

REFERENCES

Bahrii, K. L. "Vazhlyvist avtomatyzatsii obliku finansovykh rezultativ u suchasnykh umovakh hospodariuvannia" [The importance of automation of financial results in the current economic conditions]. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnogo universytetu*, no. 2 (2013): 76-79.

Cherep, O. H., and Sheshina, M. V. "Biudzhetuвання iak element pidvyshchennia efektyvnosti upravlinnia diialnistiu pidpriemstva" [Budgeting as part of improving the management of the enterprise]. *Visnyk Zhytomyrskoho derzhavnogo tekhnolohichnoho universytetu. Seriya «Ekonomiczni nauky»*, no. 2 (64) (2012): 309-312.

Ivanova, O. M. "Rol informatsiinykh potokiv u diialnosti turystychnykh pidpriemstv" [The role of information flow in tourism enterprises]. *Aktualni problemy ekonomiky*, no. 8 (146) (2013): 130-133.

Osmiatchenko, V. O. "Modeliuvannia zatrat v umovakh staloho rozvytku torhovelnykh pidpriemstv" [Modelling costs in terms of sustainable development of commercial enterprises]. *Finansy, oblik i audyt*, no. 2 (24) (2014): 212-223.

Stetsiuk, P. A. "Teoretychni osnovy biudzhethnoho planuvannia silskohospodarskykh pidpriemstv" [Theoretical Foundations of budget planning of agricultural enterprises]. *Ekonomika APK*, no. 5 (2007): 109-114.

Shypunova, O. V. "Problemy avtomatyzatsii biudzhetuвання na pidpriemstvi" [Problems automate budgeting in the enterprise]. *Aktualni pytannia staloho rozvytku ekonomiky*, vol. 2 (2012): 247-253.

Tarasiuk, M. V. "Orhanizatsiia informatsiinykh potokiv kontrolinhu v upravlinni torhovelnykh merezhamy" [Company information flow controlling in managing retail chains]. *Rehionalna ekonomika*, no. 1 (2010): 217-223.

Tkachenko, S. A. et al. *Biudzhetuвання iak systema zabezpechennia innovatsiynoho rozvytku pidpriemstv* [Budgeting as system support innovative development of enterprises]. Kharkiv: Miskdruk, 2012.

Tarasiuk, M. V. "Biudzhetuвання v torhovelnykh pidpriemstvakh ta ob'iednanniakh" [Budgeting commercial enterprises and associations]. *Avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk: 08.06.01*, 2006.

Zhukovska, V. M., and Raksha, N. V. "Priorytety rozvytku rozdribnykh torhovelnykh merezh v Ukraini" [Priorities of retail trading networks in Ukraine]. *Ekonomika i rehion*, no. 4 (31) (2011): 88-93.

УДК 656:33

ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ ТА СТАНУ ГАЛУЗІ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

© 2015 ПАЛАНТ О. Ю.

УДК 656:33

Палант О. Ю. Дослідження техніко-економічних показників та стану галузі міського електричного транспорту України

Метою статті є аналіз роботи міського електричного транспорту країни на основі теоретико-методологічних засад, обґрунтоване висвітлення найбільш поширених спільних проблем транспортних підприємств та пошук шляхів забезпечення їх беззбиткової роботи. Визначено ключові проблеми в діяльності міського електротранспорту, надано їх характеристику, виявлено передумови, що їх викликають, а також оцінено їх можливі подальші прояви. Забезпечення комплексної та одночасної реалізації зазначених у статті заходів дасть можливість суттєво поліпшити стан справ у такій важливій соціально-економіко-екологічній сфері, як міський електричний транспорт.

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

Рис.: 2. **Табл.:** 5. **Бібл.:** 13.

Палант Олексій Юрійович – кандидат економічних наук, докторант Харківського національного університету міського господарства ім. О. М. Бекетова (вул. Маршала Бажанова, 17, Харків, 61002, Україна)

E-mail: kharget@gmail.com

УДК 656:33

Палант А. Ю. Исследование технико-экономических показателей и состояния отрасли городского электрического транспорта Украины
Целью статьи являются анализ работы городского электрического транспорта страны на основе теоретико-методологических принципов, обоснованное освещение наиболее распространенных общих проблем транспортных предприятий и поиск путей обеспечения их безубыточной работы. Определены ключевые проблемы в деятельности городского электротранспорта, дана их характеристика, выявлены вызывающие их предпосылки, а также оценены их возможные дальнейшие проявления. Обеспечение комплексной и одновременной реализации определенных в статье мероприятий даст возможность существенно улучшить состояние дел в такой важной социально-экономико-экологической сфере, как городской электрический транспорт.

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

Рис.: 2. **Табл.:** 5. **Библ.:** 13.

Палант Алексей Юрьевич – кандидат экономических наук, докторант Харьковского национального университета городского хозяйства им. А. Н. Бекетова (ул. Маршала Бажанова, 17, Харьков, 61002, Украина)
E-mail: kharget@gmail.com

UDC 656:33

Palant O. Yu. Study on Technical-Economic Indicators and the Status of City Electric Transport Industry of Ukraine

The article is aimed at an analyzing the operation of city electric transport of the country on the basis of theoretical-methodological principles, a well-grounded coverage of the most common general problems of transport enterprises and search for ways to ensure their break-even operation. The key issues of the city electric transport operation have been determined, their characteristics has been provided, their preconditions have been disclosed, and their possible future manifestations have been assessed. Ensuring an integrated and simultaneous implementation of the measures, defined in the article, will give an opportunity to significantly improve the state of things in this important socio-economic and environmental sphere of city electric transport.

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

Pic.: 2. **Tabl.:** 5. **Bibl.:** 13.

Palant Oleksii Yu. – Candidate of Sciences (Economics), Candidate on Doctor Degree, Kharkiv National University of Urban Economy named after O. M. Beketov (vul. Marshala Bazhanova, 17, Kharkiv, 61002, Ukraine)

E-mail: kharget@gmail.com

Успішне функціонування і подальший сталий розвиток міських пасажирських транспортних систем та їх складової – громадського електротранспорту – передбачає вирішення мабуть найважливішого із завдань – створення ефективної, безпечної та екологічно чистої системи міського пасажирського транспорту, що орієнтована на інтереси суспільства та населення – з одного боку, і транспортних підприємств – з іншого, а також такої, що вписується в сучасні непрості умови ринку.

Функціонування міського електротранспорту завжди викликало неабиякий інтерес серед учених і дослідників. 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 О. В. Димченко, В. Х. Далека, Ю. М. Косого, В. В. Костецького, Т. Б. Кушнір, М. Ю. Радченко, А. 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.

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

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 у сфері сталого розвитку міського електротранспорту: В. К. Доли [1], І. С. Єфремова [2], Г. А. Варелопуло [3]; у сфері вдосконалення інфраструктури міст: В. М. Бабаєва [4–8], В. І. Торкатюка [9], А. Н. Шутенка [10]; у 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 системному методологічному підходу до цього важливого питання. Саме це свідчить про актуальність обраної теми та зумовило вибір напрямку дослідження як у науковому, так і в практичному аспектах. Тому актуальним є проведення додаткових ґрунтовніших досліджень накопичених проблем у сфері міського електротранспорту з метою подальшого обґрунтування нових напрямків реформування даної галузі.

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

Наукова новизна викладеного в статті матеріалу полягає в тому, що завдяки проведеному системному

аналізу отримали подальший розвиток теорія та практика дослідження техніко-економічних показників, що характеризують сучасний стан галузі.

Міський електричний транспорт є складовою частиною транспортної системи України та здійснює пасажироперевезення в 54 містах України.

На сьогодні парк рухомого складу нараховує 7,3 тис. од. трамвайних вагонів і тролейбусів, з яких 87 % відпрацювали нормативний термін експлуатації, а в містах Вінниця, Житомир, Івано-Франківськ, Рівне, Тернопіль, Чернігів та інших цей показник досяг майже 100 %.

Разом з тим за останні 15 років кількість рухомого складу міського електротранспорту України зменшилася на третину. Фізичне старіння та зменшення парку рухомого складу обумовили в окремих містах України скорочення мережі трамвайних і тролейбусних ліній. Існуюча контактна і кабельна мережі мають знос понад 50 %, за 15 останніх років не збудовано жодного кілометра контактної мережі.

В Україні періоду незалежності створено власний виробничий потенціал для виготовлення трамвайних вагонів і тролейбусів. Виробництво тролейбусів освоєно, зокрема, державним підприємством «Виробниче об'єднання «Південний машинобудівний завод імені О. М. Макарова», Київським державним авіаційним заводом «Авіант», Луцьким автомобільним заводом, ЗАТ «Львівський автомобільний завод», а трамвайних вагонів – холдинговою компанією «Луганськтепловоз» та спільним українсько-чеським підприємством «Татра-Юг». Вітчизняні виробники здатні забезпечити потребу підприємств міського електротранспорту в рухомому складі, який за показниками енергоспоживання, надійності та комфортності не поступається аналогам у розвинутих європейських країнах та СНД.

Разом з тим почастішали випадки ввезення на територію України трамвайних вагонів, які не відповідають діючим стандартам України.

На цей час нормативних актів, які регулюють питання ввезення трамвайних вагонів на митну територію України, не існує. Проте ст. 31 Закону України «Про дорожній рух» передбачає, що транспортні засоби, які ввозяться на територію України, підлягають перевірці на відповідність діючим в Україні стандартам.

Потреби міського населення в перевезеннях необхідно задовольняти шляхом визначення пріоритетів і раціональних сфер використання різних видів транспорту, впровадження структурних змін у перевезеннях, більш ефективно використовувати та вдосконалювати існуючі, впроваджувати нові організаційно-управлінські системи – планування, фінансування, управління.

Планування роботи міського пасажирського транспорту в містах України здійснюється на підставі діяльності окремих транспортних підприємств без вирішення питань з організації їх взаємодії, що знижує якість транспортного обслуговування. Назріла необхідність створення загальної концепції вдосконалення транспортної системи міст України. Єдиний транспортний комплекс країни представлений такими складовими: залізничний, автомобільний, авіаційний, міський наземний електрич-

ний транспорт та метрополітен. Важливе значення для населення та гостей міст України має міський електричний транспорт – метрополітен, трамвай, тролейбус.

Міський електричний транспорт має високі показники екологічності, провізної спроможності та безпеки руху, в умовах сьогодення є соціальним видом транспорту, оскільки забезпечує перевезення пасажирів усіх пільгових категорій. Його робота спрямована на максимально можливе задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях, забезпечення їх безпеки та комфортності. При цьому головною метою є збільшення доходів від пасажирських перевезень, надійне і якісне забезпечення населення перевезеннями при раціональному використанні рухомого складу. Однак останніми роками намітилася тенденція до щорічного зменшення обсягів перевезень пасажирів на 5–10 відсотків, погіршення якості транспортного обслуговування та зниження безпеки руху. Як приклад наведемо статистику сходів з рейок трамваїв за період 2013–2015 рр. (рис. 1).

Зазначимо – на сьогодні показники, що характеризують якість обслуговування пасажирів на транспорті, недостатньо досліджені та не регламентовані.

Значимість якості обслуговування пасажирів підвищується, як відомо, в умовах формування ринкового середовища, розвитку конкуренції між окремими видами транспорту. З розвитком ринку транспортних послуг у споживача (пасажир) з'являється можливість обирати більш якісні види перевезень. Пасажир буде обирати той транспорт, де якість обслуговування (гарантії ввічливості, доброзичливості, комфортності) вища. Обрані за такими критеріями транспортні підприємства будуть мати більші доходи, прибутки, будуть конкурентоздат-

ними. Не менш важливим з цієї точки зору є моніторинг якості послуг з боку економіко-аналітичних підрозділів підприємств міського електротранспорту.

В Україні міський електротранспорт забезпечує більш 50% внутрішньоміських пасажироперевезень. Впродовж року послугами міського електротранспорту користуються понад 2000 млн пасажирів, з них понад 60% – пільговики різних категорій. Однак обсяги загальних пасажироперевезень міським електротранспортом рік від року зменшуються.

Незадовільний фінансово-економічний стан підприємств міського електротранспорту України також негативно впливає на зменшення обсягів перевезень пасажирів. За рахунок збору проїзної плати покривається лише 65% його експлуатаційних витрат. Крім цього, лише часткова компенсація збитків від безоплатних перевезень пільгових категорій громадян з державного та місцевого бюджетів протягом останніх років призвела до поглиблення негативних тенденцій у сфері електротранспорту.

Другою метою даної статті є показати шляхи забезпечення беззбиткової роботи підприємств міського електротранспорту.

Основні завдання щодо її реалізації:

- ★ зменшення витрат на експлуатаційну діяльність, підвищення якості технічного обслуговування та ремонту об'єктів міського електротранспорту, впровадження заходів з енергозбереження шляхом використання новітніх технологій, конструкцій і спеціальних частин для контактних мереж і тягових підстанцій;

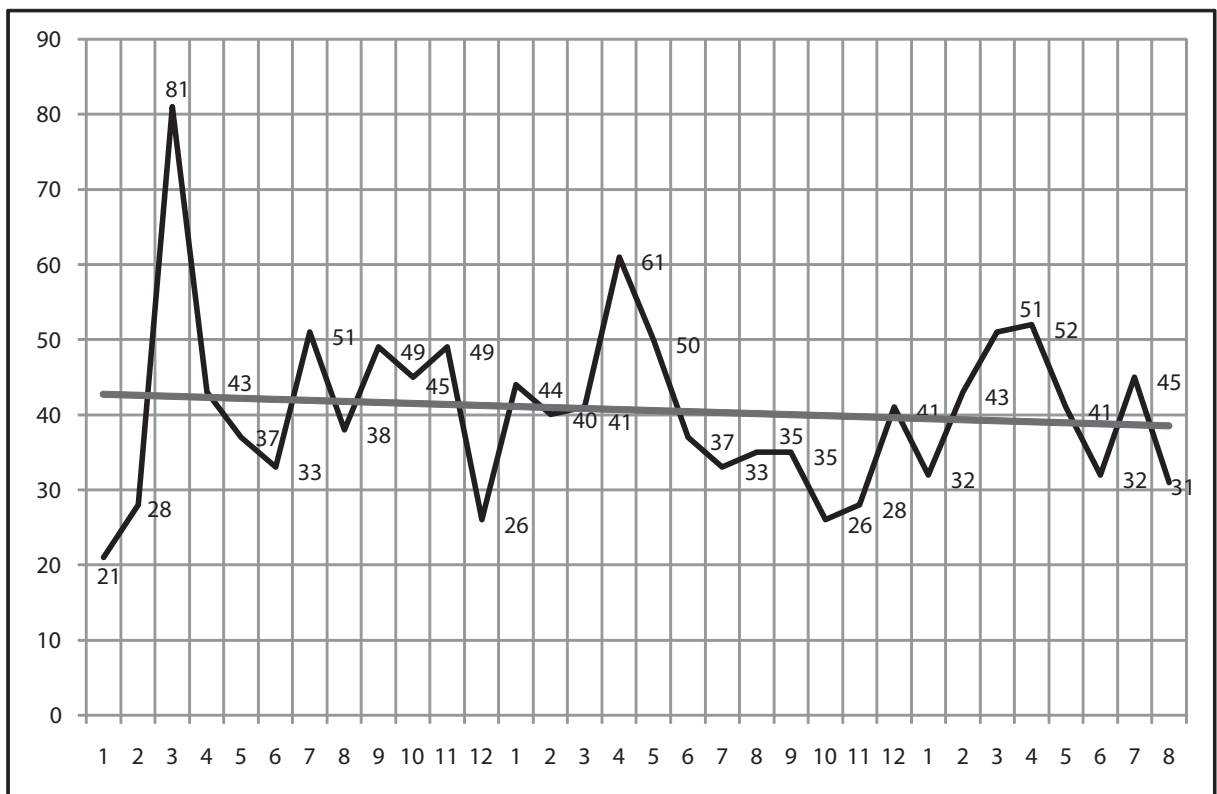


Рис. 1. Кількість сходів трамваїв з рейок за 2013–2015 рр. (по місяцях)

- ✦ збільшення надходжень від розміщення реклами на транспорті, оренди приміщень, підвищення ефективності роботи зі збору плати за проїзд;
- ✦ установлення тарифів, які повністю покривають витрати підприємства на перевезення одного пасажера;
- ✦ збільшення обсягів перевезень міським електротранспортом за рахунок змін схем руху міського пасажирського транспорту та організації нових маршрутів.

З метою зменшення прямих витрат підприємств міського електротранспорту на професійну підготовку водіїв та спеціалістів з обслуговування рухомого складу, колійного господарства тощо необхідно вжити заходи щодо зменшення плинності кадрів.

Існує проблема фінансування на будь-які заходи. Воно повинно здійснюватися за рахунок коштів державного, місцевого бюджетів, грантів, кредитів міжнародних організацій, благодійних внесків, цільового фонду розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури, інших джерел, у тому числі, власних коштів підприємств.

Виконання вищезгаданих заходів надасть змогу:

- ✦ у соціальній сфері – підвищити рівень задоволення потреби населення у високоякісних та безпечних перевезеннях, забезпечити розвиток маршрутної мережі міського електротранспорту, зменшити до рівня експлуатаційної безпеки знос основних фондів міського електротранспорту та витрат на надання транспортних послуг, поліпшити екологічний стан міста;
- ✦ в економічній сфері – забезпечити ефективне використання електроенергії та зменшити обсяг використання нафтопродуктів, зменшити власні витрати підприємств на підтримку надійного технічного стану рухомого складу, збільшити обсяги перевезень пасажирів міськелектротранспортом, створити нові робочі місця.

Державна підтримка розвитку міського електротранспорту характеризується низькою ефективністю та недосконалістю. Недоліки тарифної політики, чинний порядок надання пільг на проїзд окремим категоріям населення та діюча система бюджетної компенсації втрат доходів, безсистемний і нерегулярний характер бюджетної допомоги призвели до перетворення підприємств міського електротранспорту в соціального перевізника, незацікавленого у вдосконаленні структури управління та оптимізації транспортної роботи, що значно гальмує створення сприятливого інвестиційного клімату у сфері міських пасажирських перевезень, переходу галузі на ринкові відносини.

Реформування в галузі міського електротранспорту не привело до значних позитивних змін у цій сфері. Значення таких показників, як обсяг пасажироперевезень і пробіг рухомого складу скорочується рік від року, одночасно зростає обсяг безоплатного обслуговування пільговиків, збільшується їх питома вага в загальному обсязі пасажироперевезень, що тягне зростання обсягів компенсаційних виплат з державного та міських бюдже-

тів. Незважаючи на те, що рівень відшкодування зріс, він становить у середньому лише 80% від потреби, що не сприяє безбитковій діяльності підприємств.

Криза на міському електротранспорті обумовлена загальним станом економіки нашої держави, спадом виробництва, припиненням роботи багатьох підприємств. Проте є й конкретні причини, які стосуються безпосередньо роботи міського електротранспорту. Насамперед мова йде про його збитковість, що склала 45% від фактичних витрат, пов'язаних з основною діяльністю. І це враховуючи, що всі підприємства країни мають значні потреби в ремонтах рухомого складу, шляхового господарства, систем енергозабезпечення тощо. Загальна сума дотацій з бюджету на ці потреби становить лише 36% від розрахункової.

Окремі підприємства міського електротранспорту мають заборгованість з виплати заробітної плати, більшість підприємств ще й значну заборгованість з виплат за спожиту електроенергію.

Пріоритетними напрямками розвитку міського електротранспорту вважаємо такі (рис. 2):

1. Адаптація підприємств галузі до роботи в ринкових умовах, підвищення їх конкурентоспроможності на ринку міських пасажирських перевезень.
2. Удосконалення державної фінансової підтримки у вирішенні питань оновлення парку рухомого складу.
3. Налагодження серійного виготовлення сучасних трамвайних вагонів і тролейбусів, іншого обладнання для потреб галузі.
4. Упровадження енергозберігаючих технологій у процеси виготовлення, реконструкції та модернізації рухомого складу, контактної мережі, тягових підстанцій, трамвайних колій та інших об'єктів транспортної інфраструктури.
5. Збереження існуючої та подальший розвиток електротранспортної інфраструктури та маршрутної мережі.

Забезпечення належного рівня якості перевезень пасажирів міським електротранспортом передбачається впровадженням таких заходів:

1. Організація ефективного управління міським електричним транспортом з використанням існуючого майнового комплексу:
 - ✦ забезпечення рівних умов конкуренції на ринку транспортних послуг;
 - ✦ впровадження договірних відносин між виконавцями послуг з пасажироперевезень (транспортними підприємствами) та замовником цих послуг (виконавчими органами місцевого самоврядування);
 - ✦ конкретизування обсягів перевезень пасажирів, плану випуску рухомого складу в цілому і за маршрутами відповідно до потреб міста (за результатами вивчення пасажиропотоків).
2. Забезпечення безбиткового функціонування підприємств за рахунок:
 - ✦ збільшення власних доходів;
 - ✦ скорочення витрат на експлуатаційну діяльність;

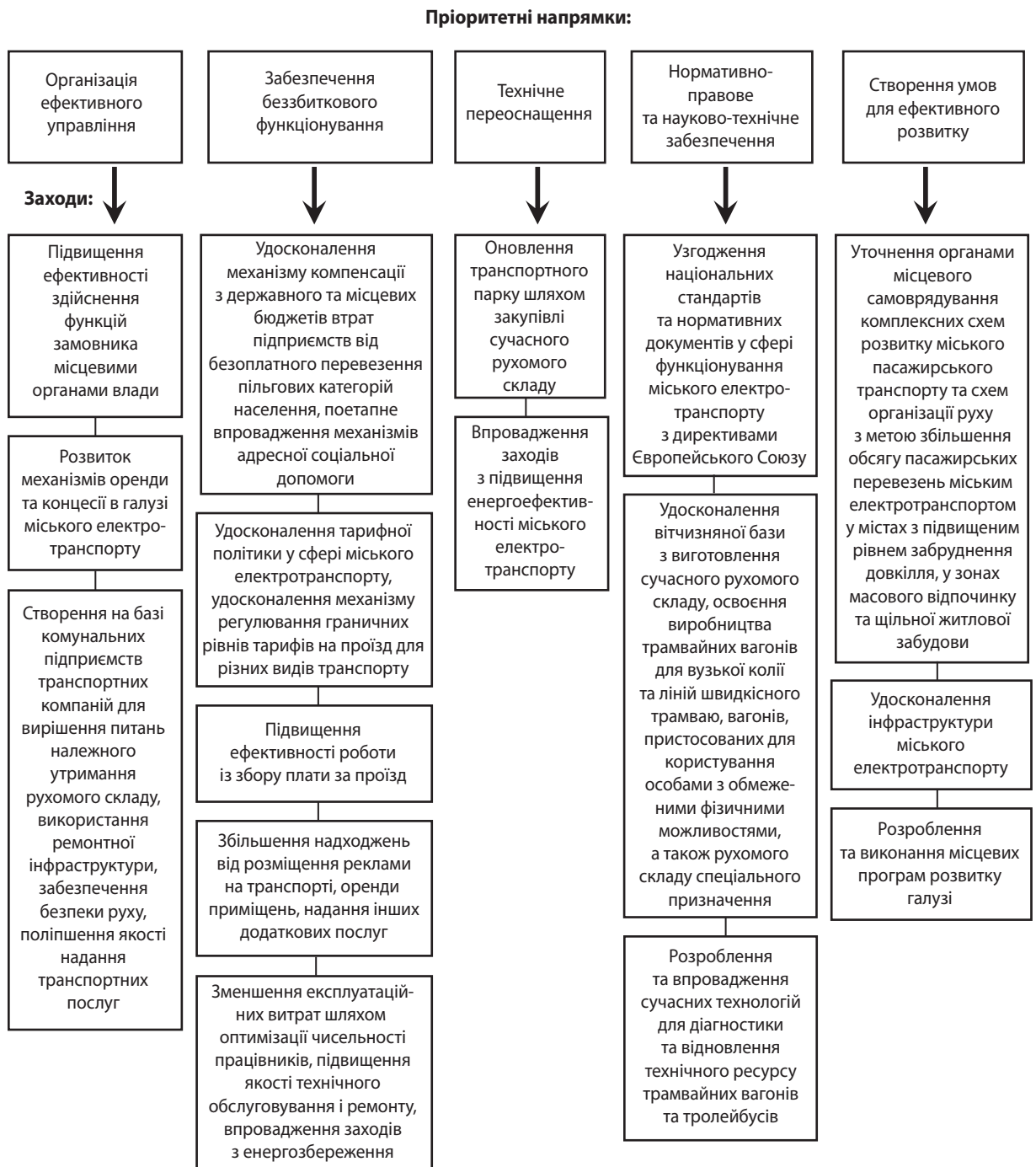


Рис. 2. Шляхи розвитку міського електротранспорту

- ✦ оновлення рухомого складу, підвищення якості його технічного обслуговування за умови співфінансування з державного і міських бюджетів відповідно до Державної програми розвитку електротранспорту;
 - ✦ забезпечення повного бюджетного відшкодування втрат підприємств від безоплатних перевезень пільгових категорій громадян, що регламентуються чинним законодавством або рішеннями місцевих органів влади.
3. Технічне переоснащення галузі:
- ✦ впровадження нових типів рухомого складу та обладнання;
 - ✦ відновлення технічного ресурсу та модернізація існуючого парку рухомого складу;
 - ✦ ліквідація аварійного стану контактних і кабельних мереж, колійного господарства та інших об'єктів міського електротранспорту;
 - ✦ скорочення витрат на експлуатаційну діяльність за рахунок впровадження новітніх енергозберігаючих технологій;
 - ✦ заміна інвентарного парку рухомого складу, термін експлуатації якого перевищує нормативний строк, шляхом закупівлі нового на умовах співфінансування з державного та місцевих бюджетів.

4. Нормативне і науково-технічне забезпечення функціонування міського електротранспорту з метою його подальшого розвитку, що передбачає розробку та затвердження нормативних актів щодо механізму фінансового забезпечення галузі.

5. Створення умов для пріоритетного розвитку міського електротранспорту, включаючи:

- ✦ розробку раціональної схеми маршрутів міського пасажирського транспорту, віддавши перевагу екологічно чистому міському електротранспорту, враховуючи результати проведених та проаналізованих даних щодо пасажиропотоків;
- ✦ усунення невинного дублювання маршрутів електротранспорту автоперевізниками;
- ✦ вивчення громадської думки, проведення інформаційно-освітніх кампаній щодо якості транспортних послуг, необхідності реконструкції та будівництва об'єктів міського електротранспорту.

Вагоме соціально-економічне, з урахуванням основних аспектів сталого розвитку міст України, та екологічне значення міського електротранспорту зумовило його велику частку в загальному обсязі перевезень населення. Проте негативні зміни, невдалі реформи та некомпетентні дії у сфері економіки, політики й суспільного життя в цілому та при реформуванні житлово-комунального господарства України зокрема, справили певний негативний вплив і на систему пасажирських перевезень міським електротранспортом. Ті заходи, що були визнані як перспективні, не принесли очікуваного результату.

У цілому в більшості областей України простежується стійка тенденція зниження обсягів транспортної

роботи трамвайних господарств, серед яких, зокрема, особливо слід виділити місто Київ, Харківську, Сумську, Львівську, Запорізьку, Луганську, Вінницьку та Дніпропетровську області. При цьому слід відзначити, що в таких регіонах, як Житомирська область та місто Київ, скорочення обсягів роботи трамвайних господарств протягом останніх двох-трьох років є настільки стрімким і вагомим, що в подальшому збереження подібної тенденції може поставити під загрозу забезпечення вказаних регіонів даним видом міського електричного транспорту. Детальну інформацію щодо динаміки перевезень пасажирів трамвайним вагонами по областях України наведено в *табл. 1*.

Подібна ситуація простежується й у сфері функціонування тролейбусного господарства України. Незважаючи на те, що в цілому забезпеченість областей та міст України даним видом транспорту є значно вищою порівняно з трамвайним, про що свідчать як обсяги транспортної роботи тролейбусних господарств, так і їх географія, у цілому ж загальним для всіх регіонів України також є скорочення обсягів перевезення пасажирів тролейбусами, зокрема з 1788 млн пасажирів у 2009 р. до 1204 млн пасажирів у 2013 р. (скорочення 32,7%).

Динаміка роботи тролейбусних господарств є нестабільною та неоднозначною. В АР Крим, Донецькій, Луганській, Полтавській, Черкаській областях та м. Києві позитивна тенденція збільшення обсягів перевезень пасажирів протягом 2009–2011 рр. змінюється значними скороченнями даних показників протягом 2012–2013 рр., що пояснюється існуючою макроекономічною ситуацією в країні. У Дніпропетровській, Житомирській, Київській, Львівській, Тернопільській, Хмельницькій, Чернівецькій та Чернігівській областях протягом аналізованого періоду простежується стабільна тенденція щодо скорочення обсягів транспортної роботи.

Таблиця 1

Обсяги перевезень пасажирів трамвайними вагонами по областях України (млн пас.)

Регіон	Рік					Темпи приросту, %			
	2009	2010	2011	2012	2013	2010/ 2009	2011/ 2010	2012/ 2011	2013/ 2012
Україна	1083	1027	963	787	714	-5,17	-6,23	-18,28	-9,28
АР Крим	10	13	15	14	14	30,00	15,38	-6,67	0,00
Області									
Вінницька	63	62	54	53	57	-1,59	-12,90	-1,85	7,55
Дніпропетровська	234	225	190	157	149	-3,85	-15,56	-17,37	-5,10
Донецька	192	193	197	155	150	0,52	2,07	-21,32	-3,23
Житомирська	16	17	21	9	9	6,25	23,53	-57,14	0,00
Запорізька	73	61	62	58	56	-16,44	1,64	-6,45	-3,45
Луганська	14	13	12	12	*	-7,14	-7,69	0,00	-
Львівська	59	52	50	49	50	-11,86	-3,85	-2,00	2,04
Миколаївська	49	40	40	32	22	-18,37	0,00	-20,00	-31,25
Одеська	65	62	52	58	48	-4,62	-16,13	11,54	-17,24
Сумська	8	8	7	7	6	0,00	-12,50	0,00	-14,29
Харківська	130	118	101	77	75	-9,23	-14,41	-23,76	-2,60
м. Київ	170	163	162	106	69	-4,12	-0,61	-34,57	-34,91

Обсяги перевезення пасажирів тролейбусами наведено в *табл. 2*.

Незважаючи на зменшення перевезень електро-транспортом, він залишається найбільш демократичним видом міського громадського транспорту завдяки нижчій вартості проїзду, а також наявності пільг для багатьох категорій пасажирів. Сьогодні за рішеннями міських рад перелік пасажирів, які користуються правом безоплатного проїзду та пільгами в міському пасажирському транспорті та в маршрутних таксі усіх форм власності, налічує 34 категорії. Питома вага пасажирів Донецької області, які скористалися у 2013 р. безкоштовним проїздом, становила 65,1%, у Луганській – 77,8%, у Дніпропетровській – 66,5%, у Харківській – 64,7%, у Запорізькій – 64,2%.

Для оцінки масштабів проблематики у сфері міського електротранспорту проведено аналіз динаміки змін основних показників діяльності підприємств на основі

даних Держкомстату та Корпорації підприємств міськ-електротранспорту України «Укрелектротранс» (*табл. 3*).

Фізичний знос рухомого складу підприємств міського електротранспорту внаслідок наднормативного його використання, несвоєчасне виконання планів поточних і капітальних ремонтів через відсутність коштів з одночасним зниженням пасажиропотоку призвели до того, що наприкінці 2013 р. коефіцієнти випуску на маршрути (в лінії) не перевищував 56,3% для трамвайних господарств і 62,0% для тролейбусних. Додатковою причиною загострення ситуації можна вважати недоукомплектованість трамвайно-тролейбусних підприємств України водійськими кадрами та кондукторами.

Аналіз фінансово-господарської діяльності підприємств міського електротранспорту України також показав, що загальна структура витрат їх операційної діяльності має вигляд: матеріальні витрати становлять 28–29,5%, витрати на оплату праці та соціальні відраху-

Таблиця 2

Обсяги перевезень пасажирів тролейбусами по областях України (млн пас.)

Регіон	Рік					Темпи приросту, %			
	2009	2010	2011	2012	2013	2010/ 2009	2011/ 2010	2012/ 2011	2013/ 2012
Україна	1788	1621	1580	1283	1204	-9,34	-2,53	-18,80	-6,16
АР Крим	66	70	87	67	61	6,06	24,29	-22,99	-9,70
Області									
Вінницька	79	76	63	61	65	-3,80	-17,11	-3,17	6,56
Волинська	43	31	37	22	19	-27,91	19,35	-40,54	-13,64
Дніпропетровська	101	86	61	53	51	-14,85	-29,07	-13,11	-3,77
Донецька	207	218	217	170	185	5,31	-0,46	-21,66	8,82
Житомирська	100	80	61	47	49	-20,00	-23,75	-22,95	4,26
Запорізька	34	27	32	30	25	-20,59	18,52	-6,25	-16,67
Івано-Франківська	23	21	21	20	22	-8,70	0,00	-4,76	10,00
Київська	8	6	5	5	4	-25,00	-16,67	0,00	-20,00
Кіровоградська	20	19	23	23	3	-5,00	21,05	0,00	-86,96
Луганська	103	104	106	84	82	0,97	1,92	-20,75	-2,38
Львівська	39	37	37	27	26	-5,13	0,00	-27,03	-3,70
Миколаївська	14	12	16	13	9	-14,29	33,33	-18,75	-30,77
Одеська	64	57	61	45	39	-10,94	7,02	-26,23	-13,33
Полтавська	41	50	49	35	33	21,95	-2,00	-28,57	-5,71
Рівненська	34	29	30	34	*	-14,71	3,45	13,33	-
Сумська	28	26	21	20	21	-7,14	-19,23	-4,76	5,00
Тернопільська	25	19	18	18	19	-24,00	-5,26	0,00	5,56
Харківська	140	113	103	74	88	-19,29	-8,85	-28,16	18,92
Херсонська	75	47	52	42	37	-37,33	10,64	-19,23	-11,90
Хмельницька	66	67	49	43	*	1,52	-26,87	-12,24	-
Черкаська	23	22	31	23	26	-4,35	40,91	-25,81	13,04
Чернівецька	52	47	43	42	*	-9,62	-8,51	-2,33	-
Чернігівська	63	43	42	40	*	-31,75	-2,33	-4,76	-
м. Київ	262	253	269	191	124	-3,44	6,32	-29,00	-35,08
м. Севастополь	78	61	46	54	56	-21,79	-24,59	17,39	3,15

вання – близько 55–56,4%, амортизаційні відрахування – 9–9,6%, інші операційні витрати – 4,9–6,9%. Таким чином, очевидно, що найбільшу питому вагу займають витрати на оплату праці працівників – кондукторів,

контролерів та водіїв. Досвід розвинених країн свідчить про недоцільність одночасного зберігання перших двох груп працівників, що пов'язано зі значним дублюванням покладених на них функцій.

Таблиця 3

Аналіз динаміки змін основних показників діяльності підприємств міського електротранспорту

Показник	Рік					Зміни, % 2013/2009
	2009	2010	2011	2012	2013	
Трамвай						
<i>Економічні</i>						
Доходи, млн грн	124,16	139,12	143,37	146,77	181,49	146,17
Собівартість, млн грн	304,68	354,20	412,93	475,28	622,53	204,33
Одержані дотації, млн грн	139,99	184,13	199,56	272,82	373,44	266,76
Заплановані дотації, млн грн	360,48	383,15	421,27	496,31	707,99	196,40
Виконання плану державного фінансування	38,8	48,1	47,4	55,0	52,7	135,82
Збитки, млн грн	-25,64	-7,93	-49,39	-36,21	-21,67	84,53
<i>Технічні</i>						
Кількість рухомого складу, од.	2382	2368	2339	2299	2230	93,62
Середній вік вагонів, років	18,8	20,7	20,6	21,8	22,6	120,13
Пробіг вагонів, млн маш./км	86,12	84,43	80,74	76,78	73,14	84,85
Коефіцієнт оновлення, %	1,68	0,30	0,81	1,57	2,02	120,17
Отримано вагонів, од.	40	7	19	36	45	112,50
Коефіцієнт випуску рухомого складу	54,6	57,7	55,7	54,3	52,6	96,18
<i>Соціальні</i>						
Перевезено пасажирів, млн осіб	905,85	927,95	906,89	858,83	800,50	88,37
Питома вага платних пасажирів, %	34,9	35,7	34,9	34,6	33,6	96,35
Тролейбус						
<i>Економічні</i>						
Доходи, млн грн	203,55	225,98	238,13	232,62	276,56	135,87
Собівартість, млн грн	446,47	534,94	626,65	722,93	863,54	193,1
Одержані дотації, млн грн	229,19	292,70	164,66	85,46	497,47	217,05
Заплановані дотації, млн грн	441,34	467,95	315,90	212,53	809,12	183,33
Виконання плану державного фінансування	51,9	62,5	52,1	40,2	61,5	118,39
Збитки, млн грн	-15,57	-0,87	-67,98	-67,50	-33,48	215,00
<i>Технічні</i>						
Кількість рухомого складу, од.	4113	4016	3956	3863	3700	89,96
Середній вік вагонів, років	14,2	14,9	15,5	15,7	16,0	112,28
Пробіг вагонів, млн маш./км	150,16	146,71	140,32	133,87	126,03	83,93
Коефіцієнт оновлення, %	0,75	0,52	2,38	4,63	2,49	329,90
Отримано вагонів, од.	31	21	94	179	92	296,77
Коефіцієнт випуску рухомого складу	60,0	61,4	59,8	61,8	62,0	103,33
<i>Соціальні</i>						
Перевезено пасажирів, млн осіб	1555,13	1609,8	15188,8	1359,4	1304	83,85
Питома вага платних пасажирів, %	45,7	44,0	42,5	40,2	37,7	82,65

Таким чином, у статті визначено ключові проблеми в діяльності міського електротранспорту України, охарактеризовано їх, виявлено передумови, що їх викликають, а також оцінено можливі їх подальші прояви. Результати зведено в *табл. 4*. З метою подальшого пошуку найбільш раціональних та дієвих заходів щодо вирішення основних проблем ефективного функціонування підприємств міського електротранспорту здійснено систематизацію останніх за характером їх виникнення та впливу.

Диспропорції та негативні явища, що склалися в економічній та політичній сферах нашої держави, спричинили поглиблення існуючих ще з радянських часів проблем у системі міського громадського транспорту. Тому тільки комплексне вирішення зазначених проблем на основі кардинальних рішень уряду зможе реально

поліпшити сучасний стан міського електротранспорту України та зробити його функціонування ефективним.

Ключові напрямки реформування діючої системи міського електротранспорту в Україні зведено в *табл. 5*. Пошук зазначених в таблиці заходів здійснювався з урахуванням проведеного дослідження закордонного досвіду, зокрема країн Європейського Союзу. Саме їх досвід є прикладом, оскільки вони вже пройшли шлях забезпечення ефективної організації роботи міського електричного транспорту, який Україна разом з іншими пострадянськими країнами тільки починає. Тому забезпечення комплексної та одночасної реалізації зазначених заходів дасть можливість реального сприяння суттєвому поліпшенню стану справ такої соціально-економіко-екологічної сфери, як міський електричний транспорт.

Таблиця 4

Визначені проблеми у функціонуванні міського електротранспорту

Характер проблем	Деталізація проблем	Передумови виникнення	Їх прояв та негативні наслідки
1	2	3	4
Територіальні	<ul style="list-style-type: none"> – Обмеженість застосування міського електротранспорту на більшості пасажирських маршрутах і в містах з незначною щільністю населення; – відсутність належної інфраструктури; – відсутність цільових програм розвитку міського електротранспорту в містах та областях країни з відповідним фінансуванням 	<ul style="list-style-type: none"> – Прийняття органами місцевої влади ряду міст України рішень та розпоряджень щодо скорочень мереж і маршрутних ліній електротранспорту; – незацікавленість органів місцевої влади більшості міст країни у розширенні діяльності підприємств міського електротранспорту; – широке надання дозволів підприємцям та фізичним особам на надання автомобільних пасажирських послуг за різними маршрутами; – припинення виробництва вітчизняними заводами – виробниками рухомого складу електротранспорту та супутнього до нього обладнання; – наявність певних особливостей територіального устрою та рельєфу місцевості 	<ul style="list-style-type: none"> – Прискорення темпів автомобілізації в містах та областях країни; – зниження популярності використання міського електротранспорту серед населення; – збільшення внутрішньоміських перевезень пасажирів автобусним транспортом
Організаційні	<ul style="list-style-type: none"> – Відсутність ефективного управління різними видами міського пасажирського транспорту; – недосконалість структури управління комунальним транспортом на всіх рівнях; – наявність конфліктів між комунальними та приватними перевізниками 	<ul style="list-style-type: none"> – Неузгодженість у діяльності різних ланок управління в системі комунального транспорту; – недосконалість сучасного законодавства у сфері міського пасажирського транспорту; – відсутність розробок у сфері наукової організації праці на підприємствах міського електротранспорту; – відсутність механізму створення умов для рівнозначної конкуренції між муніципальними та приватними перевізниками на ринку транспортних послуг 	<ul style="list-style-type: none"> – Погіршення ключових економічних та соціальних показників роботи підприємств міського електротранспорту; – стримування розвитку міського електротранспорту в Україні порівняно з іншими видами транспорту загального користування
Операційні	<ul style="list-style-type: none"> – Аварійний стан більшої частини наявного парку рухомого складу; – скорочення парку рухомого складу; – значний фізичний та моральний знос наявного рухомого складу підприємств міського електротранспорту; – низька якість наданих пасажирських послуг; – нестача кваліфікованого персоналу; 	<ul style="list-style-type: none"> – Випередження темпів виходу основних виробничих фондів над темпами їх оновлення; – зростання цін на сучасні трамвайні, тролейбусні вагони, а також запчастини на них; – відсутність впроваджень інноваційних технологій, енергозберігаючих систем на існуючий рухомий склад; – несвоєчасне та неповне виконання реконструкції трамвайних колій, тролейбусних ліній та контактних мереж, а також поточного та капітального ремонтів вагонів та машин; – відсутність належної ефективної системи мотивації праці; 	<ul style="list-style-type: none"> – Наднормативне використання одиниць рухомого складу; – зниження експлуатаційних характеристик, надійності та комфортності перевезень; – збільшення кількості ДТП; – пріоритетний розвиток індивідуального транспорту;

1	2	3	4
	– високий рівень плинності трудових колективів підприємств міського електротранспорту	– наявність заборгованості з виплати заробітної плати працівникам міського електротранспорту	– зниження обсягів пасажироперевезень і, як наслідок, скорочення доходів підприємств від основної діяльності; – відсутність зацікавленості працівників у результатах своєї праці; – скорочення випуску одиниць рухомого складу на лінії внаслідок недоукомплектованості кадрами
Фінансові	– Збитковість підприємств міського електротранспорту; – нерентабельність діяльності підприємств; – необхідність субсидювання діяльності підприємств за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів; – низький рівень фінансової ліквідності та платоспроможності підприємств	– Низький рівень покриття витрат власними доходами та субвенцією (дотацією); – установлення економічно необґрунтованих тарифів; – недостатність власних фінансових ресурсів; – наявність значної кредиторської заборгованості та збільшення частки довготермінових зобов'язань у загальній сумі пасивів; – зниження обсягів фінансування субвенцій та дотацій з державного та місцевого бюджетів; – незбалансований та недосконалий механізм тарифоутворення; – обслуговування питомої ваги пасажирів, які мають право на безоплатний та пільговий проїзд у міському пасажирському транспорті	– Неможливість покриття експлуатаційних витрат; – відсутність коштів на оновлення рухомого складу та проведення необхідних ремонтних робіт; – важкість залучення інвесторів до системи міських пасажирських перевезень електротранспортом; – зниження загальної вартості майна підприємств; – реорганізація підприємств міського електротранспорту; – повільне пристосування транспортних підприємств до роботи в ринкових умовах

ВИСНОВКИ

Дослідження стану міського електротранспорту України дозволило визначити головні проблеми його функціонування, які безпосередньо стримують його розвиток і перешкоджають його подальшому ефективному та сталому функціонуванню, окреслити шляхи їх подолання. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Доля В. К. Пасажирські перевезення : підручник / В. К. Доля. – Харків : «Вид-во «Форт», 2011. – 504 с.
2. Ефремов І. С. Теорія городських пасажирських перевозок / В. М. Кобозев, В. А. Юдин. – М. : Высшая школа, 1980. – 535 с.
3. Варелопуло Г. А. Організація руху і перевозок на городському пасажирському транспорті / Г. А. Варелопуло – М. : Транспорт, 1981. – 200 с.
4. Бабаєв В. Н. Розробка і реалізація стратегічного плану устойчивого розвитку міста на основі сбалансованої системи показателів / В. Н. Бабаєв, В. Т. Семенов, В. І. Торкатюк, Н. П. Пан, С. В. Бутник // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. – Вып. 57. – Киев : Техніка, 2004. – С. 35–52.
5. Бабаєв В. Н. Роль городських проектів і програм розвитку в устойчивому розвитку мегаполісів / В. Н. Бабаєв,

Л. Н. Шутенко, В. Т. Семенов // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. – Вып. 69. – Киев : Техніка, 2006. – С. 3–9.

6. Бабаєв В. Н. Совершенствование системы управления инфраструктурой города на основе внедрения стратегического планирования и инновационного менеджмента / В. Н. Бабаєв, В. Т. Семенов, В. І. 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 : навч. посіб. / В. М. Бабаєв. – Х. : ХДАМГ, 2002. – 311 с.

8. Бабаєв В. М. 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. Торкатюк В. І. Аналіз особливостей вибору пасажирського виду транспорту при городських пасажирських перевозках / В. І. Торкатюк, М. В. Юров, А. Ю. Палант, А. І. Кириченко, С. А. Ларина // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. – Вып. 85. – Киев : Техніка, 2008. – С. 72–78.

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

Ключові напрямки реформування діючої системи міського електротранспорту в Україні

Напрямок	Коротка характеристика	Необхідність реалізації
1	2	3
Формування інструментарію приватно-державного партнерства у сфері пасажирських перевезень	Як свідчить практика, з усіх існуючих форм та способів приватно-державного партнерства найбільш розповсюдженою та адаптованою до сучасних реалій була й залишається концесія. Вона являє собою систему економіко-правових відносин, у 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 та за певну плату	Використання концесії могло б стати своєрідним компромісом інтересів органів влади, у чийй власності перебуває парк рухомого складу, та приватних підприємців, які володіють необхідним обсягом інвестицій та знань. Унаслідок такої взаємодії населення отримало б 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, самі підприємства – у вигляді додаткової можливості підвищення якості, надійності та безпечності функціонування наявного рухомого складу, а також контактних мереж у необхідному обсязі
Використання механізму фінансового лізингу для оновлення парку вагонів електротранспорту	Фінансовий лізинг – договір лізингу, внаслідок укладання якого лізингоотримувач на своє замовлення отримує в платне користування від лізингодавця об'єкт лізингу. При цьому після закінчення терміну договору фінансового лізингу об'єкт лізингу переходить у власність лізингоотримувача або викуповується ним за залишковою вартістю	Придбання вагонів комунальними підприємствами електротранспорту даним способом дозволить: 1) придбати транспортні засоби за залишковою вартістю після закінчення лізингової угоди; 2) виключити відволікання значного обсягу коштів для придбання дорогого рухомого складу; 3) негайно використовувати придбані транспортні засоби, повністю ще не розплатившись за них, що дозволить тимчасово уникнути додаткових витрат на забезпечення належної експлуатації старих машин
Впровадження автоматизованих систем контролю тарифів (АСКП)	АСКП призначена для обстеження збору доходів та контролю оплати проїзду. Її впровадження передбачає встановлення терміналів, об'єднаних турнікетами та валідаторами. Оплата проїзду здійснюється пасажиром безпосередньо при посадці завдяки піднесенню проїзних квитків з магнітною смугою до «електронного кондуктора»	Розроблення та впровадження АСКП на міському електротранспорті України дозволить: 1) підвищити рівень збору плати за проїзд; 2) удосконалити моніторинг пасажирських перевезень (зокрема вивчення пасажиропотоку); 3) удосконалити облік надання пільг на громадському транспорті і, як наслідок, скоротити обсяг субвенцій з державного бюджету на обслуговування пільгових категорій пасажирів; 4) скоротити операційні витрати підприємств, зокрема на оплату праці кондукторів
Впровадження адресного субсидювання пасажирів	Адресне субсидювання (адресна допомога) являє собою виплату у грошовій формі, що надається державою або місцевими органами влади особам, які згідно з дійсним законодавством мають певні пільги на оплату проїзду або право безкоштовного проїзду в міському електротранспорті	Виділення ж адресної допомоги безпосередньо кожній фізичній особі, яка має право на безкоштовний проїзд у міському електротранспорті, дозволить, з одного боку, сприяти ефективному розподілу бюджетних коштів, створюючи при цьому справедливий умови для всіх; з іншого – підвищити рівень покриття витрат діяльності підприємств міського електротранспорту власними доходами за рахунок підвищення збору виручки
Реструктуризація транспортних підприємств шляхом їх акціонування	Основна сутність акціонування підприємств міського електротранспорту полягає в тому, що комунальне підприємство перетворюється у відкрите акціонерне товариство (ВАТ), і все майно, яке буде передано до складу майнового комплексу підприємства, перестане бути комунальним майном, а перейде у власність створеного акціонерного товариства. У випадку, коли орган місцевого самоврядування стає єдиним засновником ВАТ, за ним практично зберігається колишній обсяг повноважень щодо акціонованого товариства.	Акціонування підприємств міського електротранспорту з первісним (100 %) капіталом міста (області) в Україні сприятиме: 1) залученню фінансових ресурсів як самих засновників, так і сторонніх осіб шляхом розміщення ліквідних активів на ринку цінних паперів; 2) безпосередній участі представників муніципалітету в управлінні діяльністю товариства шляхом взяття участі в загальних зборах акціонерів; 3) здійсненню комплексного управління підприємством, у тому числі його майном, за рахунок додаткового оперативного контролю за фінансово-господарською діяльністю виконавчого органу ревізійною комісією та аудитором товариства;

1	2	3
	Таким чином, основна відмінність полягає в пра- вах на майно, яке перестає бути комунальним, і контроль над ним здійснюється практично тільки в рамках укладання та схвалення вагомих угод	4) самостійності виступу як позичальника у фінансових уста- новах у разі необхідності залучення додаткових фінансових ресурсів; 5) суттєвому скороченню витрат відповідних бюджетів на забезпечення ефективної та безперебійної роботи підприємств міського транспорту
Зaproвадження системи інтермодальних паса- жирських перевезень	Сьогодні у більшості європейських країнах, а також у деяких країнах далекого зарубіжжя у сфері громадського транспорту успішно функціонує інтермодальна система організації пасажирських перевезень. Вона являє собою такий спосіб забезпечення функціонування гро- мадського транспорту на певній території або в районі, в яких кілька видів міського транспорту з існуючим комплексом споруд (колії, термінали, пересадочні вузли тощо), створюючи чітку й просту систему взаємопов'язаних маршрутів, здійснюють переміщення пасажирів за єдиним тарифом, дотримуючись певних умов пере- везень та регулярні інтервали між сполученнями	Використання основ інтермодальних пасажирських пере- везень в Україні сприятиме: 1) ефективнішому управлінню різними видами рухомого складу; 2) скороченню витрат часу пасажирів на поїздки, і, як наслідок, підвищенню конкурентоздатності та привабливості міського електротранспорту для мешканців певних областей та регіонів; 3) створенню єдиних транспортних інфраструктур областей та міст у рамках окреслених регіонів, у тому числі розпов- сюдженню будівництва транспортно-пересадкових вузлів та терміналів. Крім того, завдяки наявній достатній пропускній здатності доріг у країні за умови підтримки з боку відповідних органів влади впровадження інтермодальної транспортної системи може бути здійснено на рівні як окремих міст, так і цілих областей, що дозволить, у свою чергу, забезпечити належний контроль за станом і розвитком міського електротранспорту цілої області з єдиного центру керування
Впровадження автоматизованих систем диспетчерського регулю- вання та автоматизації	Автоматизована система диспетчерського управління міським електричним транспортом призначена для забезпечення надійного стежен- ня та контролю руху рухомого складу на лінії. Завдяки впровадженню передових інформа- ційних технологій та розробленню спеціальних програмних продуктів система моніторингу рухомого складу дозволяє отримувати від ру- хомого складу міського транспорту необхідну інформацію, зберігати та аналізувати її	Упровадження зазначеної системи управління дозволяє: 1) здійснювати контроль виконання вагоном електротранспор- ту заданого маршруту та графіків руху; 2) швидко з'єднуватись з оператором у разі необхідності; 3) формувати аналітичні звіти щодо історії руху транспортного засобу, його пробігу, інтервалів та регулярності руху. Крім того, повна реалізація зазначеного заходу дозволить відповідним органам влади здійснювати належний контроль за управлінням системою пасажирських перевезень, підприєм- ствам міського електротранспорту – підвищити якість та надійність наданих ними послуг, населенню – ефективніше та раціональніше планувати свій час під час поїздки

11. Палант А. Ю. Подбор транспортних систем по кри-
терию максимальной безотказности / А. Ю. Палант, Н. И. Ада-
менко // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. –
Вып. 109. – Х., 2013. – С. 370–376.

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

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

REFERENCES

Babaev, V. N. et al. "Razrabotka i realizatsiya strategicheskogo
plana ustoichivogo razvitiya goroda na osnove sbalansirovan-
noy sistemy pokazateley" [Development and implementation of
a strategic plan for sustainable urban development, based on the
Balanced Scorecard]. *Kommunalnoe khoziaistvo gorodov*, no. 57
(2004): 35-52.

Babaev, V. N., Shutenko, L. N., and Semenov, V. T. "Rol gorod-
skikh proektov i programm razvitiya v ustoichivom razvitii mega-
polisov" [The role of urban development projects and programs in
the sustainable development of cities]. *Kommunalnoe khoziaistvo
horodov*, no. 69 (2006): 3-9.

Babaev, V. N. "Sovershenstvovaniye sistemy upravleniya
infrastrukuroy goroda na osnove vnedreniya strategicheskogo
planirovaniya i innovatsionnogo menedzhmenta" [Improving
governance infrastructure of the city through the introduction of
strategic planning and innovation management]. *Kommunalnoe
khoziaistvo gorodov*, no. 53 (2003): 20-37.

Babaev, V. M. *Praktyka munitsypalnoho upravlinnia* [The
practice of municipal management]. Kharkiv: KhDAMH, 2002.

Babaev, V. M. et al. "Problemy udoskonalennia informatsi-
inoho zabezpechennia i upravlinnia stalym rozvytkom mist" [Prob-
lems of improving information provision and management of
sustainable urban development]. *Upravlinnia suchasnym mistom*,
no. 7/9 (2004): 36-49.

Dolia, V. K. *Pasazhyrski perevezennia* [Passenger transporta-
tion]. Kharkiv: Fort, 2011.

Efremov, I. S., Kobozev, V. M., and Yudin, V. A. *Teoriia gorod-
skikh passazhirskikh perevozok* [The theory of urban passenger
transport]. Moscow: Vysshaya shkola, 1980.

Palant, A. Yu., and Adamenko, N. I. "Podbor transportnykh
sistem po kriteriiu maksimalnoy bezotkaznosti" [Selection of trans-
port systems on the criterion of maximum reliability]. *Kommunal-
noe khoziaistvo gorodov*, no. 109 (2013): 370-376.

Palant, A. Yu., and Adamenko, N. I. "Veroiatnostnoe mod-
elirovaniye sistemy obsluzhivaniia passazhirskogo transportnogo
kompleksa goroda" [Probabilistic modeling of passenger transport
services of the city complex]. *Nauchnoe obozrenie. Seriya 1 «Ekono-
mika i pravo»*, no. 6 (2012): 204-208.

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

Shutenko, L. N. et al. "Teoreticheskiye osnovy formirovaniya ekonomicheskoy modeli ratsionalnogo sprosa na transportnye uslugi v protsesse stabilizatsii ustoychivogo razvitiya gorodov" [Theoretical bases of formation of a rational economic model of demand for transport services in the stabilization process of sustainable urban development]. *Kommunalnoe khoziaystvo gorodov*, no. 89 (2009): 3-25.

Torkatiuk, V. I. "Analiz osobennostey vybora passazhirskogo vida transporta pri gorodskikh passazhirskikh perevozkakh" [Analysis of features of the selection kinds of passenger transport in urban passenger transport]. *Kommunalnoe khoziaystvo gorodov*, no. 85 (2008): 72-78.

Varelopulo, G. A. *Organizatsiya dvizheniya i perezovok na gorodskom passazhirskom transporte* [Organization of traffic and transport in the urban passenger transport]. Moscow: Transport, 1981.

УДК 339.137:658

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РОЗДРІБНИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

© 2015 ШИМКО О. В.

УДК 339.137:658

Шимко О. В. Організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності роздрібних торговельних підприємств

Статтю присвячено вирішенню теоретичних, методологічних і прикладних питань щодо формування організаційно-економічного механізму забезпечення конкурентоспроможності торговельних підприємств на споживчому ринку в умовах загострення конкуренції й активізації глобальних трансформаційних процесів. Розкрито галузеві особливості конкурентоспроможності торговельних підприємств на основі узагальнення специфічних рис конкуренції в торгівлі. Проаналізовано можливість підвищення конкурентоспроможності торговельного підприємства в контексті наявності стійких конкурентних переваг щодо формування ресурсного потенціалу, якості торговельного обслуговування та досягнутої завдяки цьому ефективності функціонування господарської системи. Систематизовано взаємозв'язки окремих елементів ресурсного потенціалу в процесі забезпечення конкурентоспроможності торговельного підприємства. Охарактеризовано основні підходи до отримання конкурентних переваг: маркетинговий підхід, орієнтований на споживачів, та конкурентний підхід, орієнтований на конкурентів. Запропоновано матрицю стратегій конкурентної поведінки торговельного підприємства залежно від наявності конкурентних переваг та конкурентної позиції на ринку.

Ключові слова: конкурентоспроможність, конкурентні переваги, конкурентний статус, стратегія конкурентної поведінки.

Рис.: 1. **Бібл.:** 12.

Шимко Ольга Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту, Рівненський державний гуманітарний університет (вул. Степана Бандери, 12, Рівне, 33000, Україна)

E-mail: volodya217@ ukr.net

УДК 339.137:658

UDC 339.137:658

Шимко О. В. Организационно-экономический механизм обеспечения конкурентоспособности розничного торгового предприятия

Shymko O. V. Organizational-Economic Mechanism for Ensuring the Competitiveness of Retail Trade Enterprise

Статья посвящена решению теоретических, методологических и прикладных вопросов по формированию организационно-экономического механизма обеспечения конкурентоспособности торгового предприятия на потребительском рынке в условиях обострения конкуренции и активизации глобальных трансформационных процессов. Раскрыты отраслевые особенности конкурентоспособности торговых предприятий на основе обобщения специфических черт конкуренции в торговле. Проанализирована возможность повышения конкурентоспособности торгового предприятия в контексте наличия устойчивых конкурентных преимуществ по формированию ресурсного потенциала, качества торгового обслуживания и достигнутой благодаря этому эффективности функционирования хозяйственной системы. Систематизированы взаимосвязи отдельных элементов ресурсного потенциала в процессе обеспечения конкурентоспособности предприятия. Охарактеризованы основные подходы к получению конкурентных преимуществ: маркетинговый подход, ориентированный на потребителей, и конкурентный подход, ориентированный на конкурентов. Предложена матрица стратегий конкурентного поведения торгового предприятия в зависимости от наличия конкурентных преимуществ и конкурентной позиции на рынке.

The article is aimed at addressing the theoretical, methodological and practical issues on the formation of the organizational-economic mechanism for ensuring the competitiveness of trade enterprise in the consumer market in the face of increasing competition and activation of global transformational processes. Sectoral characteristics of trade enterprises' competitiveness have been disclosed on the basis of generalization of specific features of competition in trade. Possibility of improving competitiveness of trade enterprise in the context of availability of sustainable competitive advantages in formation of resource potential, quality of trade service and the effective functioning of an economic system, which is achieved on this base, were analyzed. Mutual relations of individual elements of the resource potential in the process of ensuring the competitiveness of enterprise were systematized. The basic approaches to gaining competitive advantage have been described: the consumers-oriented marketing approach and the competitors-oriented competitive approach. A matrix of strategies for competitive conduct of trading enterprise, depending on the availability of competitive advantages and competitive position in the market, has been proposed.

Key words: competitiveness, competitive advantage, competitive status, competitive strategy.

Pic.: 1. **Bibl.:** 12.

Shymko Olha V. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Management, Rivne State Humanitarian University (vul. Stepana Bandery, 12, Rivne, 33000, Ukraine)

E-mail: volodya217@ ukr.net

Ключевые слова: конкурентоспособность, конкурентные преимущества, конкурентный статус, конкурентная стратегия.

Рис.: 1. **Библ.:** 12.

Шимко Ольга Владимировна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры менеджмента, Ровенский государственный гуманитарный университет (ул. Степана Бандеры, 12, Ровно, 33000, Украина)

E-mail: volodya217@ ukr.net