	-6,16
Автономна Республіка Крим	66	70	87	67	61	6,06	24,29	-22,99	-9,70
Області									
Вінницька	79	76	63	61	65	-3,80	-17,11	-3,17	6,56
Волинська	43	31	37	22	19	-27,91	19,35	-40,54	-13,64
Дніпропетровська	101	86	61	53	51	-14,85	-29,07	-13,11	-3,77
Донецька	207	218	217	170	185	5,31	-0,46	-21,66	8,82
Житомирська	100	80	61	47	49	-20,00	-23,75	-22,95	4,26
Запорізька	34	27	32	30	25	-20,59	18,52	-6,25	-16,67
Івано-Франківська	23	21	21	20	22	-8,70	0,00	-4,76	10,00
Київська	8	6	5	5	4	-25,00	-16,67	0,00	-20,00
Кіровоградська	20	19	23	23	3	-5,00	21,05	0,00	-86,96
Луганська	103	104	106	84	82	0,97	1,92	-20,75	-2,38
Львівська	39	37	37	27	26	-5,13	0,00	-27,03	-3,70
Миколаївська	14	12	16	13	9	-14,29	33,33	-18,75	-30,77
Одеська	64	57	61	45	39	-10,94	7,02	-26,23	-13,33
Полтавська	41	50	49	35	33	21,95	-2,00	-28,57	-5,71
Рівненська	34	29	30	34	*	-14,71	3,45	13,33	-
Сумська	28	26	21	20	21	-7,14	-19,23	-4,76	5,00
Тернопільська	25	19	18	18	19	-24,00	-5,26	0,00	5,56
Харківська	140	113	103	74	88	-19,29	-8,85	-28,16	18,92
Херсонська	75	47	52	42	37	-37,33	10,64	-19,23	-11,90
Хмельницька	66	67	49	43	*	1,52	-26,87	-12,24	-
Черкаська	23	22	31	23	26	-4,35	40,91	-25,81	13,04
Чернівецька	52	47	43	42	*	-9,62	-8,51	-2,33	-
Чернігівська	63	43	42	40	*	-31,75	-2,33	-4,76	-
місто Київ	262	253	269	191	124	-3,44	6,32	-29,00	-35,08
місто Севастополь	78	61	46	54	56	-21,79	-24,59	17,39	3,15

* Інформація конфіденційна відповідно до Закону України "Про державну статистику».

Разом з тим у таких областях, як Дніпропетровська, Житомирська, Київська, Львівська, Тернопільська, Хмельницька, Чернівецька та Чернігівська майже протягом усього аналізованого періоду простежується стабільна тенденція щодо скорочення обсягів транспортної роботи тролейбусних господарств, що являє собою вже закономірний результат негативного впливу лише внутрішніх чинників та механізмів.

Для оцінювання проблем, що виникають у сфері міського електротранспорту, виконано аналіз техніко-економічних показників діяльності трамвайно-тролейбусних господарств України, динаміки пасажирообороту, технічного стану рухомого складу зазначених суб'єктів господарювання, а також рівня зовнішнього фінансування їх основної діяльності та тенденцій

змін. На основі статистичних даних у табл. 3 та 4 представлена інформація щодо зміни ключових техніко-економічних показників підприємств міського електротранспорту в Україні.

Таблиця 3
Техніко-економічні показники діяльності трамвайних господарств [6]

Показники	Абсолютні значення					Темпи приросту, %			
	2006	2007	2008	2009	2010	2007/ 2006	2008/ 2007	2009/ 2008	2010/ 2009
Перевезено пасажирів, млн	906,89	858,83	800,5	672,8	632,49	-5,30	-6,79	-15,95	-5,99
Пасажирооборот, млрд. пас. км	6,3	5,8	5,4	4,4	3,9	-7,94	-6,90	-18,52	-11,36
Пит. вага пл. пасажирів, %	34,9	34,6	33,6	35,85	34,27	-0,86	-2,89	6,70	-4,41
Кіл-сть рух. складу(РС), од.	2339	2299	2230	2120	2042	-1,71	-3,00	-4,93	-3,68
Сер. вік вагонів, років	20,6	21,8	22,6	24,7	25,7	5,83	3,67	9,29	4,05
Пробіг вагонів, млн. маш./км	80,74	76,78	73,14	67,79	61,98	-4,90	-4,74	-7,31	-8,57
Отримано маш., од.	19	36	45	14	17	89,47	25,00	-68,89	21,43
Коеф-єнт випуску РС	55,7	54,3	52,6	57,3	56,3	-2,51	-3,13	8,94	-1,75
Коеф-єнт оновлення РС	0,81	1,57	2,02	0,66	0,83	92,77	28,87	-67,27	26,07
Довжина шляхів сполучення, тис. км	2,00	2,00	2,00	2,00	1,96	0,00	0,00	0,00	-2,00
Доходи, млн. грн	143,37	146,77	181,49	206,8	192,29	2,37	23,66	13,95	-7,02
Витрати, млн. грн	412,93	475,28	622,53	632,19	696,36	15,10	30,98	1,55	10,15
Заплан. дотації, млн. грн	421,27	496,31	707,99	776,67	891,85	17,81	42,65	9,70	14,83
Факт. отрим. дотації, млн. грн	199,56	272,82	373,44	339,85	446,43	36,71	36,88	-8,99	31,36
Збитки, млн. грн	-49,39	-36,21	-21,67	-425,41	-504,07	-26,69	-40,15	1863,13	18,49
Виконання плану держ. фін-ння, %	47,37	54,97	52,75	43,76	50,06	16,04	-4,04	-17,04	14,40

Дані табл.3, 4 свідчать про те, що в цілому тенденції зміни ключових показників для трамвайних та тролейбусних господарств по всій території України є загальними та вкрай невітшними. З табл. 3 та 4 бачимо, що протягом 2006–2010 років на підприємствах міського електротранспорту в Україні спостерігається збільшення як доходів, так і витрат на утримання парку рухомого складу. При цьому слід відзначити, що темпи змін зростання витрат майже протягом усього аналізованого періоду значно перевищують темпи змін зростання доходів. Значний розрив між показниками витрат та доходів і перевищення у кілька разів (відповідно у 2,7 та 3,4 раза) перших над другими зумовлено, з одного боку, зниженням загального пасажирообороту на міському електротранспорті при одночасній нерівномірній зміні кількості випуску транспорту на лінії, з іншого, – наданням значної кількості пільг щодо оплати проїзду широким верствам населення та несвоєчасною компенсацією вартості їх проїзду органами державної та місцевої влади.

Не зважаючи на зменшення перевезень електротранспортом, він залишається найбільш демократичним видом міського громадського транспорту завдяки нижчій вартості проїзду, а також наявності пільг для багатьох категорій пасажирів. Сьогодні, наприклад, тільки в Донецькій області, за рішеннями міських рад перелік пасажирів, які користуються правом безоплатного проїзду та пільгами в маршрутних таксі усіх форм власності та в міському пасажирському транспорті, що працює в звичайному режимі, налічує близько 34 категорій громадян. У середньому по Україні питома вага пасажирів Донецької області, які скористалися у 2010р. безкоштовним проїздом, становила 65,1%, у Луганській області – 77,8%, у Дніпропетровській – 66,5%, у Харківській – 64,7%, у Запорізькій – 64,2% [5].

Таблиця 4

Техніко-економічні показники діяльності тролейбусних господарств [6]

<i>Показники</i>	<i>Абсолютні значення</i>					<i>Темпи приросту, %</i>			
	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2007/ 2006</i>	<i>2008/ 2007</i>	<i>2009/ 2008</i>	<i>2010/ 2009</i>
Перевезено пасажирів, млн	1518,8	1359,4	1304,0	1094,13	1089,8	-10,50	-4,08	-16,09	-0,40
Пасажирооборот, млрд. пас. км	10,4	9,3	9	7,3	6,9	-10,58	-3,23	-18,89	-5,48
Пит. вага пл. пасажирів, %	42,5	40,2	37,7	36,6	33,5	-5,41	-6,22	-2,92	-8,47
Кіл-сть рух. складу (РС), од.	3956	3863	3700	3467	3196	-2,35	-4,22	-6,30	-7,82
Сер. вік вагонів, років	15,5	15,7	16	16,7	17,2	1,29	1,91	4,38	2,99
Пробіг вагонів, млн. маш./км	140,32	133,87	126,03	119,5	123,51	-4,60	-5,86	-5,18	3,36
Отримано маш., од.	94	179	92	30	9	90,43	-48,60	-67,39	-70,00
Коеф-єнт випуску РС	59,8	61,8	62	62,6	62	3,34	0,32	0,97	-0,96
Коеф-єнт оновлення РС	2,38	4,63	2,49	0,87	0,28	95,01	-46,34	-65,20	-67,46
Довжина шляхів сполучення, тис. км	4,40	4,50	4,40	4,50	4,90	2,27	-2,22	2,27	8,89
Доходи, млн. грн	238,13	232,62	276,56	291,95	302,59	-2,31	18,89	5,56	3,64
Витрати, млн. грн	626,65	722,93	863,54	891,47	979,33	15,36	19,45	3,23	9,86
Заплан. дотації, млн. грн	315,9	212,53	809,12	922,38	1049,95	-32,72	280,71	14,00	13,83
Факт. отрим. дотації, млн. грн	164,66	85,46	497,47	461,61	551,44	-48,10	482,11	-7,21	19,46
Збитки, млн. грн	-67,98	-67,5	-33,48	-599,52	-676,74	-0,71	-50,40	1690,7	12,88
Виконання плану держ. фін-ння, %	52,12	40,21	61,48	50,05	52,52	-22,86	52,90	-18,60	4,95

Ситуацію також погіршує систематичне недовиконання плану державного фінансування поточної діяльності підприємств міського електротранспорту, динаміка показників якого хоча за 2006–2010 роки в цілому є позитивною, проте наочно ілюструє, що виділені кошти не покривали майже половини загальних операційних витрат діяльності зазначених суб'єктів.

При цьому внаслідок наявності та негативного впливу відзначених явищ та чинників фінансовими результатами діяльності підприємств міського електротранспорту за весь період стали збитки, величина яких протягом 2006–2010 років для всіх зазначених суб'єктів господарювання стабільно збільшувалася у геометричній прогресії та на початку 2011 року становила для трамвайних господарств 504,07 млн. грн., для тролейбусних – 676,74 млн. грн.

Зазначені негативні тенденції та зміни не могли не відобразитися й на стані рухомого складу трамвайно-тролейбусних господарств України. Як свідчать дані табл.3, протягом усього

аналізованого періоду спостерігається чітка тенденція щодо зменшення парку рухомого складу вагонів та машин українських підприємств міського електричного транспорту.

Дане явище не вдалося суттєво змінити та покращити й у результаті незначного, але систематичного оновлення парку рухомого складу підприємств міського електротранспорту протягом усього аналізованого періоду. В цілому за 2006–2010 років для трамвайних та тролейбусних господарств відповідно було придбано 131 вагон та 404 машини. Це, згідно з даними табл. 3, станом на 01.01.2011 року відповідало значенням коефіцієнтам оновлення рухомого складу відповідно для трамваїв та тролейбусів – 0,83 та 0,28. Також слід зазначити, що в цілому дана ситуація не сприяла й суттєвому покращенню загального технічного стану рухомих одиниць підприємств міського електротранспорту, середній вік яких для трамвайних господарств на початку 2011 року перевищував 25 років при терміні служби вагона 20–23 роки та відповідно для тролейбусних господарств – 17 років при терміні служби машини 15–17 років.

Підвищення фізичного зносу вагонів та машин українських підприємств міського електротранспорту внаслідок наднормативного використання одиниць рухомого складу, систематичне несвоєчасне виконання планів поточного та капітальних ремонтів трамваїв і тролейбусів через відсутність достатнього обсягу коштів при одночасному зниженні пасажирообороту на обох видах міського транспорту призвели до того, що наприкінці 2010 року коефіцієнт випуску транспорту на лінії не перевищував відповідно 56,3% для трамвайних господарств та 62,0% – для тролейбусних. Додатковою причиною загострення даної ситуації також можна вважати наявність недокомплектованості рухомого складу трамвайно-тролейбусних господарств України водійськими кадрами та кондукторами, що також сприяло неповному та недостатньо ефективному використанню усіх наявних на підприємствах потужностей та можливостей.

Аналіз фінансово-господарської діяльності підприємств міського електротранспорту України також показав, що загальна структура витрат операційної діяльності зазначених комунальних підприємств має такий вигляд: матеріальні витрати становлять 28–29,5%, витрати на оплату праці та соціальні відрахування – близько 55–56,4%, амортизаційні відрахування – 9–9,6%, інші операційні витрати – 4,9–6,9%. Таким чином, очевидно, що найбільшу питому вагу займають витрати на оплату праці таким категоріям працівників, як кондуктори, контролери та водії. Досвід же розвинених країн свідчить про недоцільність одночасного зберігання перших двох груп працівників, що пов'язано зі значним дублюванням покладених на них функцій.

Таким чином, узагальнюючи усе вищенаведене, на основі проведеного аналізу можна визначити ключові проблеми в діяльності міського електротранспорту України, охарактеризувати їх, виявити передумови, що їх викликають, а також оцінити можливі їх прояви. З метою подальшого пошуку найбільш раціональних та дієвих заходів щодо вирішення основних проблем ефективного функціонування підприємств міського електротранспорту, здійснено систематизацію останніх за характером їх виникнення та впливу (табл. 5).

Таблиця 5

Визначені проблеми у функціонуванні міського електротранспорту в Україні

<i>Характер проблем</i>	<i>Деталізація проблем</i>	<i>Передумови виникнення</i>	<i>Їх прояв та негативні наслідки</i>
Територіальні	<ul style="list-style-type: none"> - обмеженість застосування міського електротранспорту на більшості пасажирських маршрутах та в містах з незначною щільністю населення; - відсутність належної інфраструктури; - відсутність цільових програм розвитку міського електричного транспорту в містах та областях країни з відповідним фінансуванням 	<ul style="list-style-type: none"> - прийняття органами місцевої влади ряду міст України рішень та розпоряджень щодо скорочення мереж і маршрутних ліній електротранспорту; - незацікавленість органів місцевої влади більшості міст країни у розширенні діяльності підприємств міського електротранспорту; - широке надання дозволів підприємцям та фізичним особам на надання автомобільних пасажирських послуг за різними маршрутами; - припинення виробництва вітчизняними заводами-виробниками рухомого складу електротранспорту та супутнього до нього обладнання; - наявність певних особливостей територіального устрою та рельєфу місцевості 	<ul style="list-style-type: none"> - прискорення темпів автомобілізації в містах та областях країни; - зниження популярності використання міського електротранспорту серед населення; - збільшення внутрішньоміських перевезень пасажирів автобусним транспортом
Організаційні	<ul style="list-style-type: none"> - відсутність ефективного управління різними видами міського пасажирського транспорту; - недосконалість структури управління комунальним транспортом на всіх рівнях; - наявність конфліктів між комунальними та приватними перевізниками 	<ul style="list-style-type: none"> - неузгодженість заходів у діяльності різних ланок управління в системі комунального транспорту; - недосконалість сучасного законодавства у сфері міського пасажирського транспорту; - відсутність розробок у сфері наукової організації праці на підприємствах міського електротранспорту; - відсутність механізму створення умов для рівнозначної конкуренції між муніципальними та приватними перевізниками на ринку транспортних послуг 	<ul style="list-style-type: none"> - погіршення ключових економічних та соціальних показників роботи підприємств міського електротранспорту; - стримування розвитку міського електротранспорту в Україні порівняно з іншими видами транспорту загального користування

<i>Характер проблем</i>	<i>Деталізація проблем</i>	<i>Передумови виникнення</i>	<i>Їх прояв та негативні наслідки</i>
Операційні	<ul style="list-style-type: none"> - аварійний стан більшої частини наявного парку рухомого складу; - скорочення парку рухомого складу; - значний фізичний та моральний знос наявного рухомого складу підприємств міського електротранспорту; - низька якість наданих пасажирських послуг; - нестача кваліфікованого персоналу; - високий рівень плинності трудових колективів підприємств міського електротранспорту 	<ul style="list-style-type: none"> - випередження темпів вибуття основних виробничих фондів над темпами їх оновлення; - зростання цін на сучасні трамвайні, тролейбусні вагони, а також запчастини на них; - залежність від зовнішніх джерел фінансування; - незбалансованість структури витрат операційної діяльності транспортних підприємств; - відсутність упроваджень інноваційних технологій, енергозберігаючих систем на існуючий рухомий склад; - несвоєчасне та неповне виконання реконструкції трамвайних колій, тролейбусних ліній та контактних мереж, а також поточного та капітального ремонтів вагонів і машин; - відсутність належної ефективної системи мотивації праці; - наявність заборгованості з виплати заробітної плати працівникам міського електротранспорту 	<ul style="list-style-type: none"> - наднормативне використання одиниць рухомого складу; - зниження експлуатаційних характеристик, надійності та комфортності перевезень; - збільшення кількості ДТП; - пріоритетний розвиток індивідуального транспорту; - зменшення обсягів пасажироперевезень і, як наслідок, скорочення доходів підприємств від основної діяльності; - відсутність зацікавленості працівників в результатах своєї праці; - скорочення випуску одиниць рухомого складу на лінії внаслідок недоукомплектованості кадрами
Фінансові	<ul style="list-style-type: none"> - збитковість підприємств міського електротранспорту; - нерентабельність діяльності підприємств; - необхідність субсидювання діяльності підприємств за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів; - низький рівень фінансової ліквідності та платоспроможності підприємств 	<ul style="list-style-type: none"> - низький рівень покриття витрат власними доходами та субвенцією (дотацією); - встановлення економічно необґрунтованих тарифів; - недостатність власних фінансових ресурсів; - наявність значної кредиторської заборгованості та збільшення частки довготермінових зобов'язань у загальній сумі пасивів; - зниження обсягів фінансування субвенцій та дотацій з державного та місцевого бюджетів; - незбалансований та недосконалий механізм тарифоутворення; - обслуговування питомої ваги пасажирів, які мають право на безоплатний та пільговий проїзд у міському пасажирському транспорті 	<ul style="list-style-type: none"> - неможливість покриття експлуатаційних витрат; - відсутність коштів на оновлення рухомого складу та проведення необхідних ремонтних робіт; - важкість залучення інвесторів до системи міських пасажирських перевезень електротранспортом; - зниження загальної вартості майна підприємств; - реорганізація підприємств міського електротранспорту; - повільне пристосування транспортних підприємств до роботи в ринкових умовах

Висновки. Узагальнюючи усе вищенаведене, можна зробити висновок, що розвиток міського електротранспорту України відіграє вагомe значення для всього всебічного соціально-економічного розвитку країни. Проте ті диспропорції та негативні явища, що склалися в економічній та політичній сферах нашої держави останнім часом, спричинили за собою

поглиблення існуючих ще з радянських часів проблем у системі міського громадського транспорту. Тому тільки комплексне вирішення зазначених проблем на основі кардинальних рішень спроможне реально поліпшити сучасний стан міського електротранспорту України та зробити його функціонування ефективним.

Проведене ж дослідження стану міського електротранспорту України дозволило визначити головні проблеми його функціонування, які безпосередньо стримують його розвиток та перешкоджають його подальшому ефективному та сталому функціонуванню. При цьому слід зазначити, що той шлях реформування, який було обрано ще кілька років назад з прийняттям Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007–2015 роки, зокрема, та Загальнодержавної програми реформування й розвитку житлово-комунального господарства на 2009–2014 роки в цілому, за час своєї реалізації не довів своєї достатньої ефективності та дієвості. Тому в рамках проведеного дослідження були обґрунтовані нові, альтернативні існуючим напрямки реформування системи управління міським електротранспортом, повна реалізація яких, на думку автора, сприятиме кінцевому переходу транспортних підприємств на засади самоокупності та самодостатності. Основні результати цієї роботи відображені в табл. 6.

Таблиця 6

Ключові напрямки реформування діючої системи міського електротранспорту в Україні

<i>Нап- рямок</i>	<i>Коротка характеристика</i>	<i>Необхідність реалізації</i>
Формування інструментарію приватно-державного партнерства у сфері пасажирських перевезень	Як свідчить практика, з усіх існуючих форм та способів приватно-державного партнерства найбільш розповсюдженою та адаптованою до сучасних реалій була й залишається концесія. Вона являє собою систему економіко-правових відносин, в межах якої суспільна влада передає певні права приватній або змішаній компанії на модернізацію, експлуатацію, управління, обслуговування та/або використання майна, яке їй належить, на визначений термін й за певну плату	Використання концесії могло б стати своєрідним компромісом інтересів органів влади, в чийй власності перебуває парк рухомого складу, та приватних підприємців, які володіють необхідним обсягом інвестицій та знань. Унаслідок такої взаємодії населення отримало б вигоду у вигляді якіснішої послуги, місто – у вигляді отримання концесійних виплат як додаткового джерела поповнення місцевого бюджету та зменшення обсягів фінансування діяльності комунальних підприємств транспорту, самі підприємства – у вигляді додаткової можливості підвищення якості, надійності та безпечності функціонування наявного рухомого складу, а також контактних мереж у необхідному обсязі
Використання механізму фінансового лізингу для оновлення парку вагонів електротранспорту	Фінансовий лізинг – договір лізингу, внаслідок укладення якого лізингоотримувач на своє замовлення отримує в платне користування від лізингодавця об'єкт лізингу. При цьому після закінчення терміну договору фінансового лізингу об'єкт лізингу, переходить у власність лізингоотримувача або викупується ним за залишковою вартістю	Придбання вагонів комунальними підприємствами електротранспорту даним способом дозволить: 1) придбати транспортні засоби за залишковою вартістю після закінчення лізингової угоди; 2) виключити відволікання значного обсягу коштів для придбання дорогого рухомого складу; 3) негайно використовувати придбані транспортні засоби, повністю ще не розплатившись за них, що дозволить тимчасово уникнути додаткових витрат на забезпечення належної експлуатації старих машин

<i>Нап- рямок</i>	<i>Коротка характеристика</i>	<i>Необхідність реалізації</i>
Упровадження автоматизованих систем контролю проїзду (АСКП)	АСКП призначена для обстеження збору доходів та контролю оплати проїзду. Її впровадження передбачає встановлення терміналів, обладнаних турнікетами та валідаторами. Оплата проїзду здійснюється пасажиром безпосередньо при посадці завдяки піднесенню проїзних квитків з магнітною смугою до «електронного кондуктора»	Розроблення та впровадження АСКП на міському електротранспорті України дозволить: 1) підвищити рівень збору плати за проїзд; 2) удосконалити моніторинг пасажирських перевезень (зокрема вивчення пасажиропотоку); 3) удосконалити облік надання пільг на громадському транспорті і, як наслідок, скоротити обсяги субвенцій з державного бюджету на обслуговування пільгових категорій пасажирів; 4) скоротити операційні витрати підприємств, зокрема на оплату праці кондукторів
Упровадження адресного субсидіювання пасажирів	Адресне субсидіювання (адресна допомога) являє собою виплату у грошовій формі, що надається державою або органами місцевої влади особам, які згідно з діючим законодавством мають певні пільги на оплату проїзду або право безкоштовного проїзду в міському електротранспорті	Виділення ж адресної допомоги безпосередньо кожній фізичній особі, яка має право на безкоштовний проїзд у міському електротранспорті, дозволить, з одного боку, сприяти ефективнішому розподілу бюджетних коштів, створюючи при цьому справедливі умови для всіх; з іншого – підвищити рівень покриття витрат діяльності підприємств міського електротранспорту власними доходами за рахунок підвищення збору виручки
Реструктуризація транспортних підприємств шляхом їх акціонування	Основна сутність акціонування підприємств міського транспорту полягає в тому, що комунальне підприємство перетворюється у відкрите акціонерне товариство (ВАТ), і все майно, яке буде передано до складу майнового комплексу підприємства, перестане бути комунальним майном, а перейде у власність створеного акціонерного товариства. У випадку, коли орган місцевого самоврядування стає єдиним засновником ВАТ, за ним практично зберігається колишній обсяг повноважень щодо акціонованого підприємства. Таким чином, основна відмінність полягає в правах на майно, яке перестає бути комунальним, і контроль над ним здійснюється практично тільки в рамках укладання та схвалення вагомих угод	Акціонування підприємств міського електротранспорту з первісним 100% капіталом міста (області) в Україні сприятиме: 1) залученню фінансових ресурсів як самих засновників, так і сторонніх осіб шляхом розміщення ліквідних активів на ринку цінних паперів; 2) безпосередній участі представників муніципалітету в управлінні діяльністю товариства шляхом взяття участі в загальних зборах акціонерів; 3) здійсненню комплексного управління підприємством, у тому числі його майном, за рахунок додаткового оперативного контролю за фінансово-господарською діяльністю виконавчого органу ревізійною комісією та аудитором товариства; 4) самостійності виступу в якості позичальника у фінансових установах у разі необхідності залучення додаткових фінансових ресурсів; 5) суттєвому скороченню витрат відповідних бюджетів на забезпечення ефективної та безперебійної роботи підприємств міського транспорту

<i>Нап- рямок</i>	<i>Коротка характеристика</i>	<i>Необхідність реалізації</i>
Запровадження системи інтермодальних пасажирських перевезень	Сьогодні майже в усіх європейських країнах, а також в деяких країнах далекого зарубіжжя у сфері громадського транспорту успішно функціонує інтермодальна система організації пасажирських перевезень. Вона являє собою такий спосіб забезпечення функціонування громадського транспорту на певній території або в районі, в яких кілька видів міського транспорту з існуючим комплексом споруд (колії, термінали, пересадочні вузли тощо), створюючи чітку й просту систему взаємопов'язаних маршрутів, здійснюють переміщення пасажирів за єдиним тарифом, дотримуючись певних умов перевезень та регулярні інтервали між сполученнями	Використання основ інтермодальних пасажирських перевезень в Україні сприятиме: 1) ефективнішому управлінню різними видами рухомого складу; 2) скороченню витрат часу пасажирів на поїздки, і, як наслідок, підвищенню конкурентоздатності та привабливості міського електротранспорту для мешканців певних областей та регіонів; 3) створенню єдиних транспортних інфраструктур областей та міст у рамках окреслених регіонів, у тому числі розповсюдженню будівництва транспортно-пересадкових вузлів та терміналів. Крім того, завдяки наявній достатній пропускній здатності доріг у країні за умови підтримання з боку відповідних органів влади впровадження інтермодальної транспортної системи може бути здійснено як на рівні окремих міст, так і цілих областей, що дозволить, у свою чергу, забезпечити належний контроль за станом та розвитком міського електротранспорту цілої області з єдиного центру керування
Упровадження автоматизованих систем диспетчерського регулювання та навігації	Автоматизована система диспетчерського управління міським електричним транспортом призначена для забезпечення надійного стеження й контролю руху рухомого складу на лінії. Завдяки впровадженню передових інформаційних технологій та розробленню спеціальних програмних продуктів система моніторингу рухомого складу дозволяє отримувати від рухомого складу міського транспорту необхідну інформацію, зберігати й аналізувати її	Упровадження зазначеної системи управління дозволить: 1) здійснювати контроль виконання вагоном електротранспорту заданого маршруту та графіків руху; 2) швидко з'єднуватися з оператором у разі необхідності; 3) формувати аналітичні звіти щодо історії руху транспортного засобу, його пробігу, інтервалів та регулярності руху. Крім того, повна реалізація зазначеного заходу дозволить відповідним органам влади здійснювати належний контроль за управлінням системою пасажирських перевезень, підприємствам міського електротранспорту – підвищити якість та надійність наданих ними послуг, населенню – ефективніше та раціональніше планувати свій час під час поїздки

При цьому слід відзначити, що пошук зазначених нижче заходів здійснювався з урахуванням проведеного раніше автором дослідження закордонного досвіду, зокрема країн Європейського Союзу [7]. Саме їх досвід, на думку автора, є найціннішим, оскільки ці країни вже давно пройшли той шлях у забезпеченні ефективної організації роботи міського електричного транспорту, який Україна разом з іншими пострадянськими країнами тільки починає. Тому забезпечуючи комплексну та одночасну реалізацію зазначених заходів, буде можливим реально сприяти суттєвому поліпшенню стану справ такої соціо-економіко-екологічної сфери народного господарства, як міський електричний транспорт.

Використана література

1. Закон України «Про Загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2009–2014 роки» від 24.06.2004 № 1869-IV.
2. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914 – IV.
3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007–2015 роки» від 29 грудня 2006 р. № 1855.
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної програми будівництва та розвитку мережі метрополітенів на 2005–2010 роки» від 19.08.2005 р. – № 350-р.
5. Економічна доповідь «Стан міського електротранспорту Донецької області в 2010 році» // Держкомстат України. Головне управління статистики у Донецькій області. – Донецьк, 2011. – 11 с.
6. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок Донецької області за 2009 рік» / Держкомстат України. Головне управління статистики у Донецькій області. – Донецьк, 2010. – 93 с.
7. Амоша, О.І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту [Текст] / О.І. Амоша, О.С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – С.179–189.