

## **ОБГРУНТУВАННЯ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В УКРАЇНІ**

В статті здійснено аналіз сучасного стану функціонування підприємств міського електричного транспорту України на основі статистичних даних харківського комунального підприємства «Тролейбусне депо №2», проведено дослідження причин, які впливають на критичний стан даної галузі. Запропоновано актуальні напрямки розвитку підприємств міського електричного транспорту в Україні з урахуванням світового досвіду.

В данной статье проведен анализ современного состояния городского электрического транспорта Украины, на основе статистических данных харьковского коммунального предприятия «Троллейбусное депо № 2». Были проведены исследования причин, которые влияют на критическое состояние данной отрасли народного хозяйства. Были предложены новые, альтернативные существующим, направления развития городского электрического транспорта в Украине с учетом мирового опыта.

Analyzed the current state of urban electric transport in Ukraine on the basis of statistical data from Kharkov Utility Company «Trolleybus depot №2». Was made a research for the reasons which cause damaged effect on industry condition. Also, have been proposed new development trends of urban electric transport in Ukraine according to world experience.

*Ключові слова:* транспортна система, міський електричний транспорт, транспортна робота, пасажирські перевезення, ефективність господарювання, сталий розвиток, реформування системи пасажирських перевезень.

Міський електричний транспорт (МЕТ) і в умовах ринкової економіки залишається найбільш ефективним, економічним, екологічним і доступним видом транспорту, його послугами користується переважна частина населення будь-якого міста. Він функціонує у 53 містах України, і на його частку припадає від 42 до 56% всіх видів міських перевезень пасажирів. У місті Харкові питома вага пасажирів, що користуються міським електричним транспортом складає близько 60%.

У той же час сучасний стан господарювання цієї підгалузі житлово-комунального господарства визначається як кризовий. Об'єктивна необхідність подолання кризових явищ у житлово-комунальному господарстві й міському електротранспорті потребує пошуку нових форм і методів господарювання, відповідних організаційних структур, методів управління та розробки нової ринкової поведінки, спрямованої на забезпечення стійкості роботи підприємств галузі та подальшого їх розвитку [3].

Розв'язанню проблеми розвитку підприємств МЕТ були присвячені роботи відомих вітчизняних та зарубіжних науковців та вчених. Пропозиції щодо напрямків розвитку міського електричного транспорту в Україні висвітлені у працях Амоші О., Бекетова Ю., Величка В., Вірченко В., Димченка В., Понкратова Д., Телятника С., Тітяєва В., Юр'євої Т. [1-8].

Метою даної роботи є визначення перспективних напрямів розвитку підприємств міського електричного транспорту в Україні.

Основними завданнями роботи є:

- аналіз стану галузі міського електричного транспорту в Україні (на прикладі харківського комунального підприємства «Тролейбусне депо № 2»);
- дослідження причин, які впливають на кризовий стан даної галузі;
- виявлення перспектив розвитку МЕТ в Україні з урахуванням світового досвіду.

Одним з найважливіших напрямів становлення ефективного механізму управління стійкістю підприємств міського електричного транспорту є різнобічний аналіз їх стану і темпів розвитку з погляду економічного, технічного, соціального ефектів функціонування. У роботі досліджено причини кризового стану громадського пасажирського транспорту України на етапі ринкових реформ. В нижче приведеній таблиці розглянуто ефективність господарської і фінансової діяльності підприємств міського електричного транспорту на прикладі харківського комунального підприємства «Тролейбусне депо № 2» (таблиця).

За даними таблиці можна зробити висновок, що на підприємстві тенденції зміни основних техніко-економічних показників є досить невтішними. В 1 кв. 2013 року з одного боку доходи підприємства зменшилися на 137 тис. грн., ніж у 1 кв. 2012 році, а з іншого витрати підприємства збільшилися на 153 тис. грн., що негативно впливає на розвиток підприємства. Також у порівнянні з 1 кв. 2012 року кількість перевезених пасажирів зменшилась у 1 кв. 2013 року на 206,5 тис.грн. (з 11982,3 тис. грн. до 11775,76 тис. грн.). Це може бути результатом зменшення кількості машин у господарстві на 23 од. В цілому підприємство несе збитки, у 1 кв. 2012 році фінансовий результат становив – 1088 тис. грн., а в 1 кв. 2013 року збитки збільшилися на 290 тис. грн. і становили – 1378 тис. грн.

За результатами проведеного аналізу основних техніко-економічних показників діяльності на прикладі тролейбусного депо можна зробити висновок, що стан підприємств міського електричного транс-

порту є критичним. Визначемо основні проблемні аспекти функціонування підприємств даної галузі:

Динаміка техніко-економічних показників  
ХКП «Тролейбусне депо №2»

Техніко-економічні показники	Роки		Зміни за період 2012-2013 рр.	
	1 кв. 2012	1 кв. 2013	Абсолютний	Темп приросту
1. Інвентарна кількість машин, од	144	121	-23,0	-16,0
2. Кількість робочих днів в періоді, дн.	62	61	-1,0	-1,6
3. Кількість маш.-днів в господарстві, маш.-дн.	13022	10890	-2132,0	-16,4
4. Коефіцієнт використання парку	0,59	0,58	-	-
5. Машино-дні в русі, маш.-дн.	7682,9	6316,2	-1366,7	-17,8
6. Середньодобовий період роботи машини на лінії, год.	10,5	12,2	+1,7	+16,2
7. Кількість машино-годин у русі, маш.-год.	80761,3	77057,6	-3703,7	-4,6
8. Середня експлуатаційна швидкість, км./год	15,65	15,59	-0,06	-0,4
9. Загальний пробіг в машино-кілометрах, тис. маш.-км.	1262,5	4618,3	+3355,8	+265,8
10. Середня кількість пасажирів на 1 машино-кілометр, пас.	9,49	9,88	+0,4	+4,1
11. Кількість перевезених пасажирів, тис. пас.	11982,30	11775,76	-206,5	-1,7
платних	4303,99	4213,10	-90,9	-2,1
пільгових	7678,31	7562,66	-115,7	-1,5
12. Доходи, тис. грн.	8343	8206	-137,0	-1,6
13. Витрати, тис. грн.	9431	9584	+153,0	+1,6
14. Фінансовий результат, тис. грн.	-1088	-1378	+290,0	+26,7

1) Зношеність основних фондів підприємств МЕТ з причин не своєчасного оновлення і відновлення рухомого складу та об'єктів інфраструктури: понад 80 відсотків трамвайних вагонів і тролейбусів відпрацювали свій нормативний ресурс експлуатації і підлягають списанню; близько половини парку рухомого складу потребує капітального ремонту, в той час як п'ять із шести спеціалізованих ремонтних заводів міського електротранспорту припинили свою роботу.

2) Найвищий технічний рівень рухомого складу та об'єктів інфраструктури є досить низьким, більшість рухомого складу, що експлуатується в Україні, за показниками енергоспоживання, надійності та комфортності поступається аналогам розвинутих Європейських країн та окремих країн СНД; конструкція спецчастин, стрілочних переводів та верхньої будови трамвайних колій залишається на рівні 30-х років минулого сторіччя.

3) Високе соціально-економічне значення набув і не перестає утримувати автомобільний (автобусний) пасажирський транспорт, що є основним конкурентом міського електричного транспорту. Дублюються маршрути міського електротранспорту, не виконуються нормативно-правові акти щодо забезпечення пільгового проїзду громадян; створюються несанкціоновані стоянки автомобілів, що перешкоджає руху транспорту.

4) Збитковість функціонування підприємств МЕТ як наслідок економічно необрунтованих тарифів та великої питомої ваги пільгового контингенту (дотації з державного та місцевих бюджетів покривають лише 30% витрат на їх перевезення).

Тому тільки кардинальні рішення на основі комплексних змін зможуть поліпшити стан міського електричного транспорту України і привести до ефективності його функціонування.

В Україні декілька років назад була прийнята Державна програма розвитку міського електричного транспорту на 2007-2015 рр. та Загальнодержавна програма реформування й розвитку житлово-комунального господарства на 2009-2014 рр.[9,10]. Але дані програми майже досягнули свого кінця, а суттєвих змін так і не відбулося.

На нашу думку варто приділити увагу світовому досвіду та особливостям залучення джерел та механізмів фінансування громадського транспорту в країнах світу [11].

Дослідження розвитку транспортних систем Франції, Великобританії, Швеції, Німеччини і Данії свідчить, що в цих країнах, крім традиційних джерел фінансування транспортних систем – субсидій і зібраної оплати за проїзд застосовуються такі джерела фінансування, як: безпосередня державна допомога; приватне фінансування; гранти місцевої адміністрації; спеціальні форми оподаткування; державні гарантовані позики; Європейський фонд допомоги розвитку; Європейські інвестиційні банківські позики. При цьому основним джерелом фінансування є пряма державна допомога. Проте, вона надається лише за умови залучення коштів з місцевих податків або грантів. Обсяги приватного фінансування, що не гарантовано державою або місцевою адміністрацією, значно обмежені.

*Франція.* Критерії одержання державної допомоги: поліпшення ефективності і доступності транспортної системи в цілому, її модернізація. При цьому держава забезпечує місцеві органи влади субсидіями, що покривають близько 50 % вартості спорудження або 40 % загальних інвестицій у транспортну систему.

*Швеція.* Держава виділяє 50, а в окремих випадках 75 % загальної вартості капітальних вкладень у лінії, що споруджуються місцевими адміністраціями. При цьому обов'язково, щоб кожен проект був складовою частиною генеральної транспортної схеми, а лінія – цілком відповідала потребам споживачів.

*Німеччина.* Органи влади виділяють величезні субсидії на розвиток трамвайного транспорту. Схема допомоги розділена на «земельний пул» і «федеральний пул». Останній досягає 80 % загальної вартості. Кошти на ці заходи надходять від податку на паливо для автомобілів. Сума субсидій в інвестиції досягає 60-70 %, а для земель східної частини – навіть 90 % загальної вартості.

У Данії існує чіткий розподіл відповідальності: держава фінансує спорудження трамвайних ліній, а місцеві і регіональні адміністрації – автобусні лінії місцевого і регіонального значення.

*Великобританія.* Держава допомагає лише у здійсненні важливих транспортних проєктів, що будуть корисними також громадянам, які не користуються суспільним транспортом.

Для нашої країни буде природним позичити систему фінансування у Франції та Швеції, де держава фінансує близько 50% витрат на капітальне будівництво. Важко для наших умов використовувати досвід Данії, де існує чітка система розподілу обов'язків міждержавними та місцевими органами влади.

Можна привести позитивні приклади в роботі міськелектроtransporta з близького зарубіжжя. У деяких пострадянських країнах міський електроtransport не тільки ефективно функціонує, а і продовжує розвиватися. Найбільш вагомими результатами в цьому має Узбекистан, де за останні 5 років відкрито тролейбусний рух у 3-х містах. Лише за 2 роки в Ташкенті побудовано 8 км трамвайних і 86, 4 км тролейбусних ліній і 11 тягових підстанцій, розпочато будівництво міжміської тролейбусної лінії загальною довжиною 76 км. Це стало можливим, завдяки значній підтримці міського електроtransporta урядом, що знаходить своє вираження в наданні пільгового кредиту і державних гарантій виробникам рухомого складу, впровадженням відповідно до закону «Про міський пасажирський транспорт», договірних відносин між місцевою владою і транспортними підприємствами.

В результаті аналізу вітчизняного та світового досвіду, запропоновано систему заходів, реалізація якої сприятиме підвищенню ефективності функціонування підприємств МЕТ. Відзначимо, що розроблена система заходів спирається на досвід функціонування міського електричного транспорту країн Європейського Союзу[1].

Система заходів щодо реформування міського електричного транспорту України:

1. Запровадження системи приватно-державних відносин у сфері пасажирських перевезень.

2. Використання системи фінансового лізингу для оновлення парку вагонів електротранспорту.

3. Впровадження автоматизованої системи контролю проїзду.

4. Запровадження системи адресного субсидювання пасажирів.

5. Реорганізація підприємств міського електричного транспорту з комунальної форми власності у відкрите акціонерне товариство.

6. Формування економічно обґрунтованих тарифів на послуги міського електричного транспорту.

7. Впровадження автоматизованих систем диспетчеризації.

В статті було проведено дослідження стану підприємств міського електричного транспорту України, що дозволило визначити основні проблеми функціонування галузі, які перешкоджають подальшому ефективному розвитку. Було запропоновано ряд заходів для вирішення проблем функціонування підприємств міського електричного транспорту України, з урахуванням світового досвіду.

Вивчення ринку транспортних послуг дозволило зробити висновок, що цей ринок є конкурентним. Аналіз транспортного забезпечення міст України свідчить про те, що міські пасажироперевезення стали сприятливою сферою для підприємництва. Однак підприємства міського електротранспорту працюють не в рівних конкурентних умовах з іншими перевізниками, оскільки на ринку транспортних послуг не створені умови для вільної конкуренції, відсутні однакові правила роботи для всіх учасників цього ринку.

Таким чином, можна зробити висновок, що відсутність достатнього рівня фінансових ресурсів для забезпечення беззбиткової діяльності підприємств МЕТ – не причина, а тільки наслідок того організаційно-правового стану, в якому вони перебувають. Йдеться насамперед, про невідповідність системи управління галуззю, підприємствами тим новим економічним відносинам, що формуються в Україні, про обмеження прав підприємств та їх власників на встановлення тарифів, про наявність численних пільг на проїзд міським електричним транспортом, не забезпечених відповідними фінансовими

компенсаторами, невизначеність джерел фінансування для відновлення рухомого складу та розвитку транспортної мережі, постійне невиконання планів державного фінансування галузі [3].

1. 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.

2. Бекетов Ю. А. Стратегия формирования «концепции развития транспортной системы г. Харькова на 2010-2012 гг.» / Бекетов Ю. А. // Транспортные системы мегаполисов и крупных городов. Концепция перспективного развития транспортной системы г. Харькова: Всеукр. конфер.; матер. конф. – Х., ХНАГХ, 2010. – С. 16-20.

3. Величко В.В. Сучасні підходи до формування моделі функціонування підприємств транспортної інфраструктури міста / В.В. Величко // Экономические проблемы и перспективы развития жилищно-коммунального хозяйства на современном этапе: матер. конф. – Х.: ХНАГХ, 2010. – С. 106-111.

4. Димченко В.В. Соціально-орієнтоване управління організаційно-економічною стійкістю підприємств міського електричного транспорту в умовах формування ринкових відносин: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економічних наук спец. 08.10.01 «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» / В.В. Димченко. – Х., 2003. – 20 с.

5. Вірченко В. Стан та основні напрямки удосконалення роботи міського електричного транспорту в сучасних умовах / В. Вірченко // Устойчивое развитие городов. Электрический транспорт – перспективы развития и кадровое обеспечение: Всеукр. конференц.; матер. конф. – Х., ХНАГХ, 2009. – С. 36-39.

6. Понкратов Д. П. Напрямки підвищення ефективності функціонування міської транспортної системи / Понкратов Д. П. // Транспортные проблемы крупнейших городов: Всеукр. научн. Конф.; матер. конф. – Х., ХНАГХ, 2012. – С. 78-80.

7. Тітяєв В. Економіка підприємств електротранспорту: конспект лекцій / В. Тітяєв, С. Телятник. – Х.: ХНАМГ, 2007. – 180 с.

8. Юр'єва Т. Якість надання послуг міським електротранспортом / Т. Юр'єва // Устойчивое развитие городов. Электрический транспорт – перспективы развития и кадровое обеспечение; матер. конф. – Х.: ХНАМГ, 2009. – С. 52-54.

9. Про Загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2009-2014 роки: Закон України від 24.06.2004. – № 1869-IV.

10. Про затвердження Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2006 р. – № 1855.

11. Димченко О.В. Дослідженн якісного аспекту функціонування міського електричного транспорту / О.В. Димченко, С.В. Телятник // Транспортные системы мегаполисов и крупных городов. Концепция перспективного развития транспортной системы г. Харькова: материалы международной научно-практической конференции. – Х.: ХНАГХ, 2010. – С. 95-97.

*Отримано 16.01.2014*