

стимулювання розвитку функціонування об'єднань в різних частинах держави, потребує втілення давно задекларована стратегія децентралізації влади та підвищення ефективної діяльності органів місцевого самоврядування. Самоорганізовані ініціативні групи повинні самостійно визначати стратегію розвитку та благоустрою як майна яким вони володіють так і території на якій знаходиться це майно. Тягар відповідальності за прийняті рішення та бажання підвищення комфорту свого існування повинен спонукати всіх і кожного до відповідального прийняття рішень. Більше того це зумовить розвиток правової культури суспільства а отже і сприятиме формуванню громадянського суспільства. Державна фінансова підтримка створення та діяльності ОСББ за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів слугуватиме вагомим вкладом у розвиток та вдосконалення обговорюваного інституту.

Переваги вказаної форми державно-приватного партнерства можливі тільки за умови досконалого правового регулювання діяльності ОСББ та популяризації такого роду об'єднань вмотивованими перевагами у наданні житлово-комунальних та управлінських послуг, пільгами з боку органів державної влади та місцевого самоврядування тощо.

З огляду на вказане, важливим є вдосконалення правового регулювання діяльності об'єднань співвласників багатоквартирного будинку, а саме нормативне закріплення типового (модельного) статуту, визначення терміна «балансоутримувач», а також створення та імплементація в чинне законодавство підзаконних нормативних актів щодо окремих питань створення та діяльності ОСББ, удосконалення законодавства щодо механізмів створення ОСББ, процедури передачі майна з комунальної власності у користування співвласникам, визначення основних положень та особливостей договору про передачу майнового комплексу в управління та утримання, права і обов'язки сторін такого договору та порядок участі територіальної громади у процедурі прийняття управлінських рішень та фінансуванні їх реалізації, зокрема і тих, що мають загальнодержавне значення, удосконалення процедури ліквідації ОСББ шляхом внесення змін до Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб і фізичних осіб підприємців», Закону України «Про об'єднання співвласників багатоквартирного будинку» та інших нормативно-правових актів.

## **ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ ТА ГОЛОВНІ ПРОБЛЕМИ ЙОГО РОЗВИТКУ**

*В. В. ВІРЧЕНКО, генеральний директор Корпорації підприємств міського електротранспорту України, м. Київ*

*В. Х. ДАЛЕКА, д-р техн. наук, проф., завідувач кафедри електричного транспорту Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Держава намагалася підтримати міський електротранспорт як соціальний та екологічний. У 2006 році була розроблена та затверджена Державна цільова

програма розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року якою передбачалося часткове оновлення парку трамвайних вагонів та тролейбусів, будівництво та реконструкція трамвайних колій та тролейбусних ліній на умовах співфінансування з державного бюджету та місцевих бюджетів. За цією програмою у 2007 – 2008 роках було оновлено понад 300 тролейбусів та близько 30 трамвайних вагонів. З 2009 року ця програма з державного бюджету не фінансується. При підготовці до фінальної частини чемпіонату Європи з футболу за відповідною цільовою програмою було ще оновлено понад 400 одиниць трамвайних вагонів та тролейбусів у приймаючих містах Києві, Донецьку та Харкові, а також в АР Крим. На цьому реальний вплив та допомога держави на оновлення та переоснащення цього екологічно чистого та соціально значимого виду громадського транспорту закінчилися.

В той же час, недостатні обсяги платоспроможного попиту не дозволяють забезпечити зростання обсягів виробництва рухомого складу міського електротранспорту і негативно впливають на розвиток цього сектору української промисловості. Вітчизняні виробники спроможні повністю забезпечити потребу міст України у сучасному рухомому складі міського електротранспорту, який за своїми технічними, експлуатаційними показниками і рівнем безпеки не поступається кращим зразкам провідних країн Європи. Виробництво тролейбусів освоєно на Луцькому автоскладальному заводі корпорації «Богдан», Львівському автобусному заводі та Чернігівському автозаводі. Виробництво трамвайних вагонів для широкої колії здійснює підприємство «Татра-Юг» на виробничих площах ВО «Південмаш». Дослідний зразок трамвайного вагону для вузької колії виготовило спільне українсько-німецьке підприємство «Електронтранс» (м.Львів). За оцінками спеціалістів галузі, стабілізувати чисельність парку трамвайних вагонів та тролейбусів вдасться лише за умови щорічного оновлення парку не менше ніж 150 трамвайними вагонами та 300 – 350 тролейбусами і, що дуже важливо, не лише у великих містах, а і в містах обласного підпорядкування які в умовах сьогодення не спроможні самостійно придбати жодного трамвайного вагона чи тролейбуса. Тому, вирішення на державному рівні реальних шляхів та механізмів оновлення у потрібних обсягах парку трамвайних вагонів та тролейбусів, не лише дозволить зберегти ці види транспорту, забезпечити належне транспортне обслуговування мешканців міст, зменшити забруднення навколишнього середовища та затори на дорогах, а й дати поштовх стабільному розвитку вітчизняної промисловості.

Упродовж останніх років державними стандартами України, іншими нормативними актами у сфері міського електротранспорту встановлена низка нових вимог до конструкції тролейбусів та трамвайних вагонів, їх складових, які враховують сучасні досягнення науки і техніки, світовий досвід транспортного машинобудування. Зокрема, це стосується показників енергоефективності електричного обладнання рухомого складу і систем його управління. Виготовлені з урахуванням цих вимог нові трамвайні вагони та тролейбуси споживають електроенергії на 25 – 35% менше ніж ті що

знаходяться в експлуатації і вичерпали встановлений ресурс.

За підрахунками спеціалістів оновлення застарілого рухомого складу дозволило б скоротити щорічне споживання електроенергії на 150 млн. кВт-год. Крім того стабільне функціонування і подальший пріоритетний розвиток міського електричного транспорту дозволить ефективно використовувати наявні в державі ресурси електричної енергії, не допустити зростання обсягів імпорту нафтопродуктів, зберегти природне середовище, покращити якість обслуговування і безпеку перевезень громадським, транспортом.