

## **РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ: ВІД ПРОБЛЕМ ДО ПЕРСПЕКТИВ**

**В. Я. Швець, доктор економічних наук.**

**Г. В. Баранець, кандидат економічних наук. С. П. Олійник.**

**ДВНЗ «Національний гірничий університет»**

---

© Швець В. Я., 2013.

© Баранець Г. В., 2013.

© Олійник С. П., 2013.

*Стаття отримана редакцією 05.06.2013 р.*

**Вступ.** Міський пасажирський транспорт є однією з ключових сфер економіки міста. Для переважної більшості невеликих промислових міст України електротранспорт є основним видом пасажирського транспорту, від нормального функціонування якого залежить робота господарського комплексу, соціальна та екологічна ситуація в місті.

За останні роки рівень і якість транспортного обслуговування неухильно знижувалися. Серед стійких негативних тенденцій слід зазначити: фізичне і моральне старіння транспортних засобів, що призводить до зростання потреб у ремонті та технологічному обслуговуванні і відповідно збільшує поточні витрати на експлуатацію підприємств міського електротранспорту, знижує безпеку перевезень; незадовільне вирішення питань технічних інновацій і технологічної модернізації; зниження якості обслуговування пасажирів, що, передусім, позначається на зростанні коефіцієнта використання місткості. Погіршення техніко-економічних та фінансових показників діяльності підприємств електротранспортного комплексу закономірно призводить до збільшення дотаційних вкладень з місцевого бюджету.

**Огляд останніх джерел досліджень і публікацій.** Питання управління комунальними транспортними підприємствами розглядалися в працях В. Димченко, Ю. Косого, Л. Литвинського, Д. Синиці; проблеми фінансового забезпечення цих підприємств висвітлювалися В. Андрієнко, В. Вербицькою, М. Забаштанським, В. Костецьким, Н. Лисак, С. Мічківським. Упровадження логістичних методів та принципів у діяльність підприємств громадського транспорту досліджували В. Бережний, В. Гудков, В. Лукинський, Л. Миротин. Проте, незважаючи на високий ступінь уваги до зазначених проблем, вони не розглядаються в одній площині, що закономірно призводить до відсутності комплексного бачення шляхів розвитку комунальних транспортних підприємств.

**Постановка завдання.** У роботі поставлене завдання – проаналізувати сучасний стан електротранспортних підприємств у невеликих промислових містах України, визначити проблеми та перспективи їх розвитку.

**Основний матеріал і результати.** Економічна доцільність функціонування міського електротранспорту полягає в ефективному забезпеченні населення необхідними транспортними комунікаціями в тій мірі, в якій витрати на функціонування системи виправдовуються міркуваннями добробуту міста.

Із цих позицій система міського пасажирського транспорту має відповідати таким вимогам:

1. Забезпечувати збалансоване поєднання муніципального та приватного пасажирського транспорту з урахуванням місцевих соціально-економічних, географічних, технічних і екологічних особливостей та обмежень.

2. Забезпечувати комфортне, надійне і безпечне обслуговування поряд з раціональним використанням енергетичних, людських, фінансових ресурсів.

Відповідно до першої вимоги слід констатувати, що організація пасажирських перевезень у невеликих промислових містах не завжди враховує їх соціально-економічні, демографічні, технічні та екологічні особливості.

Наочно є можливість це продемонструвати, використовуючи порівняльний метод. У табл. 1 наведені відповідні демографічні, виробничо-економічні, екологічні показники, які є підставою для утворення порівняльної групи окремих міст України і дозволяють здійснити ранжування за соціально-економічним положенням, рівнем розвитку транспортної інфраструктури, ступенем екологічної безпеки. Як видно з наведеної таблиці, за показником кількості промислових підприємств та обсягу інвестицій в основний капітал у розрахунку на одного мешканця перше місце займає м. Кривий Ріг, утримує останні позиції в групі м. Дніпродзержинськ. За показником середньої заробітної плати лідерами є центри зосередження металургійної та хімічної промисловості – міста Маріуполь і Кривий Ріг.

**Таблиця 1. Базові показники для утворення порівняльної групи міст промислових регіонів України**

Показник	Кривий Ріг	Маріуполь	Краматорськ	Горлівка	Дніпродзержинськ
Чисельність населення, ос.	659233	481603	199500	279500	248539
Кількість промислових підприємств	87	більше 60	більше 25	40	47
Інвестиції в основний капітал у розрахунку на одного мешканця, грн.	9200,5	1664,0	2311,4	1985,3	1009,5
Середня заробітна плата, грн. (2010 р.)	2787	2597	2348	2274	2351
Індекс забруднення атмосфери	11,2	16,5	10,8	14,3	12,1
Рівень забруднення повітря	високий	дуже високий	високий	дуже високий	високий
Довжина трамвайної колії, км	88,1	107,3	34,7	56,2	76,9
Кількість трамвайних маршрутів	14	11	2	4	4
Кількість тролейбусних маршрутів	22	12	4	4	-

Найнижчий рівень заробітної плати зафіксовано в м. Горлівка та м. Краматорськ. За індексом забруднення атмосфери м. Маріуполь і м. Горлівка мають лідируючі позиції. За рівнем розвитку транспортної інфраструктури в частині перевезень пасажирів міським електротранспортом останнє місце займає м. Дніпродзержинськ насамперед через відсутність тролейбусних маршрутів.

Показники, які характеризують рівень розвитку трамвайних господарств у досліджуваній групі міст, об'єднано в табл. 2.

Як видно з табл. 2, забезпечує найменший випуск вагонів на маршрути – 37,4% (20 одиниць з 51) і відповідно допускає один з найвищих процентів повернень – 7,6% Дніпродзержинське КП «Трамвай», хоча і має у групі не найвищий середній вік рухомого складу. Фактично це означає, що рухомий склад швидше виходить з ладу насамперед через ускладнені умови експлуатації – рельєфність, велику протяжність маршрутів. Ті ж самі причини обумовили низьку ефективність використання рухомого складу Горлівським ТТУ.

Соціальну значимість розвитку електротранспорту підтверджує показник відношення кількості перевезених пасажирів до загальної кількості населення міста. За перше півріччя 2012 року найнижче його значення було зафіксоване у м. Краматорськ – 5,6%. На найвищому рівні – 32,4% показник був визначений у м. Маріуполь. Але слід зазначити, що в цьому випадку порівняння є не зовсім коректним, оскільки починаючи з травня місто є популярним серед відпочивальників, що позитивно позначається на показниках пасажиропотоку й ефективності перевезень. За даними табл. 2 видно, що рівень збитковості Маріупольського

ТТУ за показниками роботи трамвайного господарства за перше півріччя 2012 р. є одним з найнижчих у групі.

**Таблиця 2. Показники роботи трамвайних господарств\***

Показники	Кривий Ріг	Маріуполь	Краматорськ	Горлівка	Дніпро- дзержинськ
Середній вік рухомого складу, років	18,5	25,8	25,8	26,5	22,0
Коефіцієнт випуску рухомого складу, %	65,7	67,3	92,1	55,2	37,4
Процент повернень, %	1,3	4,9	1,8	25,7	7,6
Середня протяжність маршруту	7,3	9,8	11,6	14,05	19,2
Кількість працівників на одиницю рухомого складу в русі (ос.)	16,9	13,0	10,7	9,6	24,5
Частка доходів від реалізації квитків у загальній сумі доходів, %	24,7	18,6	19,1	8,2	18,6
Рівень покриття доходами від реалізації квитків витрат на 1 км пробігу рухомого складу з пасажирями, %	22,9	15,0	23,7	6,4	17,9
Рівень збитковості трамвайного господарства, %	-10,1	-13,7	-46,4	-22,0	-14,9
Відношення кількості перевезених пасажирів до загальної кількості населення міста	17,2	32,4	5,6	9,79	23,5
Частка перевезених платних пасажирів, %	39,1	22,5	22,5	17,5	29,9

\* Розрахунки здійснено за даними корпорації «Укрелектротранс» за перше півріччя 2012 р. [1]

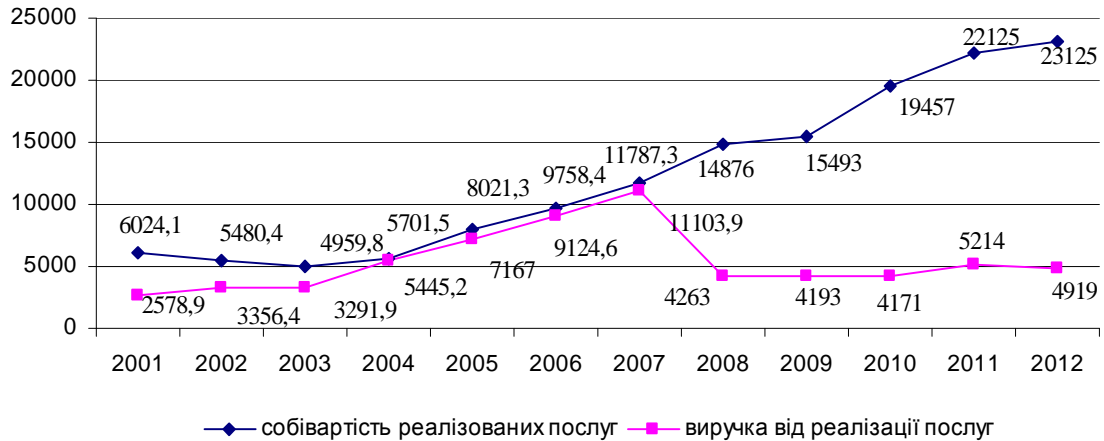
Оптимальність чисельності трудових ресурсів підприємства характеризує показник кількості працівників, яка припадає на одиницю рухомого складу в русі. Як видно з даних табл. 2, між КП «Міський трамвай» м. Кривий Ріг, КП «Маріупільське ТТУ», Краматорським ТТУ, Горлівським ТТУ та Дніпродзержинським КП «Трамвай» за цим показником спостерігається істотний розрив. Слід зазначити, що Дніпродзержинське КП «Трамвай» має найвище значення показника 24,5% не тільки в розглянутій групі, а й серед усіх підприємств міського електротранспорту в Україні [1].

Подальший аналіз причин та проявів збитковості електротранспортних підприємств виконано на прикладі підприємства з невисокими рейтинговими показниками в групі – Дніпродзержинського КП «Трамвай». На першому етапі проаналізовано показник виручки від наданих послуг (рис. 1).

Як видно з діаграми, впродовж 2001-2012 рр. спостерігається абсолютне зростання цього показника до 2007 року і його різке зменшення в 2008 році зі збереженням досягнутого рівня до 2010 року. Така тенденція обумовлена різким скороченням рухомого складу через високий ступінь його зношення. Незначне зростання доходу спостерігається у 2011 році, але ситуація знов погіршується впродовж наступного року. Виявлена тенденція обумовлює очікуване прогнозне зниження цього показника в короткостроковому періоді.

Протилежною була виявлена чітка, практично рівномірна тенденція до зростання собівартості реалізованих транспортних послуг. Відповідно впродовж усього аналізованого періоду підприємство отримувало валовий збиток, сума якого різко зростала, починаючи з 2008 року.

Коригування суми доходів від надання транспортних послуг на суму інших доходів (фінансування з бюджету, доходи від гуртожитку, оренди, реклами, обслуговування вуличного освітлення тощо), а собівартості реалізованої продукції - на суму адміністративних витрат, інших операційних витрат (на утримання гуртожитку, бази відпочинку, перерахування профкому тощо), виявило нездатність підприємства формувати прибуток від операційної діяльності.



**Рис.1. Динаміка виручки та собівартості наданих послуг, тис. грн.**

У табл. 3 наведено показники середньої абсолютної та відносної швидкості зміни доходів і витрат, збитку підприємства від операційної діяльності. Розрахунки свідчать, що за період 2001-2012 рр. чистий дохід КП «Трамвай» має тенденцію до зростання, яке у середньому щорічно становить 212,74 тис. грн., або 6,05%. Проте така ситуація нівелюється випереджаючими темпами зростання собівартості наданих послуг (у середньому на 13,01% щорічно). На фоні зростання собівартості послуг з перевезення пасажирів щомісячний темп приросту інших операційних та адміністративних витрат був випереджаючим – 18,38 та 16,52% відповідно.

**Таблиця 3. Показники середньої абсолютної та відносної швидкості зміни фінансових результатів за 2001-2012 рр.**

Назва показника	Середній щорічний абсолютний приріст за 2001-2012 рр., тис. грн.	Середній щорічний темп приросту за 2001-2012 рр., %
1. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	212,74	6,05
2. Інші операційні доходи	2038,78	56,62
3. Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	1554,63	13,01
4. Адміністративні витрати	220,21	16,52
5. Інші операційні витрати	165,07	18,38
6. Фінансовий результат від операційної діяльності (збиток)	-311,61	-14,50

Зростання суми зазначених видів витрат та збільшення їх питомої ваги у загальному обсязі витрат негативно вплинуло не тільки на фінансовий результат від операційної діяльності підприємства, а й виявилось визначальним чинником формування чистого збитку. На діаграмі, наведеній на рис. 2, чітко простежується залежність чистого збитку КП «Трамвай» від питомої ваги інших операційних витрат у загальних витратах, які формують результат від операційної діяльності.

У табл. 4 наведено параметри кореляційно-регресійного аналізу цього виду залежності.

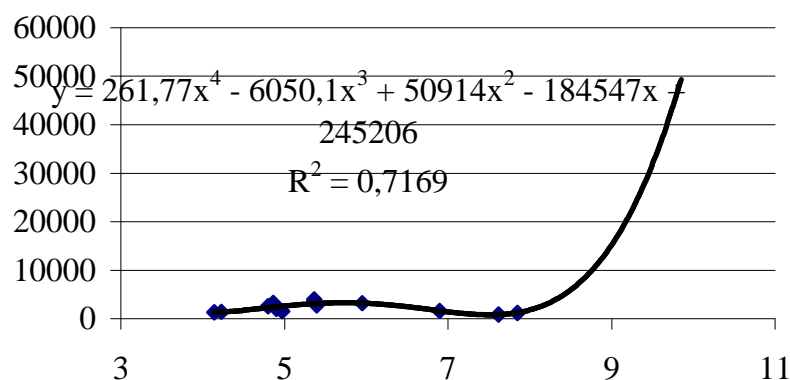


Рис. 2. Залежність чистого збитку (тис. грн.) від питомої ваги інших операційних витрат у загальних витратах, які формують результат від операційної діяльності (%)

Таблиця 4. Параметри кореляційно-регресійного аналізу залежності чистого збитку від питомої ваги інших операційних витрат у загальних витратах, які формують результат від операційної діяльності

Показник	Значення
Коефіцієнт кореляції $r$	0,846686
Коефіцієнт детермінації $r^2$	0,716877
Похибка коефіцієнта кореляції $S_r$	0,201112
Критерій Стюдента $t_r$	4,210014
Табличне значення критерію Стюдента при рівні значущості $\alpha = 0,05$ ; $\nu = 7$ ; $t_{\text{крит}}$	2,365
Критерій Фішера $F$	4,431054
Табличне значення критерію Фішера при рівні значущості $\alpha = 0,05$ , $\nu_1 = 4$ ; $\nu_2 = 7$ ; $F_{\text{крит}}$	4,12

Результати розрахунку параметрів лінійного наближення за методом найменших квадратів:

261,769	-6050,13	50913,58	-184547	245206
190,5553	4525,507	39663,33	151965,2	214740,8
0,716877	645,2766	#Н/Д	#Н/Д	#Н/Д
4,431054	7	#Н/Д	#Н/Д	#Н/Д
7380044	2914673	#Н/Д	#Н/Д	#Н/Д

Отже, гіпотеза про силу кореляційного взаємозв'язку між чистим збитком КП «Трамвай» та питомою вагою інших операційних витрат у загальних витратах, які формують результат від операційної діяльності, підтвердилася, оскільки коефіцієнт кореляції виявився значущим ( $t_r > t_{\text{крит}}$ ), з імовірністю 95% взаємозв'язок між цими показниками можна вважати тісним ( $r > 0,7$ ). Слід зазначити, що 71,69% зміни чистого збитку КП «Трамвай» обумовлено змінами питомої ваги інших операційних витрат, тобто зміною структури витрат, і лише 28,3% зміни чистого збитку обумовлено зміною інших факторів. Можна вважати, що вибране параболічне рівняння регресії адекватно описує залежність чистого збитку від питомої ваги інших операційних витрат у загальних витратах, що формують результат від операційної діяльності ( $F > F_{\text{крит}}$ ).

Також підтвердилася гіпотеза про силу кореляційного взаємозв'язку між чистим збитком КП «Трамвай» та питомою вагою адміністративних витрат у загальних витратах, які формують результат від операційної діяльності (табл. 5).

**Таблиця 5. Параметри кореляційно-регресійного аналізу залежності чистого збитку від питомої ваги адміністративних витрат у загальних витратах, які формують результат від операційної діяльності**

Показник	Значення
Коефіцієнт кореляції $r$	0,813495
Коефіцієнт детермінації $r^2$	0,661775
Похибка коефіцієнта кореляції $S_r$	0,219813
Критерій Стюдента $t_r$	3,700846
Табличне значення критерію Стюдента при рівні значущості $\alpha = 0,05$ ; $\nu = 7$ , $t_{\text{крит}}$	2,365

Оскільки коефіцієнт кореляції виявився значущим ( $t_r > t_{\text{крит}}$ ), взаємозв'язок між цими показниками можна вважати тісним ( $r > 0,7$ ). Установлено, що 66,178% зміни чистого збитку КП «Трамвай» обумовлено змінами питомої ваги адміністративних витрат у загальних витратах, що формують результат від операційної діяльності, тобто зміною структури витрат, і лише 33,8% зміни чистого збитку обумовлено дією інших факторів.

Результати розрахунку параметрів лінійного наближення за методом найменших квадратів:

237,3265	-8660,055804	116913,25	-691995	1517638,73
265,5053	9383,756154	123702,1	720888	1567140,54
0,661775	705,2794473	#Н/Д	#Н/Д	#Н/Д
3,424066	7	#Н/Д	#Н/Д	#Н/Д
6812783	3481933,692	#Н/Д	#Н/Д	#Н/Д

Незадовільна фінансово-економічна ситуація на підприємстві ускладнюється й тим, що збитки від перевезення пільгових категорій пасажирів відшкодовуються не в повному обсязі. Так, у 2010 році частка відшкодування витрат за рахунок субвенції з державного бюджету становила 0,82 [1].

Для подолання кризового стану підприємства і забезпечення його стабілізації та розвитку на довгостроковій основі необхідні інвестиційні вкладення в оновлення рухомого складу, капітальний ремонт, модернізацію, що дозволить наблизити середній вік до нормативного терміну. Такі рекомендації узгоджуються зі змістом Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 рр. [2].

Їх актуальність підтверджується стійкою тенденцією до скорочення щорічної кількості трамваїв, які виходять на відповідні маршрути (в середньому щорічно на 5,2%), і зростання процента повернень вагонів з маршрутів Дніпродзержинського КП «Трамвай» (за три останні роки з 6,5 до 7,6%). Як наслідок, скорочується кількість перевезених пасажирів, у тому числі платних (рис. 3), і відповідно дохід від реалізації проїзних документів.

На підставі аналізу щомісячних даних КП «Трамвай» про доходи і витрати за 2012 рік (рис. 4, табл. 6, 7) встановлено, що підприємство має реальну можливість відшкодувати загальні витрати за рахунок отриманих доходів від перевезення пасажирів і суми виділеної субвенції, якщо кількість перевезених пасажирів збільшиться та складе 181866 осіб за місяць. Відповідно дохід від перевезення цієї кількості пасажирів становитиме 272905 грн.



Рис. 3. Динаміка показників перевезення пасажирів

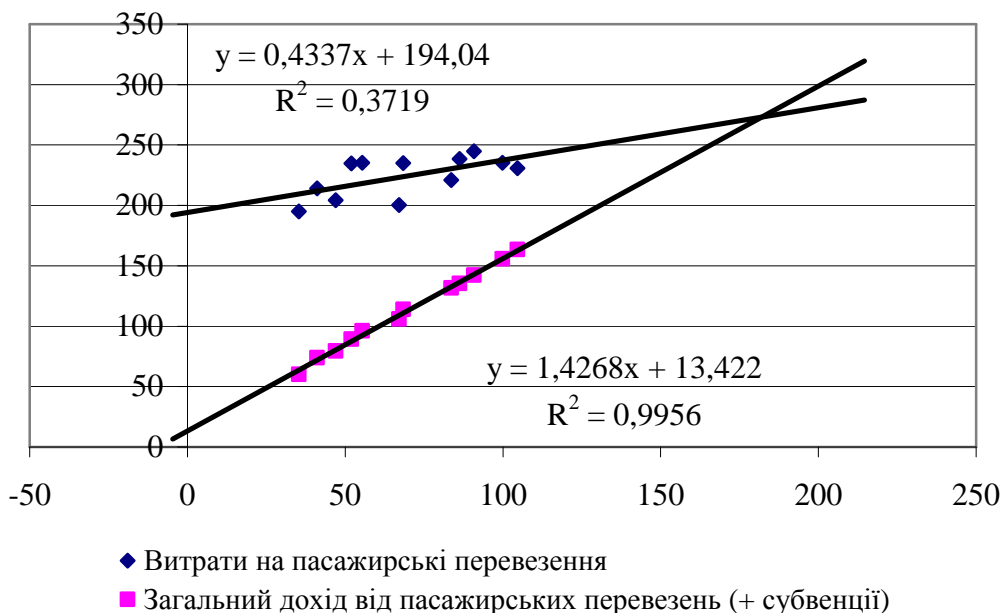


Рис. 4. Кореляційне поле та лінійні рівняння регресії залежності витрат та доходів від перевезень електротранспортом (тис. грн.) від загальної кількості перевезених пасажирів (тис. ос.)

Результати розрахунку параметрів лінійного наближення за методом найменших квадратів залежності витрат на перевезення від кількості перевезених пасажирів:

0,4336506	194,0386
0,1782049	12,98176
0,3719234	13,89399
5,9216248	10
1143,1276	1930,429

Таблиця 6. Параметри кореляційно-регресійного аналізу залежності витрат на перевезення електротранспортом від кількості перевезених пасажирів

Показник	Значення
Коефіцієнт кореляції $r$	0,60985523
Коефіцієнт детермінації $r^2$	0,3719234
Похибка коефіцієнта кореляції $S_r$	0,25061456
Критерій Стюдента $t_r$	2,43343889
Табличне значення критерію Стюдента при рівні значущості $\alpha = 0,05$ ; $v = 10$ ; $t_{\text{крит}}$	2,228
Критерій Фішера $F$	5,9216248
Табличне значення критерію Фішера при рівні значущості $\alpha = 0,05$ , $v_1 = 1$ ; $v_2 = 10$ ; $F_{\text{крит}}$	4,96

Результати розрахунку параметрів лінійного наближення за методом найменших квадратів залежності доходу від пасажирських перевезень (включно із субвенціями) від загальної кількості перевезених пасажирів:

1,4267772	13,42201
0,0298338	2,173317
0,9956468	2,326036
2287,147	10
12374,483	54,10445

Точка перетину двох ліній регресії (рис. 4.) є теоретичною точкою беззбитковості. Розрахунки свідчать, що загальна кількість перевезених пасажирів, при якій витрати (272,905 тис. грн.) дорівнюють загальному обсягу доходів від перевезень електротранспортом, складає 181,866 тис. осіб.

Таблиця 7. Параметри кореляційно-регресійного аналізу залежності доходів від пасажирських перевезень електротранспортом (включно із субвенціями) від загальної кількості перевезених пасажирів

Показник	Значення
Коефіцієнт кореляції $r$	0,99782103
Коефіцієнт детермінації $r^2$	0,9956468
Похибка коефіцієнта кореляції $S_r$	0,02086432
Критерій Стюдента $t_r$	47,824269
Табличне значення критерію Стюдента при рівні значущості $\alpha = 0,05$ ; $v = 10$ ; $t_{\text{крит}}$	2,228
Критерій Фішера $F$	2287,147
Табличне значення критерію Фішера при рівні значущості $\alpha = 0,05$ , $v_1 = 1$ ; $v_2 = 10$ ; $F_{\text{крит}}$	4,96

Зіставлення з найбільшим фактичним обсягом перевезених пасажирів у жовтні 2012 р. показує, що для досягнення такого рівня перевезень достатньо збільшення кількості перевезених пасажирів на 77,566 тис. осіб.

**Висновки.** Проведене дослідження дозволило виявити проблеми, які притаманні сучасним підприємствам міського електротранспорту і найповніше характеризують прояви затяжної кризи в цій галузі. Досліджувані підприємства не матимуть змогу поліпшити фінансово-економічний стан без упровадження заходів щодо підвищення якості технічного обслуговування рухомого складу за рахунок його оновлення, модернізації, що дасть можливість не тільки скоротити витрати на обслуговування парку рухомого складу, контактних мереж, а й збільшити кількість перевезених пасажирів і відповідно підвищити доходи від наданих послуг. Підсилює актуальність технічних заходів й той факт, що підприємства міського електротранспорту належать до категорії підприємств з підвищеною небезпекою, тому рухомий склад, споруди, станції, обладнання потребують постійної уваги і технічного огляду насамперед для безпечного перевезення пасажирів.

Для забезпечення розвитку підприємств міське електротранспорту необхідно здійснити комплекс як економічно-організаційних, так і логістичних заходів:



1) запозичити практику м. Маріуполь та інших міст України, де промислові підприємства надають допомогу комунальним підприємствам електротранспорту в межах програми «Транспорт-місту». За 2011 рік від реалізації цієї програми, наприклад у м. Маріуполь, надійшло 787 тис. грн., за 5 місяців 2012 року – 105 тис. грн. [3];

2) для здійснення контролю та координації роботи пасажирського транспорту всіх форм власності організувати на базі комунальних підприємств диспетчерські служби, що одночасно підвищить їх доходи;

3) збільшити доходи від реклами та оренди;

4) оптимізувати чисельність персоналу відповідно до кількості наявного рухомого складу;

5) переглянути склад адміністративних та інших операційних витрат і скоротити їх суму;

6) ініціювати перегляд схем руху альтернативних видів пасажирського транспорту для створення рівноцінної конкуренції на ринку транспортних послуг міста;

7) надати пріоритет руху електротранспорту в місцях основних транспортних розв'язок міста (перетин головної та другорядної доріг), що дозволить скоротити час руху, зекономити електроенергію на розгін-гальмування, збільшити ресурс гальмівної системи, колісних пар.

#### *ЛІТЕРАТУРА:*

1. Офіційний сайт корпорації «Укрелектротранс» [Ел. р.]. - Режим доступу: / <http://korpmet.org.ua/>.
2. Про затвердження Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007 - 2015 роки / Постанова КМУ від 29 грудня 2006 р., № 185.
3. Офіційний сайт Маріупольської міської ради [Ел. р.]. - Режим доступу: / <http://marsovet.org.ua/>.

УДК 338.465.4:658.155

**Швець Василь Якович, доктор економічних наук, завідувач кафедри менеджменту виробничої сфери. Баранець Ганна Валеріївна, кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту виробничої сфери. Олійник Світлана Павлівна, асистент кафедри менеджменту виробничої сфери. ДВНЗ «Національний гірничий університет» (м. Дніпропетровськ).** Розвиток підприємств міського електротранспорту: від проблем до перспектив. Проаналізовано сучасний стан підприємств електротранспорту у невеликих промислових містах України, на прикладі одного з підприємств виявлено причини та охарактеризовано прояви розвитку кризових явищ в цій галузі, надано рекомендації щодо їх подолання.

**Ключові слова:** електротранспорт, рухомий склад, доходи, витрати, кореляційний аналіз, регресійний аналіз, беззбитковість.

УДК 338.465.4:658.155

**Швец Василий Яковлевич, доктор экономических наук, заведующий кафедрой менеджмента производственной сферы. Баранец Анна Валерьевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента производственной сферы. Олейник Светлана Павловна, ассистент кафедры менеджмента производственной сферы. ГВУЗ «Национальный горный университет» (г. Днепропетровск).** Развитие предприятий городского электротранспорта: от проблем к перспективам. Проанализировано современное состояние предприятий электротранспорта в небольших промышленных городах Украины, на примере одного из предприятий выявлены причины и охарактеризованы проявления развития кризисных явлений в этой области, даны рекомендации по их преодолению.

**Ключевые слова:** электротранспорт, подвижной состав, расходы, корреляционный анализ, регрессионный анализ, безубыточность.

UDC 338.465.4:658.155

**V. Ya. Shvets, Doctor of Economics, Professor, Head of the Production Sphere Management Department. A. V. Baranetz, PhD, Associate Professor of the Production Sphere Management Department. S. P. Oleynik, teacher of the Production Sphere Management Department. National Mining University (Dnepropetrovsk).** The development of the city electric transport enterprises: from problems to prospects. The modern state of the electric transport companies in the industrial cities of Ukraine has been analyzed; on the example of one of the enterprises the reasons of crisis phenomena development in this sphere have been revealed and their manifestations described; the recommendations for improvement have been given.

**Keywords:** electric transport, rolling stock, expenses, correlation analysis, regression analysis, break-even.