

тримки. Основними напрямками державної підтримки є:

- введення податку на викиди CO₂ і SO₂;
- ухвалення на державному рівні закону «Про комбіноване виробництво електричної і теплової енергії», що гарантує державну підтримку у вигляді дотацій на електроенергію, вироблену за комбінованим циклом, на період адаптації систем централізованого теплопостачання до ринкових умов;
- ухвалення рішення про переважні закупівлі електроенергії, виробленої в комбінованому циклі.

Для підприємств централізованого теплопостачання необхідно розділяти фінансову і виробничу ефективність діяльності, оскільки в умовах природної монополії фінансова ефективність підприємства цілком залежить від вирішень державних органів з регулювання тарифів.

- 1.Ионин А.А. Теплоснабжение / А.А. Ионин. – М.: Стройиздат, 1982. – 336 с.
- 2.Ситас В.И. Расчет энергетических показателей систем теплоснабжения промышленных предприятий / В.И. Ситас. – М., 1990. – 55 с.
- 3.Анисимов С.П. Организация рынка тепловой энергии / С.П. Анисимов, В.Н. Николаев // Экономика и финансы электроэнергетики. – 2003. – № 5. – С.159-166.
- 4.Онищенко В.Я. Расчет режимов теплоснабжения при проектировании и эксплуатации ТЭЦ / В.Я. Онищенко. – Саратов, 1998. – 98 с.
- 5.Долинский А.А. Альтернативное теплоснабжение на базе тепловых насосов : критерии оценки / А.А. Долинский, Б.Х. Драганов, Т.В. Мордюк // Промышленная теплотехника. – 2007. – Т. 29. – № 6. – С.67-71.
- 6.Мирошниченко А.А. Мониторинг качества теплоснабжения, основанный на сингулярно-спектральном анализе связанного потребления энергоресурсов / А.А. Мирошниченко // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.76. – К.: Техніка, 2007. – С.232-238.
- 7.Андреев С.Ю. Рациональные методы регистрации городских систем теплоснабжения / С.Ю. Андреев // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.27. – К.: Техніка, 2001. – С.216-221.

Отримано 21.01.2012

УДК 656.025.2 (477.54)

Є.М.КАЙЛЮК, канд. екон. наук, Ю.С.ПИЛИПЕНКО
Харківська національна академія міського господарства

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ м. ХАРКОВА

На основі проведеного аналізу було виявлено основні проблеми функціонування пасажирського транспорту. Визначено основні організаційно-економічні заходи, спрямовані на збереження функціональних можливостей транспортної системи Харкова і вирішення першочергових завдань перевезення пасажирів.

На основе проведенного анализа были выявлены основные проблемы функциони-

рования пассажирского транспорта. Определены основные организационно-экономические меры, направленные на сохранение функциональных возможностей транспортной системы Харькова и решение первоочередных задач перевозки пассажиров.

Based on the analysis, the main problems in the functioning of passenger transport have been identified. Main organizational and economic measures to preserving the functionality of the transport system of Kharkov have been treated.

Ключові слова: міський пасажирський транспорт, ринок транспортних послуг, транспортне обслуговування населення, проблеми.

До числа найважливіших галузей життєзабезпечення міст відноситься пасажирський транспорт, від функціонування якого залежить як робота господарського комплексу, так і якість життя населення [1]. Основні завдання транспорту – своєчасне, якісне та цілковите задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності його роботи.

Розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Частка транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України (за даними Державного комітету статистики України) станом на 2010 р. становила 11,2%. Чисельність працівників галузі становить майже 6% від загальної чисельності зайнятого населення.

Протягом 2010 р. всіма видами пасажирського транспорту в Харкові було перевезено близько 624 млн. пасажирів, у тому числі залізничним транспортом – 66,4 млн., автомобільним – 146,9 млн., трамвайним – 75,5 млн., тролейбусним – 88,1 млн., метрополітемом – 247,1 млн. Сьогодні щодобово перевозиться всіма видами міського пасажирського транспорту (метрополітен, тролейбус, трамвай та автобус) близько 1,6 млн. пасажирів.

В Україні з перебудовою господарського механізму та переходом до ринкового формату більшість підприємств міського пасажирського транспорту опинились у глибокій системній кризі, яка з плином часу лише поглиблюється.

Проблемам галузі присвячували свої дослідження Л.М. Гурч, А.М. Ченчик, О.С. Борисенко, В.С. Віниченко, М.В. Ляхов, Л.Г. Чеканова [1-5]. В своїх роботах науковці висвітлювали різні проблеми ринку транспортних послуг і пропонували шляхи їх подолання.

Враховуючи актуальність і важливість вирішення проблем транспортного обслуговування населення, на основі проведеного аналізу було виявлено основні проблеми функціонування пасажирського транспорту, визначено основні організаційно-економічні заходи, спрямовані на

збереження функціональних можливостей транспортної системи Харкова і вирішення першочергових завдань перевезення пасажирів.

До першочергових проблем галузі, які потребують вирішення, відносять: по-перше, незадовільний технічний стан рухомого складу парку місцевого транспорту, що знижує надійність пасажирських перевезень. За результатами державного технічного огляду на сьогодні не відповідають вимогам правил експлуатації та правил дорожнього руху: близько 18% трамвайних вагонів; 13% парку тролейбусів; 38% загальної протяжності трамвайних колій; 27% контактних мереж; 19% тягових підстанцій.

Низький рівень технічного стану рухомого складу місцевого електротранспорту призводить до втрат енергії в системі електропостачання електротранспорту до 25% загального обсягу електроенергії, що ним споживається, тим самим знижує рівень енергоефективності міського електротранспорту.

По-друге, недостатній рівень обслуговування населення, зменшення транспортної роботи міського електротранспорту, зниження комфортності перевезень, наслідком чого є зниження рівня конкурентоспроможності міського електротранспорту на ринку міських пасажирських перевезень. Як свідчить світовий досвід, в більш ніж 100 країнах світу перевага надається першочерговому розвитку міського електротранспорту, як найбільш екологічно чистому виду транспорту. При цьому значна увага приділяється використанню новітніх технологій, що забезпечують високий рівень енергоефективності та спроможні знизити рівень негативного впливу на навколишнє природне середовище. Проведений аналіз підприємств міського транспорту Харкова свідчить про те, що за останні 20 років численність рухомого складу скоротилася на 966 одиниць або на 10%, в тому числі пасажирських автобусів на 90 од., тролейбусів – 381 од., трамваїв – 495 од. Разом з тим придбано 45 одиниць рухомого складу метрополітену.

По-третє, недосконала система фінансової підтримки галузі. Загальною рисою підприємств міського транспорту в Україні є їх збитковість. Велика частка пасажирів пільгового контингенту і неповна компенсація збитків за їх перевезення з боку держави суттєво погіршують фінансовий стан підприємств міського пасажирського транспорту. Особливе занепокоєння викликає стан парку рухомого складу міського електричного транспорту. Так, на сьогодні 73% трамваїв і 78% тролейбусів ХКП “Міськелектротранс” відпрацювали свій амортизаційний ресурс. Через відсутність коштів на оновлення парку рухомого складу міського електротранспорту його чисельність невпинно скорочується,

що знижує якість транспортного обслуговування населення міста [5]. Порівняно з 1990 р. загальний обсяг пасажироперевезень у 2010 р. зменшився майже у 2,5 рази. Якщо не буде вирішено проблему оновлення парку рухомого складу міського електротранспорту, то обсяг пасажироперевезень екологічно чистими видами транспорту в Харкові буде неухильно зменшуватися і зростатиме частка мешканців, які користуються індивідуальним автотранспортом. Тому особливо важливе значення має ефективність організації системи державної підтримки розвитку галузі.

По-четверте, неефективна та недосконала державна підтримка розвитку місцевого транспорту. Недоліки тарифної політики, чинний порядок надання пільг на проїзд окремим категоріям населення та діюча система бюджетної компенсації підприємствам міського пасажирського транспорту втрат доходів, зумовлених пільгами, безсистемний та нерегулярний характер бюджетної допомоги призвели до того, що підприємства міського пасажирського транспорту перетворилися в соціального перевізника, не зацікавленого в удосконаленні структури управління та оптимізації транспортної роботи, що значно гальмує створення сприятливого інвестиційного клімату в сфері міських пасажирських перевезень.

До основних негативних факторів, що обмежують розвиток системи пасажирського транспорту м. Харкова, можна віднести: невизначеність пріоритетів кожної складової транспортної системи відповідно до її провізної спроможності, ресурсовитратності, рівня самофінансування; відсутність довгострокового і науково обґрунтованого прогнозу щодо зміни транспортної рухомості населення міста, ресурсного та фінансового забезпечення окремих видів транспорту; низька інвестиційна активність з боку держави і комерційних структур; невідповідність існуючої дорожньо-транспортної мережі та маршрутної системи змінам у потребах населення в переміщеннях; низький рівень доходів основної частини населення міста, наявність чисельного пільгового контингенту і висока бюджетна залежність через це міського електротранспорту; невідповідна сучасним вимогам структура системи управління транспорту; недостатня нормативна й законодавча база [5].

Активний розвиток приватного сектора на міському пасажирському транспорті дещо пом'якшило гостроту проблем транспортного обслуговування в м. Харкові, проте не може компенсувати зниження провізної спроможності муніципального транспорту. Громадський транспорт, в порівнянні з індивідуальним, має більшу провізну здатність, забезпечує економію простору в 8-15 разів більшу у порівнянні з легко-

вими автомобілями. Перевезення пасажирів в громадському транспорті потребує в 3-5 разів менше ресурсів, ніж на індивідуальному транспорті на ті ж відстані, менших витрат на безпеку руху та захист навколишнього середовища [1]. Враховуючи перелічені чинники, одним із найважливіших завдань є підвищення привабливості громадського транспорту.

До найважливіших завдань транспортної політики Харкова відноситься формування транспортної системи міського пасажирського транспорту, яка при зберіганні соціальної спрямованості транспортних послуг, дозволила б збільшити прибутковість міського транспорту за рахунок гнучкої маркетингової стратегії, перерозподіленню попиту на користь придбання проїзних квитків тривалого користування.

Важливим кроком з боку держави має стати перехід від простого розподілу завдань перевізникам до цільової організації їхнього економічного та соціального розвитку на наближену та віддалену перспективу. Таке програмування вирішує питання кількісних зв'язків та прямого впливу на виробників транспортних послуг, інформування останніх про зміни суспільних потреб та стимулювання у задоволенні цих потреб. Це досягається шляхом прийняття заходів по цільовому субсидуванні держбюджетом, пільговому оподаткуванню прибутку підприємств транспорту, політикою регулювання тарифів, доходів, тощо.

Кожний пасажир має усвідомлювати, що він споживає транспортні послуги, отримання яких необхідно сплачувати. Тому додатковий надходження до міського бюджету може дати розробка гнучкої системи тарифів і проїзних документів для всіх соціальних груп населення міста.

Процес реформування міського пасажирського транспорту повинен передбачати: виконання всебічного аналізу, створення системи контролю пасажиропотоків у місті, визначення критеріїв оптимальності функціонування транспортної системи міста, складання її енергетичного балансу та фінансового бюджету, розробку пропозицій і виконання реконструкції дорожньо-транспортної мережі та маршрутної системи міста, удосконалення структури транспортних підприємств, визначення джерел фінансування для реформування транспортної системи міста, впровадження багаторівневої системи управління транспортом з розподілом функцій контролю та керування, розробка і впровадження програм навчання та підвищення кваліфікації керівного складу підприємств транспорту, працівників органів управління транспортом, удосконалення нормативної та законодавчої бази в напрямку демонополізації та розвитку конкуренції на ринку надання транспортних послуг, створення рівних умов для функціонування транспортних підприємств усіх форм власності [5].

Характеризуючи конкурентну ситуацію на транспортному ринку, варто сказати, що в умовах ринкової економіки конкуренція набуває якісно нових рис, оскільки тепер усі види транспорту розвиваються за рахунок власних джерел фінансування. За таких умов ринку кожне підприємство, що надає транспортні послуги, повинне вміти оцінювати рівень своєї конкурентоздатності і своєчасно вживати заходи щодо запобігання збитковості та банкрутству. Постійне збільшення якості транспортного обслуговування разом із зростанням обсягів перевезень позитивно відображається на конкурентоздатності підприємств на ринку транспортних послуг. Очевидним є те, що ефективна діяльність міського пасажирського транспорту вже неможлива без широкого використання інформаційних технологій і персональних комп'ютерів.

Незважаючи на проблеми, пов'язані з упровадженням інформаційно-комп'ютерних технологій, цей процес необхідний і, більш того, неминучий. Це зумовлено зростаючим обсягом даних, які підлягають обробці. Звичайними, традиційними способами не можливо отримати всю корисну інформацію і використовувати її для управління підприємствами міського пасажирського транспорту. Визначальним чинником в управлінні стає швидкість обробки даних і отримання потрібних відомостей.

В країнах з розвинутим вільним підприємництвом існують та широко використовуються такі дуже важливі інструменти управління транспортом, як стабілізатори – єдині правила перевезень, єдині вимоги до конструкції та експлуатації транспортних засобів, єдині правила безпеки перевезень, тощо. Розробка та впровадження таких нормативів в Україні є необхідною умовою для підтримки і розвитку галузі пасажироперевезень.

В умовах обмеженості фінансових ресурсів необхідно: для визначення пріоритетів транспортного обслуговування населення, а отже, і фінансування роботи транспорту на маршрутах, зробити класифікацію маршрутів пасажирського автотранспорту по категоріям; в основу визначення категорії маршрутів покласти принцип селекції за їх соціальною значимістю, яка визначається показниками обсягів перевезень пасажирів і можливістю вибору для населення при пересуваннях інших маршрутів; на підставі класифікації маршрутної мережі розробити вимоги до обслуговування та фінансуванню маршрутів різних категорій.

Необхідно ввести регулярний моніторинг попиту на проїзні документи громадського пасажирського транспорту, зміни економічних показників, що впливають на рівень життя населення і зростання інфляції, проводити маркетингові дослідження та соціологічні опитування для

виявлення переваги споживачів транспортних послуг та визначення їх реакції на зміну вартості проїзду на міському транспорті. Треба змінити рівень пільговості, що закладається у вартість проїзних квитків, виходячи з їхнього терміну дії, числа поїздок. Встановити оптимальне співвідношення між вартістю разової поїздки та середньозваженою вартістю поїздки з різних видів проїзних документів. Формувати оптимальну структуру на проїзні документи громадського пасажирського транспорту з урахуванням поступового зміщення його в бік проїзних документів тривалого користування з метою авансування роботи міського транспорту та гарантованої оплати транспортних послуг. Привести до оптимального співвідношення вартість учнівських, студентських і непільгових квитків тривалого користування.

Враховуючи вищевикладені аспекти аналізу розвитку підприємств міського транспорту та зважаючи на суттєву його роль у виробничих і суспільних відносинах, першочерговими стратегічними цілями всіх рівнів транспортного управління вважаємо: оновлення рухомого складу з урахуванням вимог сучасності та економічності, пошук оптимальних шляхів фінансування, капітальне відновлення основних фондів, що значно підвищить термін служби транспортних засобів та якості надаваних послуг [4]; реформація та вдосконалення організаційно-правової форми господарювання, політики формування тарифів з дотриманням принципів самоокупності, беззбитковості та достатнього фінансування розвитку; введення сучасних технічних засобів контролю кількості перевезених пасажирів, розробка нормативів надання послуг, тощо.

Розв'язання транспортних проблем і надання керованості процесам у сфері пасажирських перевезень є однією з найважливіших передумов підвищення ефективності функціонування підприємств міського пасажирського транспорту і міського господарства в цілому.

1.Куппер Е.В., Шмонов Н.А. Оптимизация работы пассажирского транспорта в условиях реформирования отрасли. – Казань: Юниверсум, 2007. – 325 с.

2.Гурч Л.М., Ченчик А.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnuip/Logistyka/2008_633/index.html.

3.Борисенко О.С. Основні проблеми та пріоритетні напрямки розвитку ринку транспортних послуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_3/Borisenko_311.htm.

4.Чеканова Л.Г., Палант О.Ю., Кушнір Т.Б., Сидоренко Ю.В. Аналіз стану та перспектив розвитку міського наземного електричного транспорту // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.92. – К.: Техніка, 2010. – С.150-153.

5.Віниченко В.С., Ляхов М.В. Основні напрямки розвитку транспортної системи Харкова // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн.сб. Вып.53. – К.: Техніка, 2003. – С.152-157.

Отримано 20.01.2012