

К. В. ГНЕДІНА (Чернігівський державний технологічний університет)

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті визначені загальні тенденції, актуальні проблеми та перспективні напрямки розвитку підприємств міського електричного транспорту. Запропонований комплекс заходів, спрямований на стабілізацію роботи підприємств галузі.

В статье определены общие тенденции, актуальные проблемы и перспективные направления развития предприятий городского электрического транспорта. Предложен комплекс мероприятий, направленный на стабилизацию работы предприятий отрасли.

General tendencies, actual problems and perspective trends of the development of enterprises of city electric transport are determined in the article. The complex of arrangements directed to stabilization of the work of the enterprises of the field is proposed.

Міський електричний транспорт – це складова частина єдиної транспортної системи, яка призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів [1]. З переходом на ринкові умови господарювання до транспортної системи України стали висуватися більш високі вимоги по відношенню до якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереженню вантажів і безпечності перевезення пасажирів, строків і вартості доставки. Сучасні стандарти життя зумовлюють зростання потреб населення в більш швидкому, але в той же час зручному і безпечному транспортуванні.

Стан міського електричного транспорту позначається на економічному зростанні кожного конкретного міста, а отже і національної економіки в цілому.

Ефективне функціонування міського електричного транспорту має не тільки економічне, але й велике соціальне значення, оскільки від його роботи залежить рівень задоволення щоденних потреб у перевезеннях широких верств населення. Крім того, діяльність підприємств міського електричного транспорту відбивається на стані навколишнього природного середовища, наслідком чого може бути загострення екологічних проблем.

Отже, актуальність розробки комплексу заходів з організаційно – економічного розвитку підприємств міського електротранспорту обумовлена необхідністю реформування їх діяльності з метою досягнення високої економічної та соціальної ефективності.

Метою даної статті є аналіз сучасного стану, визначення актуальних проблем і перспективних напрямків розвитку підприємств міського електричного транспорту.

Міський електричний транспорт – це комплекс різних видів транспорту на електротязі, які здійснюють перевезення населення і вантажів територією міста і найближчої приміської зони [5]. Міський електричний транспорт включає: транспортні засоби (рухомий склад), шляхові пристрої (рейкові шляхи, тунелі, естакади, стоянки), засоби електрозабезпечення (кабельні і контактні мережі, тягові електропідстанції), ремонтні майстерні і заводи, депо, гаражі, станції технічного обслуговування, лінійні прилади (зв'язок, сигналізація, блокування), диспетчерське управління.

Міський електротранспорт функціонує в 53 містах України, а саме в великих промислових та в усіх обласних центрах, за винятком Ужгорода. Трамвайне сполучення мають 24 міста, тролейбусне – 47, метрополітенне – міста Київ, Харків і Дніпропетровськ [6]. Підприємства галузі є соціальними перевізниками, оскільки перевозять в першу чергу пільгові категорії пасажирів. Цим видом транспорту щорічно перевозиться майже 4 млрд пасажирів, або 65 % загальної кількості міських пасажироперевезень.

Починаючи з 1991 року практично припинився розвиток даної галузі, склалася стійка тенденція до зменшення пасажирообороту, погіршення якості транспортного обслуговування населення та зниження рівня безпеки руху. Протягом зазначеного періоду, обсяги пасажироперевезень зменшилися в деяких містах майже у два рази, а рухомий склад – на третину [2]. Однак, в 2005 році порівняно з 2004 роком пасажирооборот міського електричного транспорту збільшився на 2,5 % за рахунок зростання обсягів пасажироперевезень метрополітеним і тролейбусним транспортом (таблиця) [6].

Пасажирооборот міського електричного транспорту, млрд пас. км

Вид транспорту	Роки							
	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Трамвайний	13,0	5,3	9,0	8,7	7,8	6,7	6,6	6,5
Тролейбусний	21,0	8,8	16,8	15,5	14,1	11,2	10,8	11,2
Метрополітенний	4,4	3,6	4,9	6,0	6,4	6,7	6,4	6,7
Всього:	38,4	17,7	30,7	30,2	28,3	24,6	23,8	24,4

Майже 90 % трамвайних вагонів і тролейбусів відпрацювали свій нормативний строк експлуатації і підлягають списанню. Більше половини парку рухомого складу потребує капітального ремонту. Позитивним для галузі є те, що в країні створений власний виробничий потенціал для виготовлення трамвайних вагонів і тролейбусів. Вітчизняні виробники здатні виготовити понад 300 тролейбусів та 100 трамвайних вагонів на рік, а за необхідності, збільшити виробництво та повністю забезпечити ними міста України. Однак, замовлення на їхнє придбання від власників підприємств електротранспорту майже відсутні. Вартість нового тролейбуса коливається від 900 тис. до 1 млн 300 тис. грн, трамваю – від 1 млн 800 тис. до 13 млн грн. Через відсутність коштів у підприємств міського електротранспорту та обмежені можливості місцевих бюджетів парк трамвайних вагонів і тролейбусів щороку оновлюється лише на 8–10 відсотків від мінімальної потреби. При мінімальній щорічній потребі понад 400 одиниць, фактичні обсяги закупівлі нового рухомого складу складають у середньому 60 одиниць на рік [2]. Біля 30 відсотків контактної та кабельної мережі міського електротранспорту перебувають в аварійному стані та потребують заміни. Як наслідок, в окремих містах скоротилася протяжність трамвайних колій і тролейбусних ліній. Виникла загроза закриття трамвайно – тролейбусного сполучення в невеликих містах України.

Значно погіршилася регулярність руху та культура обслуговування пасажирів. Насьогодні в містах України відсутні узгодженість графіків руху всіх видів міського пасажирського транспорту, сучасні пересадочні вузли, а маршрутна мережа часто не взаємопов'язана.

Протягом 2006 року тролейбусний парк України скоротився на 3 відсотка. Більше 90 відсотків тролейбусів експлуатуються понад

10 років. Середній вік рухомого складу становить 16 років, при цьому значення цього показника коливається від 8,5 років (м. Антрацит) до 27,7 років (м. Єнакієве). Кількість перевезених пасажирів та пасажирооборот тролейбусних господарств щорічно зменшуються (див. рис. 1). Так, протягом 2000–2005 років кількість перевезених пасажирів тролейбусним транспортом скоротилася на 26 відсотків [6]. При цьому, частка безоплатно перевезених пасажирів в загальній кількості перевезених зростає. Структура перевезень українськими тролейбусними підприємствами має наступний вигляд: 43 % загальної кількості пасажирів перевозиться платно, 57 % – безоплатно. Від безоплатних перевезень пільгових категорій громадян підприємства міського електротранспорту зазнають значних втрат, які компенсуються видатками з державного та місцевих бюджетів у середньому лише на 50 відсотків. Це негативно позначається на фінансовому стані підприємств міського електротранспорту.

За рахунок збору плати за проїзд підприємствами міського електричного транспорту покривається менше половини їх експлуатаційних витрат на перевезення. Так, доходи тролейбусних господарств України від реалізації проїзних документів за 2006 рік покрили лише 38 відсотків їх витрат на перевезення пасажирів.

Негативно впливає на фінансовий стан підприємств міського електричного транспорту неврегульованість ринку міських пасажироперевезень. Приватні автотранспортні перевізники дублюють маршрути міського електротранспорту, відбираючи платоспроможних пасажирів.

За таких умов що склалися, збитки підприємств міського електротранспорту зростають. Вони виконують нерентабельні, але соціально важливі перевезення. Тому фінансування їх діяльності має велике соціальне значення.

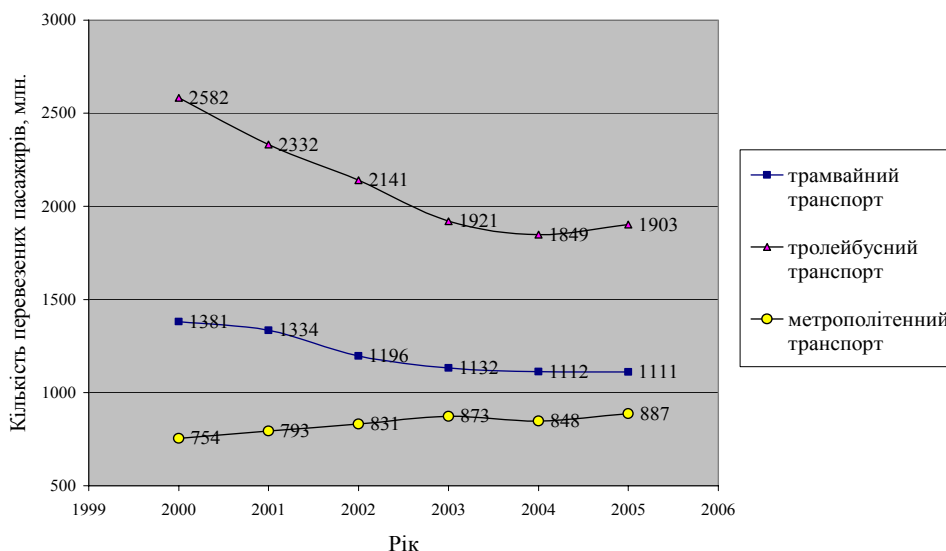


Рис. Динаміка кількості перевезених пасажирів міським електричним транспортом

В Чернігові функціонує такий вид електричного транспорту, як тролейбусний. Питома вага перевезень екологічно чистим видом транспорту складає 86 % загального обсягу пасажироперевезень у місті. Пасажирооборот та кількість перевезених пасажирів тролейбусним транспортом щорічно зменшуються, при цьому частка пільговиків в загальній кількості перевезених зростає. В 2006 році частка безоплатно перевезених пасажирів зросла на 3 відсотка порівняно з 2005 роком і склала 29 відсотків. Протяжність експлуатаційної лінії в Чернігові становить 102,6 км, більше 12 км мережі потребує заміни. В тролейбусному парку міста налічується 147 пасажирських тролейбусів, 90 відсотків яких експлуатуються понад 10 років. З кожним роком технічний стан тролейбусів катастрофічно погіршується. Поглибленого ремонту потребують більше 70 відсотків тролейбусів. Значний знос рухомого складу, який складає близько 90 відсотків, призвів до скорочення кількості тролейбусів на маршрутах міста. На сьогодні тролейбусне господарство Чернігова має кадрову проблему, якої не існувало ще рік тому.

Таким чином, сучасний стан підприємств міського електричного транспорту є кризовим. Підприємства галузі функціонують збитково, спрацьованість основних виробничих фондів досягла граничного рівня, постійно не вистачає коштів на оновлення та капітальний ремонт рухомого складу, незадовільно вирішуються питання технічних інновацій і технологічної модернізації. Все це не дозволяє повною мірою задовольнити транспортні потреби населення

міст та призводить до зниження рівня безпеки перевезення пасажирів.

Внаслідок занепаду екологічно чистого виду транспорту містам України загрожує загострення екологічних проблем.

Криза міського електротранспорту зумовлена загальним станом економіки держави, проте є й конкретні причини, які стосуються безпосередньо роботи міського електротранспорту:

- недостатній рівень фінансового забезпечення;
- неефективний менеджмент підприємств;
- нерегульованість ринку пасажироперевезень, що веде до дублювання маршрутів і втрати платоспроможних пасажирів;
- встановлення тарифів на проїзд без врахування фактичної собівартості перевезень;
- низька інвестиційна привабливість внаслідок збитковості підприємств.

Неподолання у найближчі роки негативних тенденцій, що склалися у міському електричному транспорті створить реальну загрозу економічному зростанню міст через транспортну незабезпеченість необхідної рухомості населення та мобільності трудових ресурсів як фактора розвитку виробництва, а також загостренню екологічних проблем.

Пріоритетними напрямками розвитку підприємств міського електричного транспорту є [4]:

- організація ефективного управління підприємствами та належного використання їх майнового комплексу;
- забезпечення беззбиткового функціонування;

– технічне переоснащення та укріплення матеріально-технічної бази.

Отже, для подолання кризового становища, в якому перебувають підприємства міського електричного транспорту та їх подальшого розвитку необхідно реалізувати наступний комплекс заходів:

– створення уповноваженими органами умов для рівноцінної конкуренції на ринку міських пасажироперевезень, регулювання ними граничних величин тарифів на проїзд для різних перевізників;

– скасування пільг на проїзд усім громадянам, за винятком тих, хто безпосередньо потребує соціального захисту: діти, інваліди, пенсіонери;

– забезпечення координації роботи міського електротранспорту з автоперевізниками з метою усунення дублювання трамвайних і троллейбусних маршрутів [3];

– вдосконалення методики формування тарифів на послуги міського електричного транспорту;

– скорочення витрат підприємств на експлуатаційну діяльність, у тому числі за рахунок оптимізації чисельності працівників, підвищення якості технічного обслуговування і ремонту рухомого складу та об'єктів міського електротранспорту, впровадження сучасних енергозберігаючих технологій та обладнання, оптимізації обсягів транспортної роботи та реалізації заходів, спрямованих на збільшення експлуатаційної швидкості рухомого складу на маршрутах [4];

– поглиблений капітально-відновлювальний ремонт, оновлення рухомого складу, який вичерпав ресурс експлуатації, шляхом закупівлі сучасних вітчизняних троллейбусів і трамваїв, будівництво та реконструкція троллейбусних ліній та трамвайних колій із використанням нових технологій, конструкцій і спеціальних частин для контактних мереж, належне утримання підприємствами рухомого складу;

– підвищення ефективності збору плати за проїзд;

– підвищення якості транспортних послуг.

Для фінансового забезпечення реалізації запропонованих заходів, окрім державних та власних коштів підприємств міського електричного транспорту, необхідно залучати кредити, гранти міжнародних організацій, кошти міжнародних програм, благодійні внески.

Отже, для стабілізації роботи підприємств міського електричного транспорту необхідно реалізувати комплекс заходів, висвітлений у статті, що створить умови для їх беззбиткової діяльності, залучення додаткових інвестицій та пріоритетного розвитку. Це, в свою чергу, призведе до підвищення якості, а отже і безпеки послуг, які надаються підприємствами міського електричного транспорту широким верствам населення.

Перелік пропозицій, наведений у статті, не є вичерпним, що свідчить про необхідність зосередження уваги уповноважених в цій сфері органів та безпосередньо виробників послуг на актуальних проблемах розвитку міського електричного транспорту.

БІБЛЮГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29 червня 2004 року № 1914-IV // Законодавство України, ноябрь 2006. – К.: Інфодиск, 2006.
2. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної програми розвитку міського електро-транспорту на 2006-2015 роки» від 15 червня 2006 року № 330-р.
3. Рішення Колегії Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України «Про стан реалізації положень Закону України «Про міський електричний транспорт» від 29 червня 2006 року № 130.
4. Рішення Чернігівської міської ради «Про Програму розвитку міського електричного транспорту м. Чернігова на 2005 – 2006 роки» від 29 листопада 2005 року.
5. Словник термінів електротранспорту / Уклад.: Ю. Ф. Зубенко, Д. Ю. Зубенко. – Х.: Харків, 2000. – 176 с.
6. Україна у цифрах у 2005 році: Статистичний довідник. – К.: Консультант. – 2006.

Надійшла до редколегії 25.07.2007.