

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

Не зважаючи на окрему схожість деяких процесів, проблеми, що мають велике значення для розвитку і функціонування підприємств міського електротранспорту в Україні, мають свої достатньо яскраво виражені особливості. Автомобілізація вітчизняних міст, зростання кількості індивідуальних автомобілів йде швидкими темпами, проте, поки що, співвідношення обсягів перевезень таке, що цей чинник не став настільки визначальним, як, наприклад, в більшості європейських міст.

Міський електротранспорт функціонує у 54 містах України. Трамвай і тролейбус діє у 18 містах, лише трамвайне сполучення – в 6 і тролейбусне – в 29 містах. У Криму функціонує міжміська тролейбусна лінія Сімферополь – Алушта – Ялта, у містах Києві та Кривому Розі поряд із звичайними функціонують швидкісні трамвайні лінії. На частку міського електротранспорту припадає 65 % міських пасажироперевезень.

Проте, як свідчать дані таблиці 1, починаючи з 1997-1998 років спостерігається чітка тенденція до зменшення обсягів перевезення пасажирів даним видом транспорту. У 2003 році пасажирообіг на трамваї та тролейбусі в порівнянні з 1998 роком зменшився на 24 % та 23 % відповідно.

Таблиця 1

Динаміка показників діяльності міського електротранспорту України [1]

	Показники	Одиниця виміру	Роки									
			1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Трамвай	Обсяги перевезень пасажирів*	млн.пас.	1324	822	788	1265	1451	1457	1381	1334	1196	1132
	Пасажирообіг*	млрд.пкм	8,6	5,3	5,1	8,2	9,4	9,5	9,0	8,7	7,8	7,2
Тролейбус	Обсяги перевезень пасажирів*	млн.пас.	2149	1359	1590	2388	2718	2735	2582	2332	2141	1922
	Пасажирообіг*	млрд.пкм	14,0	8,8	10,4	15,5	17,7	17,8	16,8	15,5	14,4	13,6

* З 1997 р. – з врахуванням обсягів безплатно перевезених пасажирів.

Одною з головних причин недостатності рівня електротранспортного обслуговування міст є відсутність механізмів, що дозволяють забезпечувати нормальне відтворювання основних фондів і, в першу чергу, рухомого складу.

Так, станом на 1 січня 2001 р. парк рухомого складу налічував понад 3,5 тис. трамвайних вагонів та 5,5 тис. тролейбусів. Порівняно з 1991 роком кількість рухомого складу зменшилася на 3,4 тис. одиниць або на 30 %. Погіршується стан рухомого складу міського електротранспорту, понад 60 % якого відпрацювали нормативний термін експлуатації і підлягають списанню. Значна частина трамвайних вагонів і тролейбусів за показниками енергоспоживання, надійності та комфортабельності поступається аналогам у європейських країнах. Через відсутність коштів у підприємств міського електротранспорту, що є збитковими навіть з урахуванням дотацій місцевих бюджетів, обсяги закупівлі нових тролейбусів і трамваїв щорічно зменшуються. В результаті майже припинилось виконання капітальних ремонтів та оновлення рухомого складу. Так, за період 1997-2001 років усіма 54 містами України, які мають електричний транспорт, закуплено лише 208 тролейбусів, що становить 1 % від потреби, і лише 20 трамвайних вагонів. І це при тому, що біля 70 % рухомого складу, який перебуває в експлуатації, відпрацював нормативні терміни і підлягає списанню.

Стан справ ще більш ускладнюється внаслідок того, що практично припинили свою діяльність за основним призначенням усі шість спеціалізованих ремонтних заводів. Через відсутність замовлень на ремонт рухомого складу, виготовлення запчастин і комплектуючих виробів для трамвайних колій та контактних мереж вони змушені були освоювати виробництво не властивої їм продукції.

Проте, як це не прикро, в останні роки обсяги виробництва тролейбусів і трамвайних вагонів також не нарощуються. Такий стан справ не можна вважати нормальним, оскільки в Україні створено власну виробничу базу з

виготовлення трамвайних вагонів та тролейбусів, яка здатна задовольнити не лише вітчизняні потреби в цій продукції, а й експортувати її.

Підприємствами міського електротранспорту експлуатується 730 одиниць рухомого складу вітчизняного виробництва, що становить 8 % від їх загальної кількості. При збереженні таких тенденцій з оновлення рухомого складу через 6-8 років майже весь інвентарний парк вичерпає свій нормативний термін експлуатації та постане реальна загроза закриття руху міського електротранспорту у деяких містах.

Проблема оновлення рухомого складу транспортних підприємств є окремим проявом загальної ситуації, яка склалася за останні роки на міському електротранспорті. Відсутність необхідної правової бази, яка б відповідала системі економічних відносин, що змінилася, недостатність і невчасність фінансування експлуатаційної діяльності та розвитку підприємств міського електротранспорту, недостатня відпрацьованість і дієвість механізмів фінансування та ціноутворення – все це не сприяє належному стану справ. В результаті доходи, одержувані від оплати проїзду, не покривають навіть половини експлуатаційних витрат, а збитки, що утворилися в результаті цього, покриваються бюджетними дотаціями лише частково.

Так, за підсумками 2003 р., збитковість підприємств міського електротранспорту досягла близько 130 млн. грн., або понад 15 % фактичних витрат, пов'язаних з основною діяльністю [3]. Більшість підприємств мають значну заборгованість за оплату спожитої електроенергії. А деякі з них навіть заборгували з виплати заробітної плати.

Однак відсутність коштів є радше не причиною, а наслідком організаційно-правового стану, в якому перебувають підприємства міського електротранспорту. Йдеться про невідповідність системи управління та відомчої підпорядкованості підприємств міського електротранспорту їх статусу, обмеженість прав підприємств щодо встановлення тарифів на проїзд і скасування пільг, які не забезпечені фінансуванням. Інакше кажучи, існує

невідповідність базису міськелектро транспорту соціально-економічному стану розвитку суспільства.

На основі аналізу цієї ситуації з урахуванням зарубіжного і вітчизняного досвіду можна було б говорити про реальні шляхи стабілізації стану справ на міському електричному транспорті України, його необхідного розвитку і вдосконалення експлуатаційної діяльності. Для цього, перш за все на концептуальному рівні необхідно визнати суспільно-громадську значущість транспортної послуги в міських пересуваннях і підтвердити її пріоритетність, визначити диференційований характер транспортної послуги, самостійне значення взаємозв'язаних функцій („транспортна робота” – рух, „продукція транспорту” – перевезення) і подвійний характер відповідного фінансування. На законодавчому рівні повинні бути регламентовані достатньо широкі рамки державного регулювання, визначені в якості основної форми господарських відносин рівноправні договори з колективними споживачами – замовниками, забезпечені захищеність достатності та своєчасності взаєморозрахунків, що є визначальними для функціонування підприємств електротранспорту. На реалізаційному рівні необхідно комплексно реформувати фінансовий механізм, саме поняття „дотація на покриття збитків” слід замінити „доходом від виконання транспортної роботи”, підвищити ефективність збору плати за проїзд, нормалізувати на комерційній основі систему надання пільг.

Тільки після цього реально стануть ефективними необхідні Програми технічного переозброєння, оновлення рухомого складу, автоматизації та інформатизації управлінських і технологічних процесів, підвищення рівня транспортного обслуговування населення.

1. Статистичні таблиці з послання Президента України „Про внутрішнє і зовнішнє становище в Україні у 2003 році” // Економіст. – 2004. – № 7. – С. 13 – 106.
2. Косой Ю.М. Экономика и управление на городском электрическом транспорте. – М.: Мастерство, 2002. – 352 с.
3. Крат В. Міський електротранспорт в Україні // Економічний часопис – XXI. – 2004. – № 4.