

**Костецький В.В.**

*викладач Тернопільського державного економічного університету*

## **ГАЛУЗЕВА СПЕЦИФІКА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ**

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та виробництва в перевезеннях. Це особлива галузь, що володіє складною специфікою. В значній мірі ця специфіка властива й міському пасажирському транспорту. При цьому він має свої особливості, пов'язані з впливом міського середовища та особливим характером пасажирських перевезень. Очевидно, що додаткові ознаки властиві і кожному з видів міському пасажирському транспорту, у тому числі й міському електротранспорту (МЕТ).

Специфіка галузі виявляється в організаційно-виробничому, техніко-технологічному та економічному аспектах. Визначається вона подвійним характером місця, яке МЕТ займає в господарській структурі міста, регіону або країни. З одного боку, транспорт є елементом матеріального виробництва, з іншою – він частина міської інфраструктури, частина сфери обслуговування.

Міський електричний транспорт, як відомо, включає дві самостійні підгалузі: наземний МЕТ і метрополітен.

Очевидно, що за окремими виключеннями загальні особливості, властиві міському пасажирському транспорту, характерні й для міського наземного електричного транспорту. До цієї підгалузі належать, перш за все, трамвай і тролейбус. Проте міський електричний транспорт володіє і своєю специфікою – технологічною, організаційною та економічною. Саме ця специфіка і визначає наявність особливостей, властивих тільки підприємствам МЕТ. Крім того, деякі особливості, властиві міському пасажирському транспорту в цілому, у ряді своїх проявів тут мають місце й певні відмінності.

Так, продукція міського електротранспорту, на відміну від продукції, що виготовляється в галузях промисловості або сільським господарством, не може бути в часі та просторі відірвана від виробничого процесу, а також існувати

поза цим процесом. Тому не можна, з одного боку, шляхом перевиконання плану створити якийсь запас продукції, а з іншою – невиконання плану за деякий період компенсувати в наступні періоди без збитку для інтересів пасажирів. Це ставить транспортні підприємства в безпосередню залежність від коливань попиту на перевезення, веде до незалежної від підприємства нерівномірності виробництва.

У будь-якій промисловій галузі основні засоби виробництва стаціонарні і виробляють продукцію, знаходячись на постійному місці. Для транспорту ж характерне непостійне розміщення значної частини основних засобів. Рухома їх частина (тролейбуси, вагони метрополітену і трамвая) в процесі виробництва переміщається по власному маршруту. Звідси ряд проблем, невідомих іншим галузям. Структура виробничих фондів на транспорті відрізняється від інших підприємств сфери матеріального виробництва. Частка оборотних коштів на транспорті значно менша.

Це пояснюється, в першу чергу, конструкцією технічних засобів МЕТ і технологією його основних виробничих процесів. Почнемо з системи енергозабезпечення. Трамвай і троллейбус приводяться в рух електричним струмом, який поступає в двигуни через підвішені над дорогою або рейковим полотном контактні дроти. Крім того, трамваї, як відомо, мають колісні пари такої конструкції, що пересуватися вони можуть тільки по рейковому шляху. Саме тому наземний електричний транспорт (трамвай і троллейбус) має в своєму розпорядженні меншу ступінь свободи, ніж, наприклад, автобусний транспорт. Тролейбуси в маршрутному транспортному потоці прив'язані до контактної мережі, а трамваї ще й до рейок. Це створює складнощі в регулюванні руху, а при відмовах рухових одиниць знижує експлуатаційну надійність системи. Залежність транспортних засобів від контактної чи рейкової мережі визначає і обмеженість вибору варіантів маршрутів проходження, способів та схем відновлення руху після вимушеної зупинки. Наявність так званих вузлів контактної мережі вимагає також й обмеження швидкості. Все це знижує його конкурентоспроможність в єдиній системі міського пасажирського транспорту.

Технічні особливості МЕТ накладають відбиток і на господарські відносини. Так, витрачання електричної енергії йде по фактичній потужності, режимах і тривалості роботи тягових двигунів. Проте відсутність на рухомому складі лічильників постійного струму не дає можливості достатньо строго враховувати витрати по споживачах. Кількість витраченої енергії, що підлягає оплаті, визначається укрупнено по змінному струму, причому, частіш за все, організацією, яка здійснює енергозабезпечення. Це важливо, оскільки саме оплата енергоносіїв є найбільш вагомою статтею зі всіх витрат підприємства на матеріальні ресурси.

Самою специфічною ознакою МЕТ є його збитковість і, як наслідок, вимушене користування дотаціями з бюджету для покриття експлуатаційних витрат. Оскільки розмір плати за проїзд не відповідає витратам транспортних підприємств на перевезення пасажирів, а обсяг транспортної продукції в значній мірі не залежить від якості транспортної послуги. Як і в інших галузях, у сфері міського пасажирського транспорту постійно підвищуються витрати на електроенергію і пальне, амортизацію, утримання та ремонт основних засобів, заробітну плату персоналу. Росте й собівартість перевезень. В свою чергу плата за проїзд підіймається набагато повільніше. Багатьом категоріям населення на міському електротранспорті надано право безкоштовного або пільгового проїзду, що скорочує доходи транспортних підприємств. Фактично підприємства міського пасажирського транспорту надають населенню послуги за тарифами, значно нижчими, ніж собівартість перевезення пасажирів. Тому вони одержують доходи, які не покривають експлуатаційних витрат. Дефіцит, що складається, повністю або частково погашається за рахунок місцевого бюджету.

Практично узаконений дефіцит платіжного балансу транспортного підприємства визначає його залежність від дотацій, що відшкодовують цей дефіцит. Складність положення усугубляється й недосконалістю діючих механізмів фінансування, що багато в чому зберігають залишковий принцип, випадковість та вольовий характер багатьох рішень.

Ряд особливостей функціонування підприємств МЕТ визначається змінами сучасних умов господарювання і, перш за все, переходом міськелектро транспорту у власність територіальних громад. Як і всі комунальні підприємства, підприємства МЕТ використовують майно, що знаходиться в муніципальній власності на правах оперативного управління, а це в певній мірі обмежує права підприємства, збільшує його економічну залежність від власника. Разом з тим це накладає на органи місцевого самоврядування певні обов'язки по відношенню до такого підприємства.

Ці й аналогічні особливості багато в чому визначають основи та конкретні методи господарювання на мікроекономічному рівні – рівні підприємства.

Таким чином, як бачимо не існує достатньо чіткої методики оцінки внеску міського пасажирського транспорту в економічні результати виробництва (як і науки, культури і т.п.). Тому суспільство вимушене йти на перерозподіл частини цих економічних результатів через систему оподаткування, через бюджети різних рівнів на користь аналогічних галузей. Це твердження є важливим для обґрунтування рішення більшості сучасних проблем функціонування міського пасажирського транспорту, у тому числі й міського електротранспорту, і для розуміння реальної практики господарювання транспортних підприємств в умовах утвердження ринкових відносин.