

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 338.47

Доброва Н.В.

к.е.н., доцент кафедри економіки та планування бізнесу
Одеський національний економічний університет

Осіпова М.М.

к.е.н., доцент кафедри економіки та планування бізнесу
Одеський національний економічний університет

Нечепуренко М.С.

в.о. головного спеціаліста
Департаменту економічного розвитку Одеської міської ради

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ THE WAYS OF IMPROVING OF URBAN ELECTRIC TRANSPORT BUSINESS FUNCTION

У статті розглянуто соціальна значимість і необхідність сталого та якісного функціонування міського електричного транспорту, його місце серед інших видів міського транспорту та у міському господарстві. Сформульовані проблеми, які спостерігаються на регіональному рівні та обумовлюють необхідність економічних, правових, адміністративних, фінансових, організаційних та інших заходів щодо підвищення ефективності функціонування міського електротранспорту, що сприятиме комплексному розвитку міського господарства в цілому.

Проаналізована система функціонування міського електричного транспорту, узагальнено вітчизняний та світовий досвід, насамперед країн Європейського Союзу. В результаті проведеного аналізу запропоновано напрямки реформування міського електротранспорту, реалізація яких сприятиме підвищенню ефективності функціонування підприємств міського електротранспорту.

Ключові слова: *транспортна система, міське господарство, комунальна власність, комунальне підприємство, міський електричний транспорт, трамвай, тролейбус, пільгові категорії громадян, пасажирські*

перевезення, ефективність господарювання, реформування системи пасажирських перевезень.

В статье рассмотрены социальная значимость и необходимость устойчивого и качественного функционирования городского электрического транспорта, его место среди других видов транспорта и в городском хозяйстве. Сформулированы проблемы, которые наблюдаются на региональном уровне и обуславливают необходимость экономических, правовых, административных, финансовых, организационных и других мероприятий по повышению эффективности функционирования городского электротранспорта, что будет способствовать комплексному развитию городского хозяйства в целом.

Проанализирована система функционирования городского электрического транспорта, обобщен отечественный и мировой опыт, прежде всего стран Европейского Союза. В результате проведенного анализа предложены направления реформирования городского электротранспорта, реализация которых будет способствовать повышению эффективности функционирования предприятий городского электротранспорта.

Ключевые слова: *транспортная система, городское хозяйство, коммунальная собственность, коммунальное предприятие, городской электрический транспорт, трамвай, троллейбус, льготные категории граждан, пассажирские перевозки, эффективность хозяйствования, реформирование системы пассажирских перевозок.*

Social proof and necessity of stable and qualitative functioning of urban electric transport, its place among the other transport modes and city economy were considered. The problems which appear in the geography level and caused the necessity of economical, judicial, administrative, financial, organizing and other measures, which improve efficiency of functioning of urban electric transport

and will assist in integrated development of the city economy globally, were formulated.

The framework of urban electric transport were considered, national and world experience, principally the experience of the Euro members, were generalized. As a result of assay, the ways of urban electric transport reforms were proposed and the fulfillment of this reforms will assist in effectivization of urban electric transport enterprise operating.

***Key words:** transport system, municipal economy, communal ownership, municipal enterprise, urban electric transport, tram, trolley bus, benefit entitled citizens, passenger traffic, application efficiency, reformation of the transportation system.*

Постановка проблеми у загальному вигляді. Міський електричний транспорт – це складова частина єдиної транспортної системи, яка призначена для перевезення громадян трамваями, троллейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів та є важливою складовою міського господарства. На сьогоднішній день міський електричний транспорт має вагоме соціально-економічне значення у системі міських пасажирських перевезень, залишаючись найбільш економічним, екологічним і доступним видом транспорту. Сучасні стандарти життя зумовлюють зростання потреб населення в більш швидкому, але в той же час зручному і безпечному транспортуванні. Також більш вимогливі показники постають перед транспортною галуззю відносно комфортності, регулярності, надійності та ін. питань якості перевезень пасажирів у зв'язку з орієнтацією України до вступу в Європейський Союз.

Однак, в останні роки діяльність підприємств міського електротранспорту характеризується низкою негативних факторів, які в кінцевому результаті призводять до зниження ефективності їх функціонування та зниження задоволення потреб населення у даному виді

транспорту. Тому, пошук шляхів удосконалення діяльності підприємств міського електротранспорту є одним з пріоритетних завдань економічного розвитку країни. При цьому, у контексті сучасних євроінтеграційних процесів, найбільш важливим для України є аналіз досвіду країн Європейського союзу, які мають значні досягнення в організації роботи міського електротранспорту.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Проблеми функціонування підприємств міського електротранспорту досліджувались багатьма вченими. Особлива увага з боку науковців була приділена проблемам забезпечення ефективного функціонування даної галузі. Найбільш широкомасштабними та ґрунтовними в цьому контексті на даний момент є дослідження В.В. Димченко, О.В. Димченко, В.Х. Далека, Ю.М. Косого, В.В. Костецького, Т.Б. Кушнір, М.Ю. Радченко, Л.Г. Чеканової та інших. У своїх роботах дослідники висвітлили різні аспекти та особливості господарювання підприємств міського електротранспорту – від технічних до особливостей економіки та управління даною сферою.

Аналіз європейського досвіду забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту провів О.І. Амоша [8].

Обґрунтуванню тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні присвячені наукові праці доктора економічних наук О.В. Димченко [13].

Водночас у сучасній вітчизняній літературі небагато досліджень, присвячених проблемам забезпечення комплексного розвитку системи пасажирських перевезень міським електротранспортом, обґрунтуванню дієвих та ефективних напрямків її реформування.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Радикальні зміни, що відбуваються в економічному та політичному житті України потребують прискореного забезпечення економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств міського господарства,

зокрема міського електротранспорту. Актуальність розробки напрямків розвитку підприємств міського електротранспорту обумовлена необхідністю реформування їх діяльності з метою досягнення високої економічної та соціальної ефективності та повного забезпечення потреб міського населення у перевезеннях. Метою статті є дослідження сучасних тенденцій розвитку міського електротранспорту України, виявлення основних проблем функціонування електротранспорту в Україні, формулювання напрямків розвитку підприємств міського електричного транспорту України на підставі досліджуваного міжнародного досвіду.

Виклад основного матеріалу дослідження. Місце електротранспорту серед інших видів транспорту в перевезенні пасажирів можна прослідкувати за допомогою даних, наданих у табл. 1 [2].

Таблиця 1

Розподіл перевезень пасажирів за видами транспорту в Україні, %

Види транспорту	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Транспорт	100	100	100	100	100	100
залізничний	5	6	6	6	6	7
морський	0	0	0	0	0	0
річковий	0	0	0	0	0	0
авіаційний	0	0	0	0	0	0
автомобільний (автобуси)	47	55	52	51	51	59
трамвайний	14	10	12	12	11	13
тролейбусний	23	18	19	20	20	19
метрополітенівський	11	11	11	11	12	12

Структура перевезень пасажирів за видами транспорту у 2014 році показує, що сукупні види електротранспорту становлять 44% всіх перевезень пасажирів та знаходяться на другому місці після автотранспорту, який займає 59% всіх перевезень населення. Разом з тим динаміка показників перевезень за 2005-2014 рр. показує, що частка автотранспорту у перевезенні

пасажирів збільшилась з 47% у 2005 році до 59% у 2014 році, відповідно частка електротранспорту зменшилась з 48% до 44%.

Сьогодні міський електричний транспорт забезпечує перевезення населення в межах 50 міст України, а саме у великих промислових та в усіх обласних центрах, за винятком Ужгорода. Всього на території України існує 55 трамвайних та тролейбусних підприємств, які забезпечують трамвайне сполучення у 22 містах, тролейбусне – у 42 містах [1]. Також, до міського електротранспорту відноситься метрополітен, який функціонує лише в трьох містах України: Києві, Харкові та Дніпрі.

Про важливе місце міського електротранспорту вказує те, що у 2015 році в Україні загальна кількість перевезених пасажирів у міському електротранспорті склала 2519 млн. пасажирів, що становить 60,28 % усіх внутрішньоміських перевезень громадським транспортом. Натомість перевезення автомобільним (автобусним) міським транспортом, який є головним конкурентом електротранспорту, склало 1660 млн. пас, що відповідно становить 39,72% внутрішньоміських пасажирських перевезень. На рис.1 представлена структура громадського транспорту в Україні у 2015 року [2].

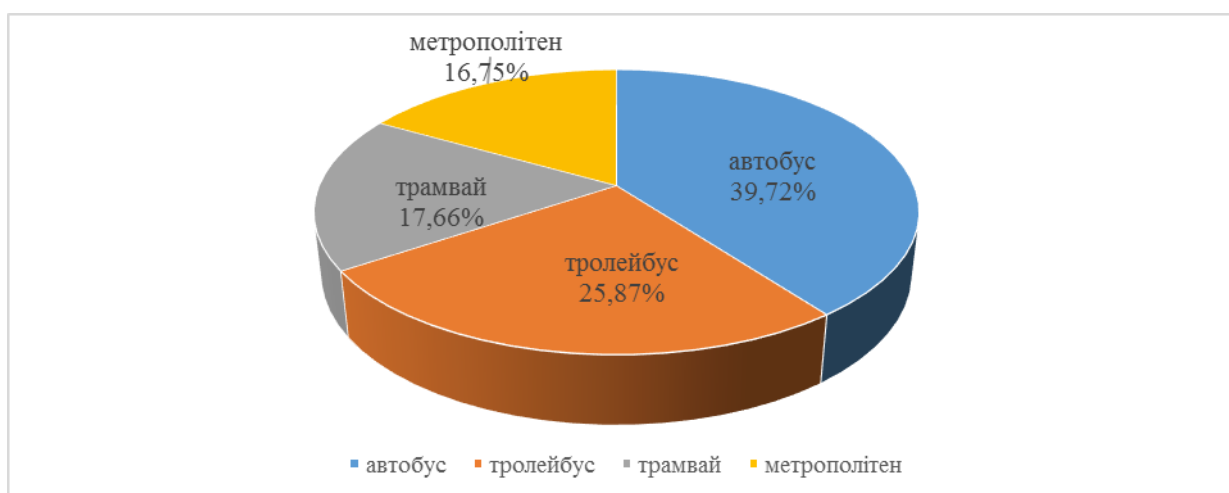


Рис. 1. Структура пасажирських перевезень громадським транспортом в Україні у 2015 році, %

Дані цифри з рис. 1. свідчать, що у 2015 році найбільшу вагу в обсязі перевезень міським електротранспортом займало перевезення саме

трамваями і тролейбусами, перевезення цими видами електротранспорту становило 43,53% усіх внутрішньоміських пасажирських перевезень. Варто зауважити, що в структурі міських пасажирських перевезень значне місце займає метрополітен, обсяг перевезень яким у 2015 році становив 700 млн. пасажирів. Проте, недоліком даного виду транспорту є його територіальна обмеженість (діє лише у Києві, Харкові і Дніпрі), внаслідок необхідності високих витрат на його спорудження та утримання.

Тому основними видами електротранспорту, які можуть успішно функціонувати у містах залишаються тролейбуси та трамваї, частка перевезень якими у 2015 році склала 25,87% і 17,66% відповідно.

Така ситуація зумовлена тим, що перш за все трамвайні та тролейбусні підприємства зосереджені майже в усіх містах України, на відміну від метрополітену.

По-друге, дані підприємства є соціальними перевізниками, на відміну від маршрутного таксі. Так, в загальному обсязі пасажирів, які користуються послугами трамваїв і тролейбусів 67% становлять громадяни пільгових категорій. Наприклад, в Одеській області перелік пасажирів, які користуються правом безкоштовного проїзду та пільгами у міському пасажирському транспорті налічує близько 26 категорій громадян.

По-третє, трамвайні та тролейбусні підприємства є найбільш демократичним видом міського громадського транспорту, це пов'язано з тим, що проїзд у цьому транспорті має найменшу вартість у порівнянні з іншими видами громадського транспорту.

Крім того, треба відзначити, що електротранспорт є екологічним видом транспорту, що є досить значущим особливо для великих міст, де питання забруднення атмосферного повітря становить дуже велику проблему.

Трамвайні і тролейбусні підприємства у 49 містах України належать до комунальної власності і лише одне трамвайно-тролейбусне підприємство (у м. Кропивницькому) належить до приватної власності на правах оренди, що зумовлює певну специфіку діяльності.

Так, у структурі доходів трамвайних та тролейбусних підприємств українських міст найбільш питому вагу (у середньому 65%) займають отримані ними дотації та субвенції, а решта – це дохід від реалізації квитків, який становить 30-35%. Проте, навіть такі значні розміри фінансових дотацій не дозволяють покрити усі витрати підприємств, внаслідок чого вони отримують збитки [3].

Погіршення стану міського електротранспорту в Україні зумовлено з однієї сторони незадовільним станом економіки країни, що приводить до недостатньої фінансової підтримки міського електротранспорту як з місцевого так і з державного бюджетів. Так, у державному бюджеті відсутні кошти на реалізацію заходів Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року.

З іншого боку є й конкретні проблеми, які стосуються безпосередньо роботи міського електротранспорту.

По-перше, зношеність та технологічна відсталість основних фондів трамвайних та тролейбусних підприємств. Так, станом на кінець 2015 року в Україні 94% трамвайних вагонів і 58% тролейбусних машин мали термін експлуатації понад 16 років, при нормативному терміні експлуатації трамвая – 15 років, тролейбуса – 10 років. Підвищення фізичного зносу вагонів та машин українських підприємств міського електротранспорту, внаслідок наднормативного використання одиниць рухомого складу, разом з несвоєчасним виконання планів поточного та капітальних ремонтів трамваїв і тролейбусів призвели до того, що наприкінці 2015 року коефіцієнт випуску транспорту на лінії не перевищував відповідно 64,6% для трамвайних господарств та 67,2% – для тролейбусних [3]. Це приводить до зниження пасажирообороту на обох видах міського транспорту.

По-друге, незадовільний стан контактної-кабельної мережі міського електротранспорту. Як наслідок, за останні 15 років довжина трамвайних колій загального користування в Україні зменшилася на 26,53 %, тролейбусних ліній – на 22,63% [3].

По-третє, наявність неуккомплектованості рухомого складу трамвайно-тролейбусних господарств України водійськими кадрами та кондукторами, що також сприяє неповному та недостатньо ефективному використанню усіх наявних на підприємствах потужностей та можливостей.

По-четверте, система встановлення тарифів на проїзд не враховує фактичної собівартості перевезень.

По-п'яте, нерегульованість ринку міських пасажирських перевезень, що призводить до того, що приватні автотранспортні перевізники дублюють маршрути міського електротранспорту, відбираючи платоспроможних пасажирів.

По-шосте, великий перелік пільгових категорій населення та недосконалість врахування їх чисельності при обчисленні розміру дотацій та субсидій з бюджету.

Як наслідок, фінансовими результатами діяльності підприємств міського електротранспорту стали збитки, величина яких на початок 2015 року становила 547,37 млн. грн, що відповідно призводить до низької інвестиційної привабливості підприємств даної сфери [3].

Таким чином, сучасний стан підприємств міського електричного транспорту є незадовільним. Підприємства електротранспорту є збитковими, зношеність їх основних виробничих фондів досягла граничного рівня, постійно не вистачає коштів на оновлення та капітальний ремонт рухомого складу, повільно вирішуються питання технічних інновацій і технологічної модернізації.

Наразі, європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система нашої країни, зокрема і міський електротранспорт, все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейсько Союзу.

Перш за все варто зауважити, що підприємства міського електротранспорту в країнах Європи в основному представлені у формі акціонерних товариств відкритого типу. В них, як правило, доля держави

сягає від 10% до 100 % [4, с. 37]. Така організаційна форма забезпечує перехід з повного фінансування поточної діяльності підприємств за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів на умови самоокупності. Крім цього, така форма господарювання дозволяє залучати значні фінансові ресурси як самих засновників, так і сторонніх осіб, шляхом розміщення ліквідних активів на ринку цінних паперів. При цьому пряма державна допомога залишається важливим джерелом фінансування, яка спрямовується на вдосконалення транспортної системи, її модернізацію.

Усвідомлюючи значущість та важливість міського пасажирського транспорту в забезпеченні сталого розвитку економіки міста, регіону зокрема та країни в цілому, уряди усіх країн зосереджують багато зусиль щодо забезпечення належного розвитку цієї сфери [5, с.75].

Як свідчить практика, кожна європейська країна робить це на власний розсуд, при цьому усі разом вони намагаються досягти одного й того ж результату – ефективного та безперебійного функціонування міського транспорту з максимальним задоволенням потреб населення в пасажирських перевезеннях та мінімальними витратами з бюджетів відповідних рівнів. Саме тому досить важливим є досвід тих країн, які докладають значні зусилля для вирішення зазначених проблем. При цьому особливо цінним є досвід країн Європейського Союзу, який вже давно пройшов той шлях у забезпеченні ефективної організації роботи міського пасажирського транспорту, який Україна тільки починає [6, с.170].

Більшість мешканців країн Європи віддає перевагу міському електричному транспорту, який окрім порівняно низької вартості має переваги у швидкості, зручності та екологічності. Крім того, міський електричний транспорт у ряді країн Європи з кожним роком все більш удосконалюється та модернізується.

Важливим кроком у роботі підприємств електротранспорту є розбудова ліній швидкісних трамваїв, що забезпечує високу швидкість сполучення (30-35 км/год), високу ступінь надійності, низьку собівартість експлуатації та є

альтернативою метрополітену. Мережі швидкісних трамваїв успішно функціонують майже в усіх країнах Європи (Франція, Швеція, Німеччина, Швейцарія, Польща та інших), а в таких країнах як Бельгія, Нідерланди та Німеччина поряд з швидкісними трамваями є лінії підземних швидкісних трамваїв, що вирішують одразу дві задачі: знімають навантаження з наземних шляхів та мають меншу вартість рухомого складу у порівнянні з метрополітеном [6, с.71]. Усе це призводить до підвищення пасажиропотоку міським електричним транспортом. В цей час в Україні лінії швидкісних трамваїв функціонують лише у Києві та Кривому Розі.

Щодо самої діяльності підприємств міського електротранспорту, то треба відмітити відмінність організації системи перевезень в Україні та країнах Європи. Звичним для низки європейських країн є чітка система розкладів маршрутів та продажів квитків. На усіх зупинках міського електротранспорту діє тактовий розклад, який витримується з точністю до 1 хвилини [7, с.17]. Крім цього, на зупинках розташовуються електронні табло із зазначенням часу прибуття або затримки транспорту. Це забезпечується завдяки використанню спеціальних навігаційних та автоматизованих диспетчерських систем.

Система оплати проїзду є автоматизованою, тобто здійснюється за допомогою магнітних карток, які можна придбати у спеціальних автоматах або у касах на великих пересадочних пунктах. Такий підхід дозволяє вирішити питання неукомплектованості штату кондукторів та недоотримання плати за проїзд. Така система оплати передбачає установку турнікету при вході в зупиночний павільйон, що дозволяє зменшити кількість безквиткових пасажирів та зекономити на утриманні штату кондукторів.

Важливе значення в організації такої чіткої роботи міського електротранспорту мало впровадження у ряді країн Європи інтермодальної транспортної системи, яка являє собою такий спосіб забезпечення функціонування громадського транспорту на певній території або в районі, в якому декілька видів міського транспорту (автобус, трамвай, тролейбус та

метро), створюючи чітку і просту систему взаємопов'язаних маршрутів, здійснюють перевезення пасажирів за єдиним тарифом, дотримуючись певних умов перевезень та регулярних інтервалів між сполученнями. Як показав закордонний досвід, спрощення в роботі транспорту, введення єдиного тарифу, створення транспортно-пересадочних вузлів, впорядкування руху транспорту та впровадження системи диспетчерського управління та інших елементів інтегрованої системи сприяло підвищенню привабливості міського транспорту. Наразі така система існує у Чеській республіці, Іспанії, Німеччині, Швеції та ряді інших європейських країн [8, с. 185].

Цінним для України є перейняття досвіду європейських країн щодо підтримки належного фізичного стану міського електротранспорту. Варто зауважити, що поширеною практикою у країнах європейського союзу є модернізація існуючих транспортних засобів.

Так, підходи до управління парком електротранспорту різняться вже на етапі закупки рухомого складу. Якщо в Україні дана процедура обмежується, в більшості випадків, стандартним тендером й підписанням договору купівлі-продажу, то в європейських країнах укладаються ще й договори, які чітко регламентують технічне обслуговування транспортного засобу. Тобто саме підприємство, яке займається експлуатацією транспорту не займається ремонтом, для цього існує спеціальна структура. У договорі чітко оговорюється скільки днів на місяць транспортний засіб буде знаходитися на маршруті і скільки днів на технічному огляді. Такий варіант зазвичай дорожче ніж звичайний, проте забезпечує своєчасний ремонт і як наслідок менший фізичний знос

Крім того, європейські перевізники рідко займаються купівлею абсолютно нової техніки, надаючи перевагу варіанту модернізації. Такий варіант значно дешевший і позитивно відображається на видатках підприємств. Прикладом, можуть слугувати швейцарські трамваї. До 2007 року їх середній вік становив 25-30 років, при цьому вони були оснащені усіма сучасними системами, включаючи електронні маршрутні табло. Повна

заміна трамваїв у Цюриху, яка почалася з 2007 року була зумовлена лише тим, що місто вирішило повністю перейти на низькополі трамваї, які враховують потреби людей з обмеженими можливостями [9, с.172].

Щодо питання встановлення тарифів на проїзд, то в останні роки органи влади деяких європейських країн впроваджують такі способи надання послуг міського електротранспорту, які забезпечують необхідний рівень якості обслуговування і в той же час не знімають відповідальності з транспортної компанії (комунального чи приватного підприємства) за результати їх фінансової діяльності. Наприклад, згідно з контрактом на управління системою «light rail» (трамвайної системи в Манчестері) транспортній компанії надано право встановлювати тарифи за проїзд, але вона відповідає як за витрати, так і за доходи. При цьому вона конкурує з нерегульованим автобусним обслуговуванням і в разі встановлення більш високої плати за проїзд вона може поступитися в конкурентній боротьбі. Тому основним способом зниження ціни, при контролі з боку держави за якістю наданих послуг, є модернізація та технічне переоснащення транспортних засобів, що веде до зниження собівартості перевезень [10, с.78].

Також достатньо поширеною закордонною практикою у сфері міського електротранспорту є формування інструментарію приватно-державного партнерства. Як свідчить практика, з усіх існуючих форм та способів приватно-державного партнерства найбільш розповсюдженою та адаптованою до сучасних реалій була й залишається концесія [11, с.67]. Вона являє собою систему економіко-правових відносин, в межах якої суспільна влада передає певні права приватній або змішаній компанії на модернізацію, експлуатацію, управління, обслуговування та/або використання майна, яке їй належить, на визначений термін й за певну плату. Унаслідок такої взаємодії населення отримує вигоду у вигляді якіснішої послуги, місто - у вигляді отримання концесійних виплат як додаткового джерела поповнення місцевого бюджету та зменшення обсягів фінансування діяльності

комунальних підприємств транспорту. Така практика успішно діє у Німеччині (Дортмундський швидкісний трамвай).

Ще однією важливою складовою забезпечення ефективної роботи міського електротранспорту в країнах Європи є вирішення питання пільгового проїзду. Так, система надання пільг влаштована таким чином, що найбільш незахищені громадяни можуть скористатися правом на пільговий проїзд, але при цьому перевізники не несуть збитки. Наприклад, у Польщі застосовується практика адресної допомоги, яка проявляється у заміні соціальних пільг грошовими виплатами. У Німеччині взагалі характерна практично повна відсутність соціальних пільг у їх традиційному розумінні. Такі види пільг як знижки на проїзд набули в Німеччині характеру корпоративної соціальної діяльності, яку, за бажанням, здійснюють приватні компанії [11, с.74].

Аналогічна ситуація існує і в Великобританії. Так, трамвайна мережа Tramlink, що обслуговує південну частину Лондона, передбачає безкоштовний проїзд лише для дітей віком до 11 років, у Чехії тариф для пенсіонерів і школярів встановлений у розмірі 50% від повної вартості квитка [12, с.10].

Важливим є питання стосовно джерел фінансування підприємств міського електротранспорту. Дослідження розвитку транспортних систем Франції, Великобританії, Швеції, Німеччини і Данії свідчить, що в цих країнах, крім традиційних джерел фінансування – субсидій і зібраної оплати за проїзд застосовуються такі джерела фінансування, як: безпосередня державна допомога; приватне фінансування; гранти місцевої адміністрації; спеціальні форми оподаткування, доходи від яких використовується на потреби міського електротранспорту; державні гарантовані позики; Європейський фонд допомоги розвитку; Європейські інвестиційні банківські позики [5, с.80].

При цьому основним джерелом фінансування є пряма державна допомога. Проте, вона надається лише за умови залучення коштів з місцевих

податків або грантів. Обсяги приватного фінансування, що не гарантовано державою або місцевою адміністрацією, значно обмежені [13, с.6].

Розглянемо особливості фінансування розвитку міського електротранспорту по декільком європейським країнам.

Франція. Критерії одержання державної допомоги: поліпшення ефективності і доступності транспортної системи в цілому, її модернізація. При цьому держава забезпечує місцеві органи влади субсидіями, що покривають близько 50 % вартості спорудження або 40 % загальних інвестицій у транспортну систему.

Швеція. Держава виділяє 50, а в окремих випадках 75 % загальної вартості капітальних вкладень у лінії, що споруджуються місцевими адміністраціями. При цьому обов'язково, щоб кожен проект був складовою частиною генеральної транспортної схеми, а лінія – цілком відповідала потребам споживачів.

Німеччина. Органи влади виділяють величезні субсидії на розвиток трамвайного транспорту. Схема допомоги розділена на «земельний пул» і «федеральний пул». Останній досягає 80 % загальної вартості. Кошти на ці заходи надходять від податку на паливо для автомобілів. Сума субсидій в інвестиції досягає 60-70 %, а для земель східної частини – навіть 90 % загальної вартості.

У Данії існує чіткий розподіл відповідальності: держава фінансує спорудження трамвайних ліній, а місцеві і регіональні адміністрації – автобусні лінії місцевого і регіонального значення.

Великобританія. Держава допомагає лише у здійсненні важливих транспортних проектів, що будуть корисними також громадянам, які не користуються суспільним транспортом.

Для нашої країни буде принадним позичити систему фінансування у Франції та Швеції, де держава фінансує близько 50% витрат на капітальне будівництво. Важко для наших умов використовувати досвід Данії, де існує

чітка система розподілу обов'язків між державними та місцевими органами влади [13, с.7].

В результаті аналізу вітчизняного та світового досвіду, запропоновано систему заходів, реалізація якої сприятиме підвищенню ефективності функціонування підприємств МЕТ. Відзначимо, що розроблена система заходів спирається на досвід функціонування міського електричного транспорту країн Європейського Союзу [8].

Система заходів щодо реформування міського електричного транспорту України:

1. Реорганізація підприємств міського електричного транспорту з комунальної форми власності у відкрите акціонерне товариство – запровадження пілотних проектів у декількох містах для апробації механізму, який подалі може бути розповсюджений на всі міста країни.

2. Впровадження мережі швидкісних трамваїв, які змогли би збільшити обсяги перевезень пасажирів та зменшити відповідно частку автотранспорту загального та індивідуального користування, що може також значно покращити екологічний стан міст України.

3. Впровадження чіткої системи дотримання розкладів маршрутів та продажу квитків, яка може значно покращити якість надання послуг з перевезення пасажирів та збільшення обсягів перевезення.

4. Впровадження автоматизованої системи контролю проїзду для всіх категорій населення, включаючи пільгові категорії, яка призведе до збільшенню реальних доходів підприємств та призведе до отримання дійсної інформації стосовно обсягів перевезень пільгових категорій населення.

5. Впровадження інтермодальної транспортної системи.

6. Запровадження системи приватно-державних відносин у сфері пасажирських перевезень.

7. Запровадження системи адресного субсидювання пасажирів чи впровадження спеціальних електронних квитків для пільгових категорій.

Поряд з вдосконаленням системи обліку пільгових категорій необхідно запровадити перегляд переліку пільгових категорій значно його скоротив.

8. Впровадження державної підтримки підприємств міського електричного транспорту за рахунок розробки та реалізації цільових державних програм.

Висновки. Враховуючи вищевикладене, для підвищення ефективності роботи міського електротранспорту корисним для України, перш за все, буде перейняття досвіду організації роботи усіх міських пасажирських перевезень, в яких електротранспорт повинен відігравати одну ключових ролей. На перший план повинна вийти модернізація основного рухомого складу, створення зручних пересадочних вузлів між маршрутами електротранспорту та впровадження сучасних систем оплати проїзду, включаючи перегляд механізму підтримки пільгових категорій населення. При цьому важливим для поліпшення діяльності міського електротранспорту є впровадження конкуренція між перевізниками, які можуть бути як комунальними так і приватними підприємствами. Для фінансового забезпечення реалізації запропонованих заходів, окрім державних та власних коштів підприємств міського електричного транспорту, необхідно більш активно залучати кредити, гранти міжнародних організацій, кошти міжнародних програм, благодійні внески.

Отже, досвід розвинених зарубіжних країн демонструє, що ринкові відносини в економіці сприяють створенню ефективної і розвиненої системи багаторівневого державного регулювання діяльності міського транспорту. Дослідження зарубіжного досвіду організаційно-правових основ функціонування міського пасажирського транспорту дозволяє прийти до висновку про те, що найбільш ефективною формою організації діяльності міського транспорту є конкуренція між перевізниками різних форм власності.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Результати роботи міського електротранспорту у 2015 році / Аналітична інформація корпорації Укрелектротранс. – К., 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://korpmet.org.ua>
2. Транспорт і зв'язок України 2015. Статистичний збірник/Державна служба статистики України. – К., 2016. – 185 с.
3. Статистична інформація /Економічна статистика/ Економічна діяльність/ Транспорт. Державний служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
4. Вірченко В. О. Стан та основні напрямки удосконалення роботи міського електричного транспорту в сучасних умовах / В. О. Вірченко //Устойчивое развитие городов. Электрический транспорт – перспективы развития и кадровое обеспечение: Всеукр. конференц.; матер. конф. – Х., ХНАГХ, 2009. – С. 36-39.
5. Дивінець О.Л. Стратегічні пріоритети розвитку міських електротранспортних підприємств України/ Дивінець О.Л.//Європейський вектор економічного розвитку. – 2015. – № 1 (18) – С.74-83.
6. Сидоренко Ю.В. Розвиток міського електротранспорту та його роль в економіці міста /Сидоренко Ю.В.//Вісник ОНУ ім.І.І. Мечникова. – 2014.- Т.19.- Вип. 2/2.– С. 170-173.
7. Гнедіна К.В. Проблеми та перспективи розвитку міського електричного транспорту [Текст] / К.В. Гнедіна // Вісник Чернігівського державного технологічного університету.- 2015. - №74. – С. 11-19.
8. Амоша О.І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту [Текст] / О.І. Амоша, О.С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – С.179–189.
9. Сидоренко Ю.В. Розвиток міського електротранспорту та його роль в економіці міста /Сидоренко Ю.В.//Вісник ОНУ ім.І.І. Мечникова. – 2014.- Т.19.- Вип. 2/2.– С. 170-173.

10. Градобоева Є.С. Резерви підвищення ефективності діяльності підприємств житлово-комунального господарства міста [Текст] / Є.С. Градобоева // Схід. – 2013. – № 6 (126). – С. 74 – 80.

11. Палант О.Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку) : монографія / О.Ю. Палант. – Харків : Золоті сторінки, 2014. – 168 с.

12. Новікова А. М. Реформування системи пільг на транспортні послуги: методичні підходи [Текст]/ А. М. Новікова, Т. М. Яценко, О. В. Новікова // Автошляховик України. – К., 2012. - № 4 (228). - С. 8-12.

13. Димченко О.В. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні/ О.В. Димченко, А.С. Круду// Комунальне господарство міст. Науково-технічний збірник. — 2014. —№113. — С. 3-10.