

УДК 338.47:334.724.4

О. М. Зборовська,  
 д. е. н., професор, професор кафедри фінансів, банківської справи і страхування,  
 Запорізький національний університет

О. Л. Дивінець,  
 аспірант, Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля

## РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

O. Zborovska,  
 Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Finance,  
 Banking and Insurance Zaporizhzhya National University  
 O. Divinets,  
 Postgraduate student of Alfred Nobel Dnipropetrovsk University

### THE DEVELOPMENT OF URBAN ELECTRIC TRANSPORT IN UKRAINE: PROBLEMS AND PROSPECTS

**Визначено завдання розвитку міського громадського транспорту, а саме: децентралізація; фіксованість; підключення; міжвидова конкуренція; тарифікація поїздок; неефективність субсидування. Визначено фактори формування пасажиропотоку в міських агломераціях. Численні дослідження проблем розвитку міського громадського транспорту показали важливість науково обгрунтованого управління його послугами. Якщо система управління виключає зворотний зв'язок з громадськістю, то є малоімовірним створення оптимальної інфраструктури перевезень, послуги будуть слабо інтегровані, а їх рівень буде залишатися неоднорідним і ненадійним.**

**Обгрунтовано необхідність створення єдиного органу управління транспортом, який відповідає за планування маршрутів руху, графіків перевезень і розробку оптимальних тарифів, що сприяло б цілісному підходу до розвитку громадського транспорту та його інфраструктурі. Зроблено висновок, що у системі управління послугами міського громадського транспорту важливе місце займає стратегічне управління, зокрема, стратегічне планування, яке включає постановку цілей і розробку стратегій у сфері підвищення якості послуг та рівня обслуговування пасажирів.**

**The urban public transport tasks have been defined, namely: decentralization; fixation; connection; interspecific competition; trips billing; subsidizing ineffectiveness. The formation of passenger traffic factors have been defined in urban agglomerations. The numerous problems studies of urban public transport have shown the importance of scientifically based management of its services. If the management system excludes feedback with the public, it is highly unlikely to create optimum transportation infrastructure, services will be poorly integrated, and their level will remain uneven and unreliable.**

**The necessity of creating a unified transport management organ has been substantiated passenger service that is responsible for planning routes, transportation schedules and optimal tariffs elaboration for contributing the holistic approach to the development of public transport and its infrastructure. It has been concluded that in the management system of urban public transport services strategic management takes an important place, including strategic planning, which involves setting goals and strategy development in working with promotion of service quality and passenger service level.**

*Ключові слова: громадський транспорт, пасажиропоток, соціально-економічний розвиток, стратегія.*  
*Key words: public transportation, passenger traffic, social and economic development strategy.*

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Міський електротранспорт є однією з найважливіших галузей, яка задовольняє потреби населення в перевезеннях. Від рівня розвитку транспортної ме-

режі, організації руху транспортних потоків і надійності роботи електротранспорту в значній мірі залежить життєдіяльність підприємств, організацій та установ міста. Протягом останніх років у роботі

міського електротранспорту намітилась тенденція до зменшення обсягу перевезень пасажирів і погіршення показників якості та безпеки їх транспортного обслуговування, тому вирішення проблем з формування стратегії соціально-економічного розвитку міських електротранспортних підприємств є дуже необхідною.

Розвиток соціально-економічної системи міського електротранспортного підприємства залежить від економічного зростання, яке викликає якісні зміни в його економічній системі, сприяє загальному розвитку та розвитку окремих складових капіталу, корпоративної культури. Поглиблення теоретичних положень у цьому напрямі, розробка методичних основ і практичних рекомендацій визначають актуальність дослідження.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Методологічними проблемами ефективного функціонування та розвитку транспорту займалися такі вчені: О. Бакаєв, Ю. Гольска, М. Гур'єва, Л. Зайончик, А. Полякова, І. Симарова та інші [1—7]. У своїх роботах ці дослідники висвітлили різні аспекти та особливості господарювання підприємств міського електротранспорту — від технічних до особливостей економіки та управління даною сферою. Водночас у сучасній вітчизняній літературі небагато досліджень, присвячених проблемам забезпечення комплексного розвитку системи пасажирських перевезень міським електротранспортом, обґрунтуванню дієвих та ефективних напрямків її реформування. При цьому зазначимо, що залишились маловивченими питання обґрунтування ефективності управлінських рішень, пов'язаних з оптимізацією використання транспорту у містах України.

## МЕТА СТАТТІ

Метою статті є узагальнення теоретичних концепцій та надання рекомендацій щодо розвитку міського громадського транспорту в Україні.

## ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Рівень пасажиропотоку пов'язаний з декількома географічними й економічними міркуваннями. У деяких містах з високим пасажиропотоком таких, як Москва, Пекін і Шанхай існує субсидування громадського транспорту. Інші міста з високою щільністю населення мають рівень розвитку метро, пропорційний приросту їхнього населення (Лондон, Гонконг, Осака, Париж, Сеул і Токіо).

Розвиток особистої автомобілізації в містах робить системи громадського транспорту менш зручними для підтримки міської мобільності. У багатьох містах додаткові інвестиції в громадський транспорт не призвели до значного приросту пасажиропотоку. Незаплановане і неузгоджене освоєння території привело до швидкого розширення міської периферії. Мешканці, вибравши житло у віддалених районах, обмежують свій потенційний доступ до послуг громадського транспорту. Надмірне інвестування (коли інвестиції не мають ефективною віддачі) і недостатне

інвестування (коли існує значний незадоволений попит) у громадському транспорті є також складними проблемами його розвитку. Міський електричний транспорт часто сприймається як найбільш ефективний вид транспорту для міських районів великих міст. Тим не менш, дослідження показують стагнацію системи електричного транспорту в окремих розвинених країнах, що ставить під сумнів його економічне значення.

Міський електричний транспорт — це складна технологічно-господарська комплексна виробнича система, яка включає в себе експлуатаційні підприємства, енергетичне та колійне господарство, виробничо-технічну базу з виготовлення запасних частин та проведення усіх видів ремонту рухомого складу, а також соціально-побутову базу.

На Україні міський електричний транспорт відіграє важливу роль в обслуговуванні населення. На його долю приходиться від 42% до 56% усіх міських перевезень пасажирів. Тільки, наприклад, у місті Харкові перевезення цим видом транспорту складають 55—60% від обсягів усіх пасажирських перевезень.

Міський електротранспорт входить до складу муніципального господарства, яке становить основу ресурсів муніципального формування. Тому електричний транспорт сучасного міста розглядається як велика складна організаційна система, що характеризується ієрархічною структурою, наявністю складних взаємозалежних підсистем. Ця система дуже динамічна, функціонування її багато в чому носить стохастичний характер, ряд параметрів мають досить високий ступінь невизначеності, що впливає на вірогідність прогнозів і якість планування.

Починаючи з 1991 року практично припинився розвиток цієї галузі, склалася стійка тенденція до зменшення пасажирообороту, погіршення якості транспортного обслуговування населення та зниження рівня безпеки руху. Значно погіршилася регулярність руху та культура обслуговування пасажирів. На сьогодні в містах України відсутні узгодженість графіків руху всіх видів міського пасажирського транспорту, сучасні пересадочні вузли, а маршрутна мережа часто не взаємопов'язана. За рахунок збору плати за проїзд підприємствами міського електричного транспорту покривається менше половини їх експлуатаційних витрат на перевезення.

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.

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.

У цьому випадку, перед міським електричним транспортом ставиться ряд складних завдань:

— Децентралізація. Громадські електротранспортні системи не призначені для обслуговування міст з низькою щільністю і розсіяним населенням міських районів, що все частіше є домінуючою міський просторовою структурою. Чим більше рівень децентралізації міської діяльності, тим складніше і дорожче обслуговувати міські райони електротранспортом. Крім того, децентралізація сприяє далеким поїздкам, що обумовлює більш високі експлуатаційні витрати і низькі доходи від систем оплати проїзду.

— Фіксованість. Інфраструктури окремих систем електричного транспорту є фіксованими, в той час як міста є динамічними, навіть в умовах низьких темпів їх змін. Це означає, що моделі перевезень пасажирів постійно застарівають.

— Підключення. Системи електричного транспорту часто функціонують незалежно від систем особистого та вантажного транспорту, а також комерційної інфраструктури. Це призводить до певних проблем переміщення пасажирів від однієї системи перевезень до іншої. Вирішення цієї проблеми полягає у формуванні економічно ефективної системи перевезень, яка повинна включати в себе доступне і вільне переміщення пасажирів з однієї системи в іншу, наприклад, створення інтегрованої структури пересадок пасажирів, де маршрути трамваїв і тролейбусів перетинаються зі станціями метро.

— Міжвидова конкуренція. Доступна і мобільна система автомобільного транспорту є значущим конкурентом електричного транспорту, що призводить до зниження пасажиропотоку у відносному вираженні і, в деяких випадках, в абсолютному. Чим вище рівень особистої автомобілізації, тим більше нетерпимі порушення обслуговування на електричному транспорті, крім того, громадський сервіс відстає від зручності автомобіля. Однак зміна цін на енергоносії, завдання охорони навколишнього середовища дещо згладжують цю проблему.

— тарифікація поїздок. Більшість систем електричного транспорту відмовилися від тарифікації залежно від відстані поїздки і перейшли до більш простої плоскої системи оплати проїзду, що обмежувало короткі поїздки, для яких добре підходить більшість транзитних систем, і заохочувала більш тривалі поїздки, які є більш дорогими. Сучасні інформаційні системи забезпечують можливість контролю за тривалістю поїздок, що дозволяє повернутися до більш справедливої тарифікації на основі середньої відстані переміщення пасажирів міського електричного транспорту;

— Неefективність субсидування. Оскільки міській електричний транспорт дотується з бюджетів, ці витрати, як правило, не відображені в тарифних системах громадських перевезень. Додаткові субсидії часто використовуються для покриття минулих боргів, і не обов'язково підвищують продуктивність персоналу транспортних організацій. Отже, бюджетне фінансування розвитку електричного транспорту як соціально-економічного виду діяльності, значно вище кваліфікації його персоналу та продуктивності послуг перевезення, що є соціально несправедливим і потребує змін.

Розглянуті проблеми розвитку міського електричного транспорту, що збігаються для міських агломерацій світу, включаючи великі міста-мільйонники, можуть бути багато в чому вирішені на основі діагностичного аналізу факторів, що впливають, використання стратегічного і оперативного управління послугами міського електротранспорту, розвитку забезпечують підсистем управління (інформаційної, технологічної, кадрової, науково-методичної), а також застосування сучасних економіко-математичних методів прийняття управлінських рішень та комп'ютерних програм.

Численні дослідження проблем розвитку міського електричного транспорту показали важливість науковообґрунтованого управління його послугами. Якщо система управління виключає зворотний зв'язок з громадськістю, то є малоімовірним створення оптимальної інфраструктури перевезень, послуги будуть слабо інтегровані, а їх рівень буде залишатися неоднорідним і ненадійним.

Міські муніципалітети виграли б від створення єдиного органу управління транспортом, який відповідає за планування маршрутів руху, графіків перевезень і розробку оптимальних тарифів, що сприяло б цілісного підходу до розвитку громадського електротранспорту та його інфраструктури. Одна з найбільших проблем в реалізації стратегій сталого розвитку міських перевезень полягає в подоланні інституційних та організаційних бар'єрів. Створення єдиного муніципального підприємства міського громадського транспорту може пройти довгий шлях до справжнього інституційного співробітництва органів муніципального управління, транспортних організацій, громадськості та бізнесу.

Просте інвестування бюджетних коштів у велику ємність транзитних систем міського електричного транспорту не є єдиною вимогою для поліпшення якості обслуговування. Використання приватно-державного (муніципального) партнерства дозволило, до деякої міри, вирішити проблеми інтенсивних і швидкісних перевезень приватним колективним транспортом, проте якість його послуг є, безумовно, низьким, включаючи показники надійності приватних транспортних засобів, комфорту пересування "безпеки пасажирів, кваліфікації та відповідальності перевізників.

Фінансові проблеми, пов'язані з підвищенням рівня обслуговування, стосуються експоненціального зростання витрат перевізників при підвищенні якості послуг міського електричного транспорту, що

вимагає визначення джерел їх фінансування в умовах недостатнього місцевого бюджету.

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.

## ВИСНОВКИ

Таким чином, ми маємо можливість зробити висновки про наявність політичних, правових, економічних та соціальних проблеми реалізації позитивного впливу розвитку послуг міського електричного транспорту на досягнення цілей соціально-економічної політики органів місцевого управління.

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:

- організація ефективного управління підприємствами та належного використання їх майнового комплексу;
- забезпечення беззбиткового функціонування;
- технічне переоснащення та укріплення матеріально-технічної бази.

Таким чином, є актуальною розробка теоретичних і концептуальних положень підвищення якості послуг міського електричного транспорту та рівня обслуговування пасажирів, а на їх основі — методичного інструментарію оцінки рівня обслуговування на міському електричному транспорті як важливого виду соціально-економічної діяльності транспортних операторів і органів муніципального управління.

## Література:

1. Бакаев А.А., Кутах А.П. Информационное моделирование и качество управления транспортными процессами / А.А. Бакаев, А.П. Кутах // Управляющие системы и машины. — 2003. — № 3. — С. 84—92.
2. Гольская Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона автореф. дис. .. канд. экон. наук. / Ю.Н. Гольская. — Екатеринбург, 2013. — 21 с.
3. Гурьева М.А., Руднева Л.Н. Оценка устойчивого развития региона на основе индикативной системы

оценки уровня экологизации экономики / М.А. Гурьева, Л.Н. Руднева // Вестник УрФУ Серия: Экономика и управление. — 2013. — № 3. — С. 104—116.

4. Гурьева М.А., Руднева Л.Н. Система индикативной оценки уровня и степени экологизации экономики региона / М.А. Гурьева, Л.Н. Руднева // Российское предпринимательство. — 2013. — № 1 (223). — С. 134—139.

5. Зайончик Л.Г. Проблемы повышения эффективности экспортного потенциала услуг автомобильного транспорта в условиях формирования рыночных отношений: автореф. дис... канд. экон. наук: 08.07.04 — Экономика транспорта и зв'язку / Зайончик Л.Г.; Київський міжнародний ун-т цивільної авіації. — К., 1996. — 40 с.

6. Полякова А.Г. Модернизация структуры экономического пространства региона / А.Г. Полякова // Вестник Череповецкого государственного университета. — 2011. — Т. 2. — № 2—30. — С. 28—31.

7. Симарова И.С. Регион в контексте теории экономического пространства / И.С. Симарова // Известия вузов. Социология. Экономика. Политика. — 2013. — № 4. — С. 37—40.

8. Елисеева И.И. Общая теория статистики: учеб. / [под ред. И.И. Елисеевой]. — 5-е изд., перераб. и доп. — М.: Финансы и статистика, 2005. — 656 с.

## References:

1. Bakaev, A. Kutah, A. (2003), "Informative design and management quality by transport processes". *Upravljajushhie sistemy i mashiny*. vol. 3, pp. 84—92.
2. Gol'skaja, J. (2013), "Estimation of influence of a transport infrastructure on socio-economic development of region", Ph.D. Thesis, Ekaterinburg, Russia.
3. Gur'eva, M. Rudneva, L. (2013), "Estimation of steady development of region on the basis of the indicative system of estimation of level of ecologization of economy" *Vestnik UrFU Serija: Jekonomika i upravlenie*. vol. 3, pp. 104—116.
4. Gur'eva, M. Rudneva, L. (2013), "System of indicative estimation of level and degree of ecologization of economy of region", *Rossijskoe predprinimatel'stvo*. vol. 1, pp. 134—139.
5. Zajonchik, L. (1996), "Problems of increase of efficiency of export potential of services of motor transport are in the conditions of forming of market relations", Ph.D. Thesis, Kiivs'kij mizhnarodnij un-t civil'noï aviacii, Kiev, Ukraine.
6. Poljakova, A. (2011), "Modernisation of structure of economic space of region". *Vestnik Cherepoveckogo gosudarstvennogo universiteta*. vol. 2, pp. 28—31.
7. Simarova, I. (2013), "The region is in the context of theory of economic space". *Izvestija vuzov. Sociologija. Jekonomika. Politika*. vol. 4, pp. 37—40.
8. Eliseeva, I. (2005), "Obshhaja teorija statistiki" [General theory of statistics ], *Finansy i statistika*, Moscow, Russia.

*Стаття надійшла до редакції 21.11.2016 р.*