

Оцінка ресурсовикористання та резервів ресурсозбереження на підприємствах міського електротранспорту

*Далека В.Х., Харківська національна академія міського господарства
Шацький С.П., Донецьке обласне комунальне підприємство
міського електротранспорту*

Головними задачами підприємств міського електротранспорту є раціональне використання та ощадливе витрачання ресурсів, що може бути досягнуто за рахунок максимальної ефективності споживання та скорочення витрат матеріальних, енергетичних, трудових, фінансових та інших ресурсів на надання послуг встановленої якості з урахуванням соціальних, економічних та інших обмежень.

Аналіз статистичних даних роботи підприємств міського електротранспорту України свідчить, що показники, які характеризують ефективність використання основних фондів, відрізняються по окремих містам більш ніж утричі. Особливістю цих даних є те, що в структурі витрат майже 85 % складають витрати на оплату праці, електроенергію, матеріали і запчастини. Причому витрати на зарплату та оплату електроенергії на наземному транспорті перевищують 60% від загальних витрат. Для метрополітену ці співвідношення відрізняються у зв'язку з більшою вартістю основних фондів і обсягом амортизаційних відрахувань.

Як свідчать статистичні дані про роботу підприємств міського електротранспорту України, показники, що характеризують рівень ресурсовикористання для пасажирських перевезень за останні роки постійно зростають. Так, при збільшенні показника комерційної ефективності на 10,2 %, витрати на одиницю пробігу рухомого складу зросли на 74,9 %, а витрати на одну послугу – на 51,6%. Статистичні дані свідчать, що темпи зростання показників ресурсовикористання при експлуатації трамвайних вагонів значно більші, ніж тролейбусів.

Ефективність використання матеріальних, трудових та інших ресурсів для здійснення транспортної роботи в різних містах України можна оцінити за наступними показниками:

- ефективність використання пасажирських машин (відношення загальної виручки від продажу квитків у транспортних засобах до середнього значення інвентарю рухомого складу на протязі звітнього періоду);
- ефективність збору виручки (відношення експлуатаційних витрат на перевезення пасажирів за звітний період до експлуатаційних витрат за окремими статтями витрат);

- ефективність експлуатації рухомого складу (відношення середньої чисельності працівників за звітний період до середнього випуску рухомого складу за звітний період);
- кількість працюючих на один кілометр мережі;
- середній дохід від перевезення пасажирів на одного працюючого;
- середня заробітна плата.

Близько 11% від загального пробігу рухомого складу – це так звані нульові пробіги, в тому числі 5,5% – від нераціональної подачі рухомого складу на лінію. З урахуванням вибуття рухомого складу з руху на лінії внаслідок технічних причин (несправностей, відмов), можна зробити висновок, що практично один місяць за рік підприємства електротранспорту споживають ресурси без надання транспортних послуг.

Невідповідність обсягів транспортної роботи пасажиропотокам, що спостерігається в даний час, складає 63% по трамваю і 37% по тролейбусу. Застаріла система тарифів не дозволяє враховувати закономірності змін складу пасажирів протягом рейсу на різних маршрутах – різні за довжиною і витратами ресурсів поїздки мають однакову вартість. Загальна середня місячна заробітна плата на електротранспортних підприємствах України в 1999-2008 роках була значно нижче середнього рівня зарплати на Україні. Це співвідношення для більшості підприємств зберігається і сьогодні.

Існуюча система технічного обслуговування та ремонту не враховує впливу різних умов експлуатації на різних маршрутах на технічний стан рухомого складу, елементи системи електропостачання і трамвайної колії, а також закономірності зміни залишкового технічного ресурсу. Потребують подальшої модернізації електричні машини і апарати, оскільки їх показники надійності вкрай низькі.

Нормативи витрат електричної енергії та її вартість не відповідають умовам господарювання підприємств, рівню експлуатації рухомого складу як у різних містах України, так і типах трамвайних вагонів і тролейбусних машин. На міському електротранспорті не вирішено питання рекуперації електроенергії в режимі гальмування.

У зв'язку з цим питання ресурсозбереження на підприємствах заслуговують першочергового вирішення, особливо при ринкових відносинах.