

Аналіз стану та перспектив стійкого розвитку міського електричного транспорту

Сидоренко Ю.В.

Харківський державний технічний університет будівництва та архітектури

Міський наземний електричний транспорт сьогодні функціонує у умовах глибокої системної кризи. Значна соціальна та екологічна значимість даної галузі для ефективного розвитку міст обумовлює актуальність та необхідність аналізу стану, проблем та окреслення можливих перспектив розвитку даного транспорту.

Міське електротранспорт забезпечує перевезення забезпечуючи більш, ніж половини всього міського населення в межах 54 міст України. Одним із результуючих показників діяльності даної галузі є кількість перевезених пасажирів. Аналіз динаміки перевезень пасажирів вказує на тенденцію постійного зменшення абсолютного розміру перевезень починаючи з 90х років. На основі аналізу основних факторів розвитку, виділимо такі основні причини негативних тенденцій МЕТ:

1. Незадовільний технічний стан. Специфіка міського транспорту полягає у значній питомій вазі основних засобів, а саме одиниць рухомого складу, у загальній масі активів. Рухомий склад же, в свою чергу, відзначається значним ступенем зносу. Так, середній вік вагонів в Україні складає 16,0 років при терміні служби 20-23 роки. Динаміка змін коефіцієнту оновлення за останні 5 років вказує на суттєві проблеми з поповнення парку новими вагонами, що в сукупності характеризує значний фізичний та моральний знос рухомого складу і унеможливорює задоволення потреб населення у комфортних перевезеннях.
2. Зростання конкуренції. Розвиток ринкових відносин мав наслідком зростання питомої ваги автотранспорту у загальних обсягах міських перевезень пасажирів. Таку тенденцію зумовила, з одного боку, поява комерційних автобусних маршрутів, що не потребують прокладення колій та мереж і забезпечують швидкі перевезення, часто дублюючи

електротранспортні маршрути. З іншого боку, розвиток грошово-кредитних відносин та зростання доходів населення зробили доступним особистий автомобільний транспорт. Незважаючи на колосальну шкоду, що її спричинює автотранспорт навколишньому середовищу, даний вид перевезень досі лишається екологічно нерегульованим.

3. Полемічна тарифна політика. Функціонування міського електротранспорту має своєю метою забезпечення безпечних та доступних перевезень міського населення, при чому замовником даного виду послуг виступає не саме населення, а від його імені – місцеві органи влади, і саме вони, а не безпосередньо перевізник розраховує та затверджує тарифи. Тарифне регулювання, по-перше, ставить МЕТ в нерівні конкурентні умови з приватними перевізниками, по-друге, здебільшого встановлює тарифи на рівні нижче собівартості, що робить роботу перевізників збитковою і нівелює дію законів ринкової економіки та вільної конкуренції. Субсидування та дотування покриття збитків не тільки не передбачає акумуляцію ресурсів для забезпечення майбутнього розвитку, а й часто не призводить до перевищення рівня беззбитковості.
4. Безплатний та безбілетний проїзд пасажирів. На фоні загального зменшення обсягів перевезень пасажирів в його структурі є тенденція постійного зростання питомої ваги безплатних пасажирів. За останні п'ять років цей показник зріс до 63 відсотків загального обсягу. При цьому компенсація, що має надаватися перевізнику замовником послуг за пільговий контингент, здійснюється не в повному обсязі. Іншою вагомою стороною зменшення доходів від реалізації є недостатній контроль за оплатою проїзду пасажирами, які не мають законодавчо встановлених пільг.

Враховуючи вищевикладені аспекти аналізу розвитку підприємств міського електротранспорту та зважаючи на суттєву його роль в картині виробничих та суспільних відносин, першочерговими стратегічними цілями всіх рівнів транспортного управління вважаємо формування та реалізацію

стратегій та організаційно-економічних механізмів стійкого розвитку підприємств даної галузі. На нашу думку, мета забезпечення стійкого розвитку може бути досягнута через вирішенні означених «вузьких місць», що втілюють найсуттєвіші проблеми галузі. Серед альтернативних шляхів реалізації програм реформування виділимо основні:

- оновлення рухомого складу з урахуванням вимог сучасності та економічності, пошук оптимальних шляхів фінансування, застосування кредитних та лізингових схем, капітальне відновлення основних фондів, яке значно підвищить термін служби транспортних засобів;
- реформація та вдосконалення організаційно-правової форми господарювання, політики ціноутворення із дотриманням принципів самоокупності, беззбитковості та достатнього фінансування розвитку;
- удосконалення взаємовідносин з приводу безбілетних пасажирів із урахуванням міжнародного досвіду монетизації пільг та введення сучасних технічних засобів контролю кількості перевезених пасажирів.