

Lazhnik Volodymyr, Maister Andrii. Water Economy Development of Territory of Volyn Region. The article deals with the territorial features of water economy development of Volyn region. The analysis of main indicators of water use in the region has been made. The concepts «water economy development of territory» and «water economy development level of territory» have been determined. The aggregated index of water economy development level of administrative units of territory of region has been calculated. Grouping of administrative units according to the quantity integral index of water economy development level of territory has been made. The features of geospatial differentiation of the water economy development of region territory have been analyzed.

Key words: territory, water economy development, development level of territory, water resources, Volyn region.

Стаття надійшла до редколегії
15.12.2016 р.

УДК 911.3:625.1

Ірина Поручинська

Сучасні особливості роботи міського електричного транспорту в Україні

Здійснено аналіз роботи міського електричного транспорту міст України на основі статистичних даних корпорації «Укрелектротранс» та Державного комітету статистики України. Зазначено, що підприємства галузі є соціальними перевізниками, оскільки перевозять, передусім, пільгові категорії пасажирів. Проаналізовано геопросторові особливості функціонування міського електричного транспорту залежно від його виду. Охарактеризовано інвентарний парк трамвайних вагонів і тролейбусів у містах. Виокремлено регіони зі збільшенням та зменшенням обсягів надання транспортних послуг. Проаналізовано обсяги, структуру й геопросторові особливості доходів та витрат на підприємствах міського електротранспорту України. Виділено найбільш поширені спільні проблеми транспортних підприємств і пошук способів забезпечення їхньої беззбиткової роботи.

Ключові слова: транспортне підприємство, транспортний комплекс міста, міський електричний транспорт, пасажирські перевезення, рухомий склад.

Постановка наукової проблеми та її значення. Міський електричний транспорт – це складова частина єдиної транспортної системи, яка призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів [4]. Об'єктами міського електричного транспорту є рухомий склад, контактні мережі, тягові підстанції, колії трамвайні та метрополітену, а також споруди, призначені для забезпечення надання транспортних послуг. За визначенням, яке вміщено в Словнику термінів електротранспорту, міський електричний транспорт – це комплекс різних видів транспорту на електротязі, які здійснюють перевезення населення й вантажів територією міста та найближчої приміської зони [9]. Міський електричний транспорт має високі показники екологічності, провізної спроможності й безпеки руху, що відрізняє його від автомобільного транспорту, який залежить від імпорту нафтопродуктів та забруднює навколишнє середовище. Тролейбус є соціальним видом транспорту, оскільки забезпечує перевезення пасажирів усіх пільгових категорій. Конкурентом автомобільному громадському транспорту за своїми показниками швидкості й безпечності міг би стати такий вид міського електротранспорту, як метрополітен. Проте реально сьогодні процес нового метробудівництва в Україні призупинено та знято з розгляду й метро функціонує лише в трьох містах – Києві, Харкові та Дніпрі. Тому сьогодні серед відомих в Україні видів міського електротранспорту найбільше розповсюдження мають тролейбусний і трамвайний [10]. Успішне функціонування й подальший розвиток міського електротранспорту передбачає створення ефективної та екологічно чистої системи міського пасажирського транспорту, яка орієнтується на інтереси як населення, так і транспортних підприємств.

Аналіз досліджень цієї проблеми. Проблема розвитку та функціонування міського електричного транспорту займалося багато вчених. Найбільш значимі на сьогодні дослідження О. В. Димченко, Ю. М. Косоого, В. В. Костецького, Т. Б. Кушнір, Л. Г. Чеканової й інших. Крім того, особли-

вості розвитку та вдосконалення транспортної системи України й, зокрема, міського електро-транспортного, розкрито в працях В. К. Доли [3], А. Ю. Паланта [6], В. М. Бабаєва [1], К. М. Гнедіної [2], Л. Н. Шутенка [11] та ін. **Мета статті** – аналіз розвитку й сучасного стану роботи міського електро-транспортного у містах України.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. Міський електротранспорт функціонує в 54 містах України, а саме у великих промислових центрах, у тому числі в усіх обласних, за винятком міста Ужгорода. Трамвай і тролейбус діють у 18 містах, лише трамвайне сполучення – у шести й тролейбусне – у 29 містах. На частку міського електротранспорту припадає 65 % міських пасажироперевезень. Протягом 1991–2005 рр. розвиток цієї галузі фактично припинився, простежено зменшення пасажирообороту, погіршилася якість транспортного обслуговування, значно скоротився рухомий склад транспорту [7]. Проте, уже починаючи з 2005 р., настає поступове зростання пасажирообороту міського електротранспорту, переважно завдяки збільшенню пасажироперевезень тролейбусним транспортом.

На сьогодні в Україні експлуатуються 2605 трамвайних вагонів, 3736 тролейбусів, 1927 км трамвайних ліній (177 маршрутів); 4412 км тролейбусних ліній (405 маршрутів). Кількість трамвайних депо – 29, тролейбусних – 53. Щорічно послугами міського електротранспорту (трамвай, тролейбус) користується понад 2 млрд пасажирів (із них 67 % – громадяни пільгових категорій) [5].

Інвентарний парк трамвайних вагонів у містах України складає 2605 вагонів, у тому числі 292 службові та 103 – ті, які перебувають на консервації в містах Вінниці, Житомирі, Кам'янському та Миколаєві. Протягом 2015 р. з парку рухомого складу вибуло 56 фізично зношених трамвайних вагонів, а саме на підприємствах міст Харкова (48 вагонів), Майкопська (п'ять вагонів), Дружківки (два вагони), Львова (один вагон). Водночас здійснено поповнення парку рухомого складу придбанням 48 трамвайних вагонів на користування в міста Харків (20 вагонів), Одесу та Миколаїв (по 10 вагонів), Київ (шість вагонів), Дружківку (два вагони). Отже, кількість трамвайних вагонів у цілому зменшилася на вісім.

Зношеність рухомого складу за трамвайними вагонами складає 93,6 %. На сьогодні нараховується 1193 одиниці трамвайних вагонів віком понад 30 років при нормативному терміні експлуатації трамвая 15 років. Особливо багато їх у Києві, Вінниці, Харкові, Дніпрі та Одесі. У більшості областей України можна простежити зниження обсягів роботи трамвайних господарств, особливо в Житомирській, Львівській, Вінницькій, Київській областях та місті Києві [6]. Інвентарний парк тролейбусів нараховує 3724 транспортні одиниці, із яких 126 – службові. За 2015 р. тролейбусний парк поповнився 150 тролейбусами, більшість із яких закуплено для міст Києва (48 одиниць), Миколаєва (26) та Житомира (19). Крім того, нові тролейбуси також з'явилися у Сумах (12), Дніпрі (11), Луцьку (вісім), Тернополі (сім), Хмельницькому й Запоріжжі (по шість), Рівному та Херсоні (по два), Кропивницькому й Артемівську (по одному). Натомість вибуло 103 зношені тролейбуси. Отже, загальне поповнення тролейбусного парку становило 47 тролейбусів.

Тролейбусний парк міст України теж застарілий. Так, 1979 тролейбусів мають понад 20 років, тоді як нормативний термін експлуатації – 10 років. Більшість застарілих тролейбусів перебувають на балансі міст Житомира, Чернігова, Вінниці, Чернівців, Запоріжжя та Одеси. Натомість такі міста, як Біла Церква, Київ і Харків здебільшого користуються тролейбусами віком до 10 років. Для решти міст середній вік тролейбуса становить 10–20 років [8]. Протягом 2015 р. міським електротранспортом перевезено 1561,7 млрд пасажирів, що на 6,2 % більше, ніж у 2014 р. (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини Зони проведення антитерористичної операції). Послугами трамвая скористалося 625,4 млн осіб (на 3,2 % більше, ніж у 2014 р.), а послугами тролейбуса – 936,3 млн осіб (на 3,0 % більше, ніж у 2014 р.). Зростання обсягів наданих транспортних послуг відбулося за рахунок їх збільшення в багатьох містах України. Зокрема, найвищий загальний приріст пасажирів зафіксовано в таких містах, як Кропивницький (на 79,8 %), Краматорськ (на 72,7 %), Слов'янськ (на 69,7 %), Суми (на 55,8 %), Рівне (на 55,2 %), Тернопіль (на 51,0 %). Натомість, найбільше зменшення кількості пасажирів простежено в Києві (на 29,4 %), Білій Церкві (на 16,2 %) та Чернівцях (на 9,4 %). Протягом 2014–2015 рр. загальний обсяг роботи транспорту зріс на 2,3 %. Найвище збільшення обсягу транспортної роботи міського електро-транспортного спостерігалось на підприємствах міст Слов'янськ (44,7 %), Луцьк (29,5 %), Житомир (на 18,5 %), Краматорськ (на 18,0 %). Тоді як спад транспортної роботи зафіксовано на підприємствах Дніпра,

Кропивницького, Запоріжжя, Києва, Кривого Рогу, Маріуполя, Херсону, Черкас, Чернівців й Чернігова.

Обсяги витрат на міському електричному транспорті України у 2015 р. становили 2897,6 млн грн, що на 23,8 % більше, ніж у 2014 р. Збільшення витрат зафіксовано на всіх підприємствах міського електричного транспорту України, за винятком підприємства «Львівелектротранс», яке, навпаки, скоротило свої витрати на 3,6 %. У структурі витрат близько 85 % складають витрати на оплату праці, електроенергію, матеріали й запчастини. Причому витрати на перші два показники перевищують 60 % загальних витрат. Особливо помітне їх зростання на підприємствах, що в Кропивницькому (на 76,0 %), Луцьку (на 64,1 %), Сумах (на 58,9 %), Слов'янську (на 54,0 %), Конотопі (на 52,6 %), Рівному (на 41,8 %) та Тернополі (на 40,8 %).

Також збільшилися й доходи підприємств міського електротранспорту. Зокрема, у 2015 р. усі доходи на підприємствах становили 2943,4 млн грн, що на 56,6 % вище, порівняно з 2014 р. Більше ніж на 100 % зросли доходи на підприємствах у Києві, понад 50 % – у Кропивницькому, Конотопі та Білій Церкві. Понад 50 % усіх доходів підприємства отримали за рахунок реалізації квитків за проїзд, приблизно однаковими були доходи, отримані як субвенції з державного бюджету та дотації з місцевих бюджетів (рис. 1).

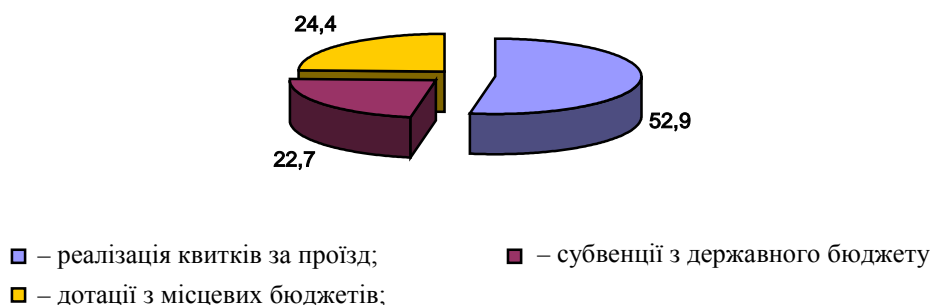


Рис. 1. Структура доходів підприємств міського електротранспорту у 2015 році, %

Зазначимо також, що всі підприємства електротранспорту України збільшили доходи від реалізації квитків на проїзд. Особливо це помітно на таких підприємствах, як Слов'янське ТрУ (+ 131,5 %), Луцьке підприємство ЕТ (+ 103,1 %), Миколаївелектротранс (+ 96,2 %), КП «Київпаstrанс» (+ 80,7 %) [8]. Якщо говорити про субвенції з державного бюджету за пільгові перевезення громадян окремих категорій, порівняно з попереднім роком, то вони зросли на 8,2 %, проте для багатьох підприємств були меншими, ніж у 2014 р. Зокрема, це стосується таких підприємств, як КП «Київпаstrанс», Луцьке підприємство ЕТ, Львівелектротранс, Миколаївелектротранс, Одесміськелектротранс, Сумське КП «Електроавтотранс», Херсонелектроавтотранс, Хмельницьке КП «Електроавтотранс», Черкасиелектротранс, Чернівецьке ТрУ.

Дотації з місцевих бюджетів також зросли на 56,9 % і надійшли практично на всі підприємства, окрім Артемівського ЕАТ, КП «Дружківкаавтоелектротранс», Кропивницької ТК, ДКП «Електроавтотранс» міста Івано-Франківська, Краматорського ТТУ, Северодонецького ТрУ та Слов'янського ТрУ [8]. Отже, відсоток покриття витрат для всіх підприємств електротранспорту України загальними доходами становить 101,6 %, із яких 33,3 % припадає на реалізацію квитків за проїзд. Зазначимо, що лише дев'ять підприємств покрили свої витрати більш ніж на 100 %. Це, зокрема, підприємства міст Дружківка, Запоріжжя, Київ, Краматорськ, Кременчук, Кривий Ріг, Одеса, Северодонецьк та Слов'янськ. Для решти підприємств відсоток покриття витрат перебуває в межах 68–99 %.

Важливими проблемами розвитку міського електротранспорту України є [6] фізичне старіння та зменшення кількості рухомого складу міського електротранспорту й кабельної мережі; скорочення мережі трамвайних і тролейбусних ліній; відпрацьованість більшістю одиниць рухомого складу нормативного терміну експлуатації; використання трамвайних вагонів та тролейбусів, які не відповідають чинним стандартам України; відсутність нормативних актів, що регулюють питання введення трамвайних вагонів на митну територію України; зниження якості транспортного обслуговування за рахунок відсутності організації взаємодії всіх транспортних підприємств; недостатнє

вивчення й нерегламентованість якості обслуговування на транспорті; незадовільний фінансово-економічний стан міського електротранспорту; відсутність цільових програм розвитку міського електротранспорту.

Серед пріоритетних напрямів розвитку міського електротранспорту можна виокремити такі [6], як підвищення якості технічного обслуговування об'єктів міського електротранспорту, впровадження заходів з енергозбереження; збереження наявної електротранспортної інфраструктури та її подальший розвиток; збільшення обсягів перевезень міським електротранспортом за рахунок змін схем руху й організації нових маршрутів; забезпечення належного рівня якості перевезення пасажирів; скорочення витрат на експлуатаційну діяльність за допомогою оптимізації чисельності працівників та вдосконалення тарифної політики; розробка й виконання місцевих програм розвитку галузі.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Дослідження стану міського електротранспорту України дало підставу визначити сучасні особливості його розміщення й розвитку в розрізі міст і підприємств, а також визначити основні проблеми його функціонування та пріоритетні напрями розвитку.

Джерела та література

1. Бабаев В. Н. Разработка и реализация стратегического плана устойчивого развития города на основе сбалансированной системы показателей / В. Н. Бабаев, В. Т. Семенов, В. И. Торкатюк // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. – Вып. 57. – Киев : Техника, 2004. – С. 35–52.
2. Гнедіна К. В. Проблеми та перспективи розвитку міського електричного міського транспорту / К. В. Гнедіна // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2007. – Вип. 18. – С. 184–187 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdnuzt_2007_18_40
3. Доля В. К. Пасажирські перевезення : підручник / В. К. Доля. – Харків : Вид-во. «Форт», 2011. – 504 с.
4. Закон України «Про міський електричний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>.
5. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/timeline/Avtomobilniy-ta-miskiy-transport.html>.
6. Палант О. Ю. Дослідження техніко-економічних показників та стану галузі міського електричного транспорту України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.business-inform.net/pdf/2015/9_0/200_212.pdf.
7. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення концепції Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2006–2015 роки» від 15 червня 2006 року № 330-р.
8. Сайт корпорації «Укрелектротранс» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://korpmet.org.ua/>
9. Словник термінів електротранспорту / уклад. : Ю. Ф. Зубенко, Д. Ю. Зубенко. – Харків : Харків, 2000. – 176 с.
10. Філіппова О. Оцінювання проблем розвитку міського електротранспорту в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : elartu.tntu.edu.ua/.../GEB_2012_v34_No1-O_Filippova-Estimation.
11. Шутенко Л. Н. 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 : Техника, 2009. – С. 3–25.

Поручинская Ирина. Современные особенности работы городского электрического транспорта в Украине. Осуществлен анализ работы городского электрического транспорта городов Украины на основе статистических показателей корпорации «Укрелектротранс» и Государственного управления статистики Украины. Выделены наиболее распространенные общие проблемы транспортных предприятий и поиск путей обеспечения их неубыточной работы. Отмечается, что предприятия отрасли являются социальными перевозчиками, поскольку, в первую очередь, перевозят льготные категории пассажиров. Проанализированы геопространственные особенности функционирования городского электрического транспорта в зависимости от его вида. Охарактеризован инвентарный парк трамвайных вагонов и троллейбусов в городах. Проанализированы объемы, структура и геопространственные особенности доходов и расходов на предприятиях городского электротранспорта Украины.

Ключевые слова: транспортное предприятие, транспортный комплекс города, городской электрический транспорт, пассажирские перевозки, подвижной состав.

Poruchynska Iryna. The Modern Features of Urban Electric Transport in Ukraine. The analysis of the work of urban electric transport of Ukrainian cities on the basis of statistical data of the Corporation Ukrelektromash and the

State Statistics Committee of Ukraine has been made. It is noted that enterprises of the industry are the social carriers as primarily transported preferential categories of passengers. The geospatial features of functioning of public electric transport, depending on its type are analysed. The inventory park of surface-cars and trolleybuses in cities is described. The regions with increase and decrease in volumes of granting of transport services are defined. Volumes, structure and geospatial features of earnings and charges on the enterprises of municipal electric transport of Ukraine are analysed. The most widespread general problem of transport enterprises and finding ways to ensure their break-even operation are defined.

Key words: transport enterprise, transport complex of the city, city electric transport, passenger transport, rolling stock.

Стаття надійшла до редколегії
13.12.2016 р.