УДК 656:33

Палант О.Ю.,
к.е.н., докторант Харківського національного університету міського господарства імені О.М. Бекетова

СИСТЕМНА РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЬ РОБОТИ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

Palant O.Yu.,
cand.sc.(econ.), doctoral candidate
O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

SYSTEM EFFECTIVENESS OF THE OPERATION OF URBAN ELECTRIC TRANSPORT

Постановка проблеми. Розвиток і функціонування міських пасажирських транспортних систем, складовою яких є міський пасажирський електричний транспорт, передбачає вирішення одного з найважливіших завдань – створення ефективної, безпечної та екологічно чистої системи міського пасажирського транспорту, що орієнтована на інтереси міського господарства, населення, транспортних підприємств та відповідає сучасним умовам ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливостями розвитку та вдосконалення транспортної системи України та її складової – міському електричному транспорту приділяли увагу як науковці, так і практики. Насамперед слід назвати публікації та наукові дослідження в сфері сталої роботи міськелектротранспорту В.К. Долі [1], І.С. Єфремова [2], Г.А. Варелопуло [3]; в сфері вдосконалення інфраструктури міст В.М. Бабаєва [4-8], В.І. Торкатюка [9], Л.Н. Шутенка [10]; в сфері вирішення завдань щодо теоретичних розрахунків ймовірностей та моделювання роботи транспортних систем М.І. Адаменка [11-13].

Однак у наукових розробках практично зовсім не приділено уваги результативності роботи міського електричного транспорту та системного методологічного підходу до цього важливого питання. Саме це свідчить про актуальність обраної теми та зумовило вибір напряму дослідження як в науковому, так і в практичному аспектах.

Постановка завдання. Управління міським пасажирським транспортом вимагає не стільки опіки з боку міських рад чи пильного державного регулювання, а передусім науково-методологічного обґрунтування методів та засобів оптимізації діяльності, зокрема організаційної, силами самих підприємств, де за довгі роки накопичені великі обсяги практичних навичок. Отже метою дослідження є аналіз роботи міськелектротранспорту країни на основі теоретико-методологічних засад та обґрунтоване висвітлення усіх найбільш поширених спільних проблем транспортних підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. В статті на прикладі основних показників результативності роботи підприємств, що входять до складу Корпорації підприємств міського електротранспорту України «Укрелектротранс», за 2012 рік подається системний аналіз стану міського пасажирського електричного транспорту країни.

До основних укрупнених показників (технічних та економічних) роботи підприємств міськелектротранспорту, що будуть розглянуті в даній статті, ми обрали наступні: обсяги транспортної роботи по критерію пасажироперевезень, інвентарний парк трамвайних вагонів та тролейбусів з точки зору стану всього рухомого складу та аналіз фінансової діяльності підприємств.

1. Пасажироперевезення.

Послугами міського електротранспорту упродовж 2012 року скористалися 2080 млн. пасажирів, з них 67 % – громадяни пільгових категорій, які користуються правом безоплатного проїзду.

Обсяги загальних та пільгових пасажироперевезень міським електротранспортом за 2005-2012 роки зображено на рис. 1.

За п'ять останніх років пасажироперевезення міським електротранспортом скоротилися на 22 відсотка. При цьому найбільше скорочення припадає на 2010 рік.

Зростання обсягів наданих транспортних послуг відбулося насамперед за рахунок їх збільшення в низці міст, зокрема Києві (на 64,1 %), Одесі (на 37,1 %), Луганську (на 43,2 %), Черкасах (на 44,1 %), а також на підприємстві КРВП «Кримтролейбус» (на 78,4 %).

2. Рухомий склад

Станом на 1 січня 2013 року парк рухомого складу міського електротранспорту становив 2382 пасажирських трамвайних вагонів та 3692 пасажирських тролейбуси, з яких вичерпали свій

нормативний термін експлуатації відповідно 2418 (93%) та 3056 (76%) одиниці.

Рис. 1. Обсяги загальних та пільгових пасажироперевезень міським електротранспортом, млн. пас.

Джерело: авторська розробка

Кількість трамвайних депо в Україні – 31, кількість тролейбусних – 54 одиниць. Існує 193 трамвайних маршрути довжиною 1935,6 км, і 435 тролейбусних довжиною 4467,1 км.

Інвентарний парк пасажирських трамвайних вагонів (2382 одиниці) поповнився за період 2012 року 64 вагонами. Вибуло при цьому 10 вагонів. Інвентарний парк тролейбусів поповнився на 186 одиниць, а вибуло при цьому за 2012 рік – 267.

Фінансування з державного та місцевих бюджетів заходів з оновлення парку трамвайних вагонів та тролейбусів, передбачених Державною програмою розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки, упродовж 2007-2008 років сприяло зменшенню майже на 5% частки фізично зношеного рухомого складу. Припинення фінансування у 2009 році з державного бюджету цих заходів суттєво знизило темпи оновлення рухомого складу та призвело до скорочення його парку на 5% (на 386 одиниць).

У низці міст, насамперед у тих, які приймали ігри фінальної частини чемпіонату Європи з футболу, здійснено оновлення парку рухомого складу. Упродовж 2011 року оновлено 259 тролейбусів, у тому числі, в містах Харкові 52 тролейбуси, Донецьку 83 тролейбуси, Полтаві, Севастополі та Сєвєродонецьку по 10 тролейбусів, в КРВП «Кримтролейбус» 82 тролейбуси, а також 8 трамвайних вагонів у м. Києві.

В умовах обмежених фінансових можливостей місцевих бюджетів за ініціативою керівників підприємств міського електротранспорту, з метою забезпечення належного транспортного обслуговування населення, здійснено поповнення парку рухомого складу шляхом придбання трамвайних вагонів та тролейбусів, які були у користуванні, у містах Дніпропетровську (48 трамвайних вагонів), Житомирі (5 вагонів), Рівному (4 тролейбуси).

Динаміку скорочення парку рухомого складу міського електротранспорту наведено на рис. 2.

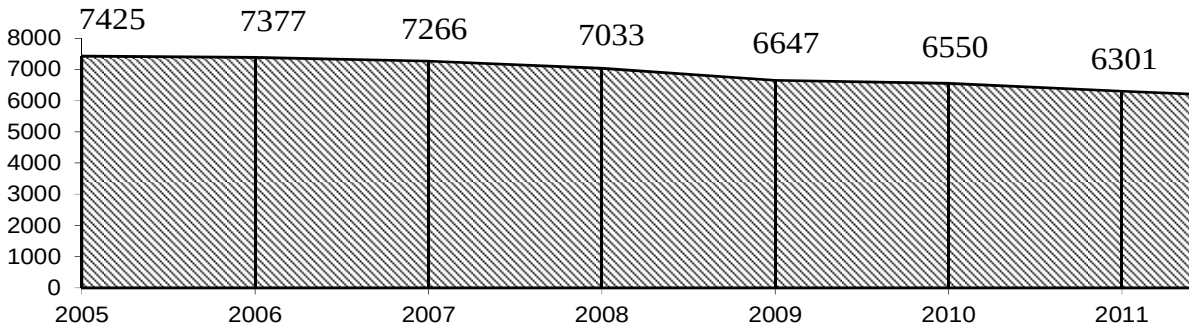

Рис. 2. Динаміка скорочення парку рухомого складу міського електротранспорту, одиниць

Джерело: авторська розробка

Динаміку фізичного зносу парку рухомого складу міського електротранспорту наведено на рис. 3.

Впродовж останніх п'яти років загальний обсяг роботи транспорту скоротився майже на 18% до 226 млн. вагоно(тролейбусо)-кілометрів. Найсуттєвіше зменшення цього показника відбулося у 2009 році (майже на 8 відсотків).

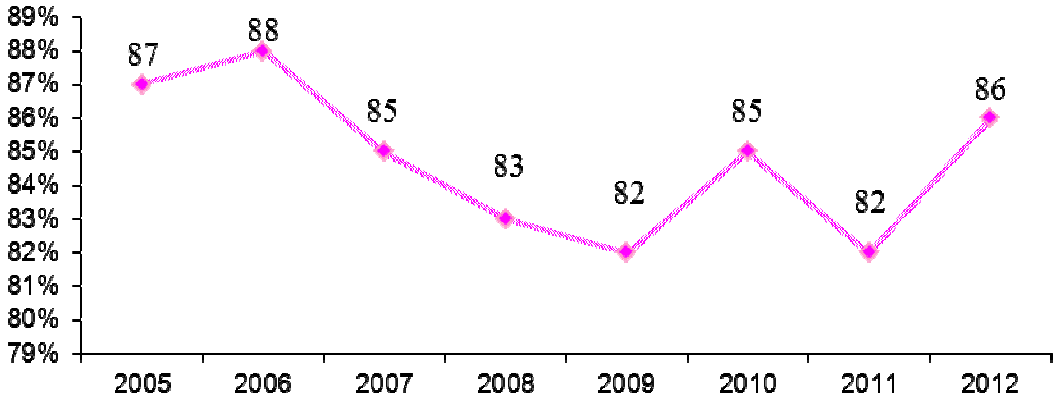

Рис. 3. Динаміка фізичного зносу парку рухомого складу міського електротранспорту, %
Джерело: авторська розробка

Найбільший спад транспортної роботи міського електротранспорту допустили підприємства Донецької області, міст Полтави, Києва, Харкова, Житомира. В той же час підприємства міст Керчі, Макіївки, Кіровограда, Луганська, Чернівців та деяких інших упродовж року збільшили обсяги транспортної роботи.

Коефіцієнт використання трамвайних вагонів у 2012 р., порівняно з минулим роком зменшився на 2%, а тролейбусів залишився на рівні минулого року і склав відповідно 58 та 62%, що можна простежити з діаграми на рис. 4.

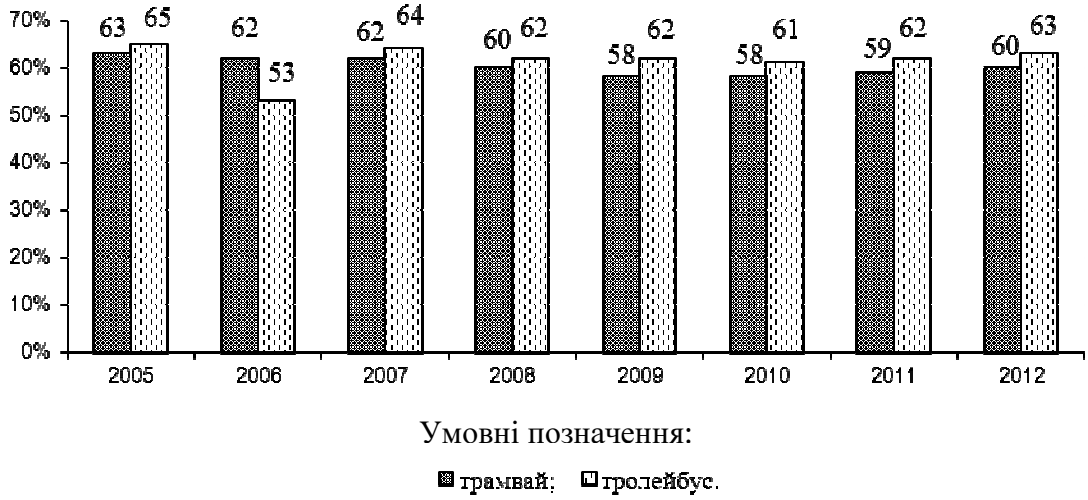

Рис. 4. Коефіцієнт використання рухомого складу, %
Джерело: авторська розробка

Зменшення показників пасажироперевезень і транспортної роботи міським електротранспортом відбулося насамперед через:

- старіння та скорочення парку рухомого складу, погіршення його технічного стану;
- відсутність мотивації у підприємств щодо нарощування обсягів транспортної роботи.

Перший фактор є наслідком неподолання негативних тенденцій останніх років щодо фізичного зносу трамвайних вагонів та тролейбусів і недостатніх обсягів їх оновлення. При мінімальній потребі в оновленні близько 400 тролейбусів та 100 трамвайних вагонів на рік фактичні обсяги їх придбання у 2009 році склали лише 23 та 5 одиниць відповідно, що відповідає показникам оновлення, які були до прийняття Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки.

Відсутність зацікавленості підприємств міського електротранспорту у збільшенні транспортної роботи обумовлюється невиконанням органами місцевого самоврядування вимог Закону України «Про міський електротранспорт» в частині встановлення ними договірних відносин з підприємствами стосовно надання транспортних послуг трамваями та тролейбусами. Такі договори повинні передбачати розрахунки між замовниками (виконавчим органом місцевого самоврядування) і

перевізниками (транспортним підприємством міського пасажирського транспорту) за фактично виконані обсяги транспортної роботи, що відповідає Правилам надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 № 1735.

3. Фінансовий стан

У 2012 році загальні доходи підприємств зменшились на 7% та склали 2073 млн. гривень. Видатки підприємств у 2012 році збільшилися порівняно з попереднім роком на 5,8 % та склали 2684 млн. гривень.

Невідшкодовані витрати підприємств за пасажироперевезення за підсумками 2011 року зменшились порівняно з попереднім роком на 6% і склали 13,1%.

Динаміку змін витрат і доходів підприємств міського електротранспорту протягом 2005-2012 років наведено на рис. 5.

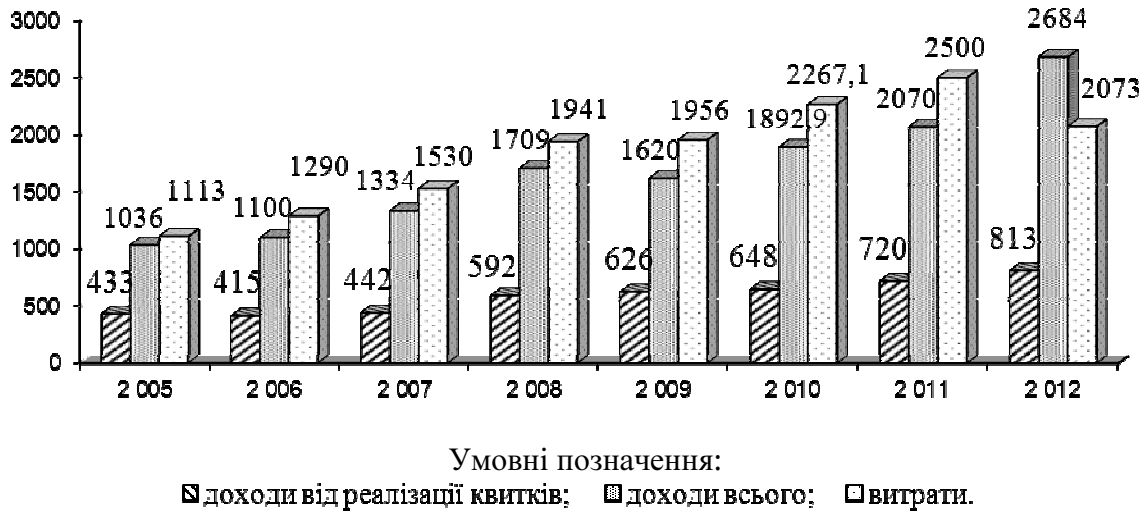

Рис. 5. Динаміка змін витрат і доходів підприємств міського електротранспорту протягом 2005-2012 років, млн. грн.

Джерело: авторська розробка

Упродовж останніх п'яти років собівартість одиниці транспортної роботи зросла в 2,1 рази, а перевезення одного пасажира – в 2,5 р.

Динаміку зростання питомої собівартості транспортної роботи та пасажироперевезень наведено на рис. 6.

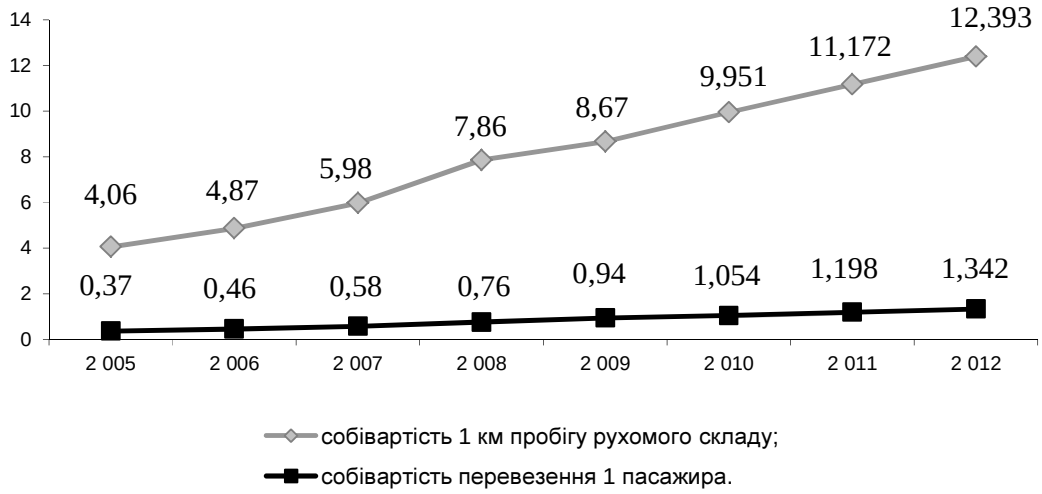

Рис. 6. Динаміка зростання питомої собівартості транспортної роботи та пасажироперевезень, грн.

Джерело: авторська розробка

За рахунок підвищення тарифів на проїзд доходи підприємств від реалізації проїзних квитків зросли на 14%, рівень покриття ними витрат збільшився і склав 32 %.

Незважаючи на збільшення у кожному році порівняно з попереднім доходів підприємств від збору виручки за проїзд на 15-19%, частка покриття ними витрат на здійснення пасажироперевезень залишилася низькою і склала 28% у 2012 році, що можна простежити на рис. 7.

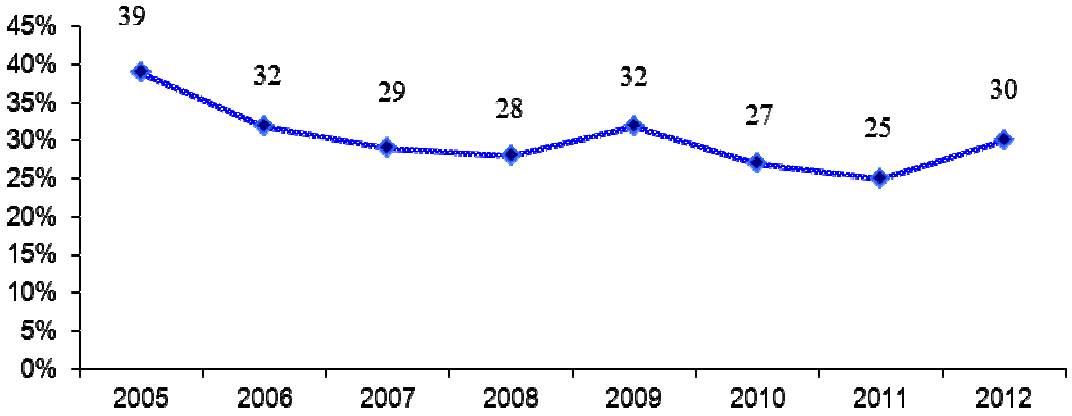

Рис. 7. Частка покриття витрат доходами від продажу квитків, %

Джерело: авторська розробка

Субвенція з державного бюджету за пільгові перевезення громадян окремих категорій у 2009 році порівняно з попереднім роком зросла майже на 13%. Водночас фінансування підприємств з місцевих бюджетів зменшилося на 43%. Це стало основною причиною погіршення їх фінансово-економічного стану, що потягнуло зростання заборгованості із виплати заробітної плати до рівня близько 70 млн. грн., заборгованості перед Пенсійним фондом – 59 млн. грн., а також заборгованості банкам по кредитах, що одержані для виплат заробітної плати – 223 млн. грн. Невиплата заробітної плати спровокувала акції протесту працівників підприємств міського електротранспорту у містах Житомир, Сімферополь, Харків, Луцьк та інших.

Тільки на підприємствах міст Вінниці, Житомира, Артемівська та Чернівців надходження від збору виручки покривають понад 50% витрат. Лише до 15% витрат покривають за рахунок збору виручки в містах Горлівці, Костянтинівці, Білій Церкві, Луганську та низці інших.

Розмір субвенції, компенсаційних та дотаційних виплат підприємствам з бюджетів усіх рівнів наведено на рис. 8.

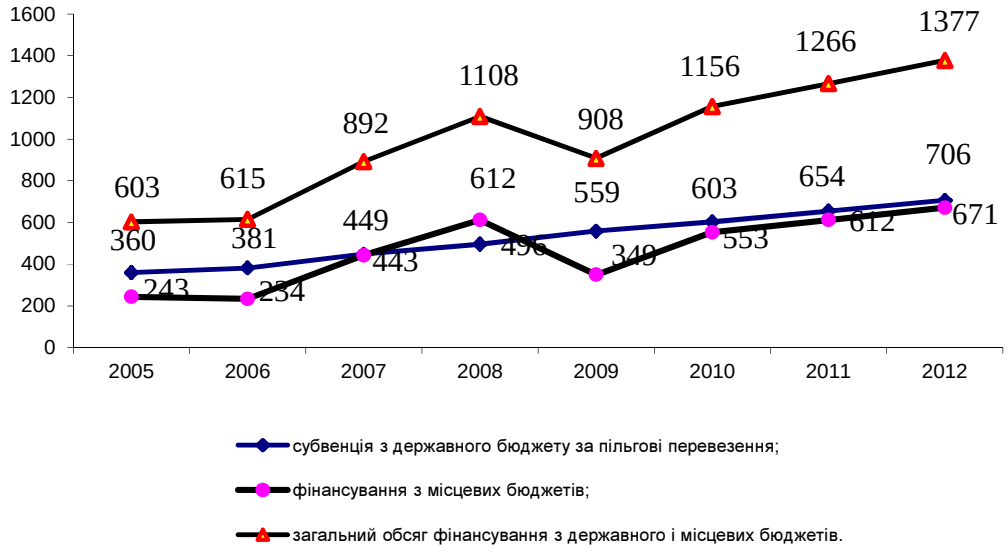

Рис. 8. Субвенція, компенсаційні та дотаційні виплати підприємствам з бюджетів усіх рівнів, млн. грн.

Джерело: авторська розробка

Стан відшкодування витрат підприємств міського електротранспорту у 2012 році за джерелами надходжень складав: субвенція на пільгові перевезення – 34%; доходи від реалізації квитків – 28%; фінансування з місцевих бюджетів – 25%; невідшкодовані витрати – 13%.

Не сприяють підвищенню рівня збору виручки за проїзд встановлені нижче собівартості перевезень тарифи за проїзд у трамваях в 10-ти, а на проїзд у тролейбусах в 14-ти містах України. Кредиторська заборгованість підприємств міського електротранспорту у 2012 році зменшилась порівняно з попереднім роком на 23% і станом на 01.01.2013 склала 440,8 млн. гривень з яких 55,2 млн. гривень – заборгованість за електроенергію, що на 36,6 % менше величини заборгованості на початок року.

Станом на 01.01.2013 заборгованість з виплати заробітної плати склала 20,4 млн. гривень, що в 2,5 рази більше порівняно з попереднім роком.

Висновки з даного дослідження. Питання організації й управління розвитком міської інфраструктури включає в себе такий аспект як інформатизація. Інформатизація транспортної сфери є наукомістким і трудомістким процесом, що потребує залучення великої кількості юридичних та фізичних осіб, фахівців та управлінців. Забезпечення науково-методологічного підходу до визначення результативності функціонування транспортного комплексу міст країни та його елементів на підставі систематизації накопиченої інформації та узагальнення тенденцій – відправна точка для подальших наукових досліджень.

Література

1. Доля В.К. Пасажирські перевезення : підручник / В.К. Доля. – Харків : «Вид-во «Форт», 2011. – 504 с.

2. Ефремов И.С. Теория городских пассажирских перевозок / И.С. Ефремов, В.М. Кобозев, В.А. Юдин. – М. : Высшая школа, 1980. – 535 с.

3. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте / Г.А. Варелопуло. – М. : Транспорт, 1981. – 200 с.

4. Разработка и реализация стратегического плана устойчивого развития города на основе сбалансированной системы показателей / В.Н. Бабаев, В.Т. Семенов, В.И. Торкатюк, Н.П. Пан, С.В. Бутник // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб., Вып. 57. – Киев : Техніка, 2004. – С. 35–52.

5. Бабаев В.Н. Роль городских проектов и программ развития в устойчивом развитии мегаполисов / В.Н. Бабаев, Л.Н. Шутенко, В.Т. Семенов // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Вып. 69. – Киев : Техніка, 2006. – С. 3–9.

6. Совершенствование системы управления инфраструктурой города на основе внедрения стратегического планирования и инновационного менеджмента / В.Н. Бабаев, В.Т. Семенов, В.И. Торкатюк, А.Л. Шутенко, Н.П. Пан, Н.М. Золотова, С.В. Бутник // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб., Вып. 53. – Киев : Техніка, 2003. – С. 20–37.

7. Бабаєв В.М. Практика муніципального управління : навчальний посібник / В.М. Бабаєв. – Х. : ХДАМГ, 2002. – 311 с.

8. Проблеми удосконалення інформаційного забезпечення і управління сталим розвитком міст / В.М. Бабаєв, Л.М. Шутенко, В.Т. Семенов, В.І. Торкатюк, М.П. Пан, С.В. Бутник // Управління сучасним містом. – 2004. – № 7/9. – С. 36–49.

9. Анализ особенностей выбора пассажирского вида транспорта при городских пассажирских перевозках / В.И. Торкатюк, М.В. Юров, А.Ю. Палант, А.И. Кириченко, С.А. Ларина // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. – Вып. 85. – Киев : Техніка, 2008. – С. 72–78.

10. Теоретические основы формирования экономической модели рационального спроса на транспортные услуги в процессе стабилизации устойчивого развития городов / Л.Н. Шутенко, В.И. Торкатюк, С.В. Аксенова, Р.М. Крамаренко, А.Ю. Палант // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Вып. 89. – Киев: Техніка, 2009. – С. 3–25.

11. Палант А.Ю. Подбор транспортних систем по критерию максимальной безотказности / Палант А.Ю., Адаменко Н.И. // Коммунальное хазяйство городов : науч.-техн. сб. Вып. 109. – Х. : 2013. – С. 370-376.

12. Палант А.Ю. Вероятностное моделирование системы обслуживания пассажирского транспортного комплекса города / Палант А.Ю., Адаменко Н.И. // Научное обозрение, Серия 1. Экономика и право. Россия, Москва, Из-во Экономическое образование, 2012. – № 6. – С. 204-208.

13. Палант А.Ю. The Stochastic Model of Reliability for City Public Transport Operation / Палант А.Ю., Адаменко Н.И. // Молодой ученый. Чита — 2013. – №8. – С. 67-69.

14. Палант О.Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку) : монографія / О.Ю. Палант. – Харків : Золоті сторінки, 2012. – 168 с.

15. Адаменко М.І. Економіко-технічна надійність експлуатації міського електричного транспорту : монографія / М.І. Адаменко, О.Ю. Палант. – Харків : Золоті сторінки, 2014. – 144 с.

References

1. Dolia, V.K. (2011), *Passazhyrski perevezennia* [Passenger transportation], textbook, Vydavnytstvo Fort, Kharkiv, Ukraine, 504 p.

2. Yefremov, I.S., Kobozev, V.M. and Yudin, V.A. (1980), *Teoriya gorodskikh passazhirskikh perevozok* [The theory of urban passenger transportations], Vysshaya shkola, Moscow, USSR, 535 p.

3. Varelopulo, G.A. (1981), *Organizatsiya dvizheniya i perevozok na gorodskom passazhirskom transporte* [Organisation of traffic and passenger service of urban passenger transport], Transport, Moscow, Russia, 200 p.

4. Babayev, V.N., Semenov, V.T., Torkatiuk, V.I., Pan, N.P. and Butnik, S.V. (2004), "Development and implementation of a strategic plan for sustainable urban development based on the balanced scorecard", *Kommunalnoye khoziaystvo gorodov*, iss. 57, pp. 35-52.

5. Babayev, V.N., Shutenko, L.N. and Semenov, V.T. (2006), "The role of urban development projects and programs in the sustainable development of megalopolises", *Kommunalnoye khoziaystvo gorodov*, iss. 69, pp. 3-9.

6. Babayev, V.N., Semenov, V.T., Torkatiuk, V.I., Shutenko, A.L., Pan, N.P., Zolotova, N.M. and Butnik, S.V. (2003), "Improvement of infrastructure management system of the city through the introduction of strategic planning and innovation management", *Kommunalnoye khoziaystvo gorodov*, iss. 53, pp. 20-37.

7. Babaiev, V.M. (2002), *Praktyka munitsipalnoho upravlinnia* [The practice of municipal management], tutorial, KHDAMH, Kharkiv, Ukraine, 311 p.

8. Babaiev, V.M., Shutenko, L.M., Semenov, V.T., Torkatiuk, V.I., Pan, M.P. and Butnyk, S.V. (2004), "Problems of improving information supply and management of sustainable urban development", *Upravlinnia suchasnym mistom*, no. 7/9, pp. 36-49.

9. Torkatiuk, V.I., Yurov, M.V., Palant, A.Y., Kirichenko, A.I. and Larina, S.A. (2008), "Analysis of features of the choice of passenger transport mode of urban passenger transportations", *Kommunalnoye khoziaystvo gorodov*, iss. 85, pp. 72-78.

10. Shutenko, L.N., Torkatiuk, V.I., Aksenova, S.V., Kramarenko, R.M. and Palant, A.Yu. (2009), "Theoretical bases of formation an economic model of rational demand of transportation services in the stabilization process of sustainable urban development", *Kommunalnoye khoziaystvo gorodov*, iss. 89, pp. 3-25.

11. Palant, A.Yu. and Adamenko, N.I. (2013), "Selection of transport systems on the criterion of maximum reliability", *Kommunalnoye khoziaystvo gorodov*, iss. 109, pp. 370-376.

12. Palant, A.Yu. and Adamenko, N.I. (2012), "Probabilistic modeling of passenger service system of urban transport complex", *Seria 1. Ekonomika i pravo*, no. 6, pp. 204-208.

13. Palant, A.Yu. and Adamenko, N.I. (2013), "The Stochastic Model of Reliability for City Public Transport Operation", *Molodoi uchenyy*, no. 8, pp. 67-69.

14. Palant, O.Yu. (2012), *Lohistyka transportnoho kompleksu rehionu (perspektyvy investuvannia ta innovatsiinoho rozvytku)* [Logistics of transport complex of a region (the prospects of investing and innovation development)], monograph, Zoloti storinky, Kharkiv, Ukraine, 168 p.

15. Adamenko, M.I. and Palant, O.Yu. (2014), *Ekonomiko-tekhnichna nadiinist ekspluatatsii miskoho elektrychnoho transport* [Economic and technical reliability of operation of public electric transport], Zoloti storinky, Kharkiv, Ukraine, 144 p.

УДК 338.48

Нагара М.Б.,
к.е.н., старший викладач
кафедри міжнародного бізнесу і туризму
Тернопільський національний економічний університет

ОСОБЛИВОСТІ СТРАТЕГУВАННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ТУРИСТИЧНОЇ СФЕРИ: СИСТЕМНИЙ АСПЕКТ

Nahara M.B.,
cand.sc.(econ.), senior lecturer the department
of international business and tourism
Ternopil National Economic University

STRATEGIC MANAGEMENT PECULIARITIES IN TOURISM COMPANIES: SYSTEM ASPECT

Постановка проблеми. За сучасного формування глобальної економічної системи на постіндустріальних засадах економічне зростання туристичних підприємств та їх конкурентоспроможність значною мірою обумовлюються впровадженням дієвої системи стратегічного менеджменту. Валідний вплив туристичної галузі на різні сфери життєдіяльності спонукає до стратегічного усвідомлення важливості феномена туризму, який є носієм як економічних бенефіцій, оскільки створює найбільшу частку доданої вартості, так і соціальної значимості, що підтверджується постійним зростанням кількості зайнятих в галузі працівників та витрат на оплату праці. У такому контексті виявляється актуальність дослідження особливостей стратегічного управління туристичним підприємством.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У зарубіжному науковому арсеналі існує низка праць та публікацій, в яких висвітлюються теоретичні положення стратегічного управління, зокрема