УДК 338.47:621.331(1-21)(477)-047.44
Н.Л. Ющенко, канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри бухгалтерського обліку, оподаткування та аудиту
О.Ю. Гайова, студент
Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ДО ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Ключові слова: *міський електричний транспорт, перевезення пасажирів, екологічність.*

Метою реалізації Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» за вектором розвитку (п. 2) є забезпечення стійкого зростання економіки екологічно невиснажливим способом [6]. Світова практика свідчить, що високі показники екологічності, провізної спроможності, окупності будівництва нових ліній, економічності, комфорту та безпеки руху міського електротранспорту зумовлюють його активний розвиток. І в Україні існують умови для розвитку міського електротранспорту, зокрема, у 54 найбільших містах збережена належна інфраструктура, виробляється достатня кількість електроенергії. Так, на кінець 2014 року парк рухомого складу налічував близько 2,2 тис. трамвайних вагонів, 3 тис. тролейбусів та 1,2 вагонів метро. Загальна протяжність трамвайних колій, тролейбусних ліній та колій метро (міста Київ, Харків, Дніпропетровськ) становить відповідно 1,8, 3,6 та 0,1 тис. км (табл. 1). Енергозабезпечення перевезень здійснює понад 700 тягових підстанцій, загальна потужність яких дорівнює майже 1700 тис. кВт [7].

Таблиця 1

Зміна рухомого складу та довжини шляхів сполучення міського електротранспорту в Україні

Найменування показника, од. вимірювання	**Значення показника на кінець року**							**Темп зростання значення показника на кінець 2014 р. порівняно з 2010 р., %**
	2000	**2005**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	
1. Рухомий склад міського електротранспорту, тис. од.								
- трамвайні вагони	3459	2905	2522	2412	2314	2277	2201	87,3
- тролейбусні машини	5313	4554	3710	3714	3596	3570	3032	81,7
- вагони метрополітенів	925	993	1119	1128	1136	1160	1190	106,3
2. Довжина шляхів сполучення загального користування, км								
- експлуатаційна довжина трамвайних колій (у одноколійному обчисленні)	–	–	1960,5	1935,0	1919,5	1894,6	1803,0	92,0
- експлуатаційна довжина тролейбусних ліній (у однопутному обчисленні)	–	–	3937,4	3935,8	3838,9	3879,3	3567,9	90,6
- довжина колій метрополітенів загального користування (у двоколійному обчисленні)	–	–	108	110	111	112	112	103,7

Порівняно з 2010 у 2014 році кількість рухомого складу та довжина шляхів сполучення трамвайного і тролейбусного транспорту скоротилась, а відповідні показники метрополітенів, навпаки, зросли, що пояснюється зростанням частки автомобільного транспорту та намаганням розвантажити наземну транспортну структуру великих міст.

Вітчизняні виробники здатні щороку виготовити понад 100 трамвайних вагонів і 300 тролейбусів, а у разі потреби збільшити обсяг виробництва і повністю забезпечити ними міста України [3].

Протягом останнього десятиріччя у роботі міського електротранспорту в Україні намітилася тенденція до зменшення обсягу перевезень пасажирів і погіршення показників якості та безпеки їх транспортного обслуговування (рис., табл. 2,). Частка міського електротранспорту в загальній кількості відправлень (перевезень) пасажирів з 60,6 % у 2000 р. зменшилась до 43,9 % у 2014 р. На фоні загального падіння пасажиропотоку в 1,3 раза міський електротранспорт зменшив його у 1,8 раза. Найбільший спад спостерігається на тролейбусному транспорті – його пасажиропотік зменшився в 2,4 рази. А у метрополітені, незважаючи на покращення його матеріальної бази, кількість перевезених пасажирів не змінилась.

У січні–вересні 2015 року міським електротранспортом перевезено 1,8 млрд пасажирів, що на 4,4 % менше, ніж за аналогічний період 2014 року [5].

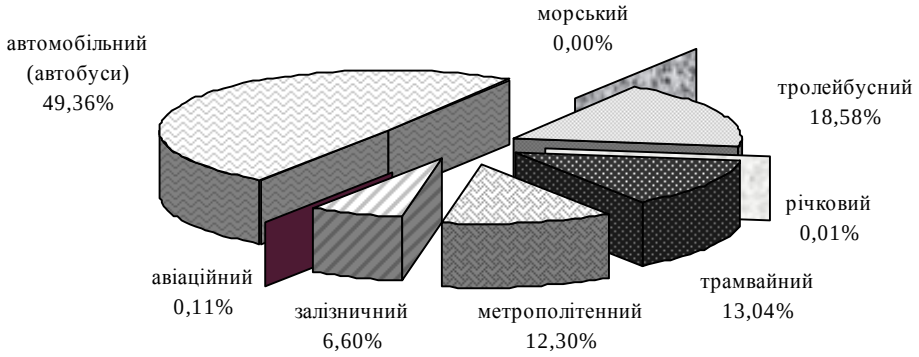

Рис. Питома вага окремих видів транспорту у загальному відправленні (перевезенні) пасажирів у 2014 році

Таблиця 2

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту в Україні

Види міського електротранспорту	млн. осіб за рік							Темп зростання кількості перевезених пасажирів у 2014 р. порівняно з 2010 р., %	Частка перевезених за 2014 р. пасажирів, %	
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014		електро-транспортом у заг. обсязі пасажироперевезень усіма видами транспорту	окремими видами електротранспорту у заг. обсязі перевезених електротранспортом пасажирів
Всіма видами транспорту	7780	8200	6845	6980	6813	6623	5902	86,2	100,0	х
Міський елек-тротранспорт:	4717	3901	2678	2922	2919	2838	2593	96,8	43,9	100,0
- тролейбусний	2582	1903	1204	1346	1345	1306	1097	91,1	18,6	42,3
- трамвайний	1381	1111	714	798	800	757	770	107,8	13,0	29,7
- метрополітен	754	887	760	778	774	775	726	95,5	12,3	28,0

Негативні тенденції спричинені значним фізичним зносом об’єктів міського електротранспорту (табл. 3), нерівними умовами конкуренції комунальних підприємств, що провадять свою діяльність у сфері міського електротранспорту, з приватними автоперевізниками на ринку міських пасажирських перевезень, а також відшкодуванням не в повному обсязі вартості транспортних послуг, що надаються підприємствами на безоплатній основі окремим категоріям громадян.

Таблиця 3

Динаміка і структура рухомого складу міського електротранспорту в Україні за часом експлуатації на кінець 2014 року (зведені дані за формою №2-етр «Звіт про роботу міського електротранспорту»)

Рухомий склад	Усього		У тому числі за часом експлуатації							
			До 5 років		6-10 років		11-15 років		Понад 16 років	
	одиниць	%	одиниць	%	одиниць	%	одиниць	%	одиниць	%
Тролейбусні машини	3032	100	452	14,9	585	19,3	213	7,0	1782	58,8
Трамвайні вагони	2201	100	51	2,3	69	3,1	35	1,6	2046	93,0
Вагони метрополітену	1190	100	155	13,0	52	4,4	72	6,1	911	76,5

Середня довжина поїздок населення країн Європейського Союзу на початку 2014 року становила 35 км у день на людину. В європейських країнах достатньо розвинені міські транспортні мережі. Так, нині в Європі діє 112 тролейбусних систем: в Австрії, Болгарії, Боснії і Герцеговині, Угорщині, Німеччині, Іспанії, Італії, країнах Прибалтики, Молдові, Нідерландах, Франції та ін. Найбільша тролейбусна система діє в Афінах (Греція). У Швейцарії через недорогу електроенергію експлуатується 13 тролейбусних систем.

Невелика Словаччина з населенням близько 5 млн має розвинену систему міського пасажирського транспорту, хоча доля електротранспорту в ньому невелика – всього по 11 тролейбусних і трамвайних ліній у двох містах (Братислава, Кошиць). На відміну від України, з населенням близько 43 млн., показник перевезення пасажирів у 69 разів вище, а показник пасажирообороту – у 20 разів. Міський транспорт Словаччини демонструє відносну стабільність, а український з 2010 року скоротив свою діяльність майже на 10 % (табл. 4).

Таблиця 4

Дані для порівняння перевезень пасажирів міським пасажирським транспортом в Словаччині та в Україні за останні п'ять років (2010–2014 рр.)

Країна	2010	2011	2012	2013	2014.	Темп зростання у 2014 р. порівняно з 2010 р., %
Перевезено пасажирів, тис. осіб						
Словаччина	385594	417293	388239	369323	380576	98,7
Україна	6105	6204	6039	5819	5506	90,2
Пасажирооборот, млрд пас.-км						
Словаччина	1119	1172	1137	1145	1115	99,6
Україна	65.2	65.6	64.6	62.4	58.9	90,3

Важливим може бути і врахування досвіду розвитку системи пасажирських перевезень у Чеській Республіці, яка започаткувала застосування інтермодальної транспортної системи, обов'язкової наявності єдиного власника на весь рухомий склад транспорту міста в особі магістрату, встановлення вартості проїзду відповідно до тривалості подорожі та кількості пересадок, реструктуризацію транспортних підприємств в акціонерні товариства відкритого типу [1, с. 180–189].

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 оподатковування, державні гарантовані позики, Європейський фонд допомоги розвитку, Європейські інвестиційні банківські позики. При цьому основним джерелом фінансування є пряма державна допомога, проте вона надається тільки за умови залучення коштів з місцевих податків або грантів.

На думку О.В. Димченко [4, с. 7] для України більше підійде запозичення досвіду Франції та Швеції, де держава фінансує близько 50 % витрат на капітальне будівництво.

В.В. Величко зазначає [2, с. 111], що відсутність достатнього рівня фінансових ресурсів в Україні для забезпечення беззбиткової діяльності підприємств міського електротранспорту – не причина, а 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.

Державною програмою розвитку міського електротранспорту на 2007–2015 роки [3] в Україні передбачалось створення належних умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезення трамвайними вагонами і тролейбусами, забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту, збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях, пріоритетний його розвиток у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля, у зонах масового відпочинку та щільної житлової забудови, підвищення рівня технічного оснащення підприємств та ефективності їх роботи. Проблему забезпечення належного рівня перевезень пасажирів міським електротранспортом передбачалося вирішити за допомогою організації ефективного управління зазначеним видом транспорту та використання його майнового комплексу, забезпечення беззбиткового функціонування підприємств, технічного переоснащення міського електротранспорту, нормативно-правового і науково-технічного забезпечення його подальшого функціонування та розвитку, створення умов для ефективного розвитку галузі.

З урахуванням досвіду функціонування міського електричного транспорту країн Європейського Союзу в Україні доцільним є:

– удосконалення інфраструктури міського електротранспорту та розроблення і виконання місцевих програм його розвитку;

– запровадження системи приватно-державних відносин у сфері пасажирських перевезень;

– використання системи фінансового лізингу для оновлення електротранспорту;

– формування економічно обґрунтованих тарифів на послуги міського електричного транспорту;

– впровадження автоматизованої системи контролю проїзду;

– запровадження системи адресного субсидіювання пасажирів.

Список використаних джерел: **1.** *Амоша О. І.* Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О. І. Амоша, О. С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – С. 179–189. **2.** *Величко В. В.* Сучасні підходи до формування моделі функціонування підприємств транспортної інфраструктури міста / В. В. Величко // Экономические проблемы и перспективы развития жилищно-комунального хозяйства на современном этапе : матер. конф. – Х. : ХНАГХ, 2010. – С. 106–111. **3.** *Державна* програма розвитку міського електротранспорту на 2007–2015 рр. [Електронний ресурс] : затв. Постановою Кабінету Міністрів України № 1855-00 від 29.12.2006 р. – Режим доступу : www.kmu.gov.ua/control/cardnpd?d. **4.** *Димченко О. В.* Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні / О. В. Димченко // Коммунальное хозяйство городов. – 2014. – № 113. – С. 3–9. **5.** *Соціально-економічне* становище України за січень–вересень 2015 року : повідомлення Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.org. **6.** *Стратегія* сталого розвитку «Україна – 2020» [Електронний ресурс] : затв. Указом Президента України № 5/2015 від 12.01.2015 р. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5/2015. **7.** *Транспорт* і зв'язок : статистична інформація [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gou.ua.