

гігантськими ТНК, що контролюють природні багатства країн, що розвиваються;

– нарощування випуску готової продукції цими країнами, що дало б змогу навіть за існуючої кон'юнктури на світовому ринку значно збільшити доходи від експорту;

– надання економічно розвинутими державами світу країнам, що розвиваються, значних фінансових, людських, технічних та інтелектуальних ресурсів для розвідування і розробки природних ресурсів, їх переробки, транспортування та реалізації за трансформованими цінами з метою збільшення валютних доходів, встановлення ними економічного суверенітету над цими ресурсами. Зазначені кошти спрямувати на інтенсивний розвиток сільського господарства, подолання його нераціональної монокультури і цим, певною мірою, вирішити продовольчу проблему, яка є однією з головних у сучасному світі.

## **ДОСЯГНЕННЯ І ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРІ МІСЬКОГО НАЗЕМНОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ**

М. С. НАУМОВ, канд. екон. наук, доц.,

доц. кафедри економічної теорії

*Харківський національний університет міського господарства*

*імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Міському електричному транспорту належить важлива роль у перевезенні пасажирів. За даними Головного управління статистики в Харківській області у січні-листопаді 2016 року пасажирооборот міського електричного транспорту склав 1672,9 млн пасажиро-кілометрів, що становить 34,15 % пасажирообороту усіх видів транспорту області. Слід зазначити, що міський електротранспорт є лише в обласному центрі, тоді як залізничний та автомобільний – доступні в усіх районах. Відповідно, питома вага міського електротранспорту в пасажирообороті Харкова є значно більшою: за оцінками фахівців вона сягає 60 %. Разом із тим спостерігається постійне скорочення обсягів перевезень цим видом транспорту (за рахунок

трамвайного і тролейбусного транспорту): скорочується як кількість маршрутів, так і кількість рухомого складу на маршрутах.

Традиційно виділяються наступні причини кризового стану трамвайного і тролейбусного господарства. Перша – низька вартість проїзду, яка не перевищує експлуатаційних витрат, та наявність численних категорій громадян, які мають право на безоплатний проїзд. Такий стан справ має місце через те, що основна мета міського наземного електротранспорту – соціальна (забезпечення перевезень усіх верств населення, у тому числі неплатоспроможних), а не економічна (отримання прибутку).

Друга причина є наслідком першої – фізичне та моральне зношення рухомого складу та об'єктів інфраструктури міського електротранспорту внаслідок недостатнього фінансування: держава не в повній мірі компенсує проїзд пільгових категорій пасажирів, а зароблених доходів недостатньо через штучно занижені тарифи.

Третя причина – конкуренція з автомобільним транспортом і (особливо актуально для Харкова) з метрополітемом. З одного боку, неконкурентоспроможність трамвайного та тролейбусного транспорту в багатьох випадках є наслідком недостатнього фінансування. Пасажири не бажають користуватись наземним електротранспортом через його гірший стан у порівнянні з автобусами та метро, істотні інтервали та можливі зупинки руху. З іншого боку, така поразка в конкурентній боротьбі лише посилює фінансові проблеми трамвайного і тролейбусного господарства. Окремо слід виділити взаємодію наземного електротранспорту та метрополітену: у більшості випадків відкриття нових станцій метро в Харкові супроводжувалось закриттям чи скороченням певних трамвайних або тролейбусних маршрутів, що, звісно, призводило до зменшення пасажиропотоку цих видів транспорту. Разом із тим необхідно звернути увагу на яскравий виняток: роботу тролейбусних маршрутів №№ 1 та 34, де за рахунок використання сучасного рухомого складу (тролейбуси ЛАЗ Е301) та високої регулярності руху вдалось практично витіснити конкурентів: автобусні маршрути №№ 18е та 52е відповідно.

Ще одна причина, про яку дуже рідко згадують, це неефективність управління міським наземним електротранспортом, яка притаманна багатьом комунальним підприємствам. За таких умов нагальною стала потреба у залученні досвіду, управлінських навичок та фінансових ресурсів приватних підприємств.

Перший крок був зроблений понад п'ять років тому. У липні 2011 року директор Департаменту транспорту і зв'язку Харківської міської ради Сергій Дульфан заявив, що харківські автобусні перевізники у рамках державно-приватного партнерства надаватимуть допомогу підприємствам, створеним на базі ХКП «Міськелектротранс». Нажаль, інформація була доволі загальною: «представник приватного бізнесу ... працюватиме разом з депо, вкладаючи кошти в ремонт розворотних кіл, зупинок громадського транспорту, ... у деякі депо перевізники вже завезли слюсарям новий інструмент, десь почали латати дахи й укладати асфальт, десь допомагають запчастинами», «в рамках співпраці депо можуть здавати в оренду невикористовувані площі автобусним перевізникам як транспортні стоянки, уклавши відповідні договори оренди».

Подальша інформація теж не була розгорнутою. Так, зазначалось, що приватними інвесторами були придбані трамваї та тролейбуси, які були у використанні в Празі та Ризі, для того, щоб надавати їх в оренду комунальним транспортним підприємствам. Це дозволило, наприклад, відновити нормальну роботу тролейбусного маршруту №5, збільшивши кількість одиниць рухомого складу з двох до десяти. За рахунок трамвайних вагонів, орендованих у приватних осіб, вдалось уникнути стрімкого скорочення рухомого складу в лінії. Зараз за допомогою приватних інвесторів у великих масштабах здійснюється капітальний ремонт тролейбусів і трамвайних вагонів із заміною кузова та модернізацією, у тому числі для інших міст (Дружківка, Кам'янське, Краматорськ та інші).

Разом із тим в роботі електротранспорту з'явилися нові проблеми, які традиційно притаманні автобусним господарствам: недотримання водіями правил дорожнього руху, правил технічної експлуатації та графіків роботи – з метою збільшення виручки за оплату проїзду та мінімізації витрат. Нарікання викликає також відсутність інформації щодо механізму взаємодії підприємств у рамках державно-приватно партнерства: досі у відкритому доступі немає даних про те, яку саме допомогу надають приватні особи комунальним підприємствам і у яких обсягах, яким чином тролейбусне та трамвайні депо розраховуються за орендований рухомий склад тощо.

Підбиваючи підсумки, можна констатувати що державно-приватне партнерство в сфері міського наземного електротранспорту свого часу дозволило уникнути транспортного колапсу в місті, який здавався дуже

імовірним у 2010-2011 роках, і розпочати його відбудову, але не розв'язало усіх проблем.

## **ЗАСТОСУВАННЯ ПРИНЦИПІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ГАЛУЗІ ОЗЕЛЕНЕННЯ МІСТА**

Ю. В. ФЕДОТОВА, канд. екон. наук, доц.,

доц. кафедри економічної теорії

*Харківський національний університет міського господарства*

*імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Природне середовище сучасного міста постійно зазнає значного техногенного навантаження. З метою зниження антропогенного тиску створюють штучні зелені насадження (парки, сади, сквери), а також природні комплекси (міські ліси і луки). Як відомо, зелені масиви мають певний вплив на клімат міст, оскільки вони: регулюють кількість опадів, служать резервуарами чистого повітря, збагачуючи атмосферу киснем за рахунок фотосинтезу, оберігають ґрунт від водної та вітрової ерозії, а водні джерела – від висихання і забруднення. Крім того, зелені насадження чинять позитивний вплив на тепловий і радіаційний режими.

Однак незважаючи на широке обґрунтування екологічних аспектів сфери озеленення міст, не вирішеними залишаються техніко-економічні проблеми розвитку цієї галузі. Серед найважливіших з них можна виділити наступні. По-перше, існуючі озеленені відкриті простори знаходяться у стані повільної стагнації. Другою проблемою є відсутність програмних і планових документів з утримання та подальшого розвитку системи озеленення як на міському рівні, так і на рівні регіону. По-третє, у галузі озеленення спостерігається дефіцит професійних рішень щодо об'єктів громадського користування; відсутня професійна експертиза з приводу доцільності та ефективності запланованих заходів і контролю за їх виконанням. Окремої уваги потребує питання стихійного розвитку ринку проектних послуг для приватного сектору. Вчетверте, варто відзначити дефіцит фінансових, кадрових, інформаційних та організаційних ресурсів і використання застарілих принципів управління, орієнтованих на модель планової економіки та інше. У містах Харківської області застосовуються різні методи