

Полуянов В.П., проф., д.е.н.
Чорноус О.І., доц., к.е.н.
АДІ ДВНЗ «ДонНТУ»

СУЧАСНИЙ СТАН У СФЕРІ КОМУНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ДОНЕЧЧИНИ, ЯК ФАКТОР ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОПИТУ

Постановка проблеми. В умовах фінансової нестабільності та кризового стану економіки України надзвичайно важливого значення набуває активізація інвестиційної діяльності, оскільки без цього неможливо здійснювати прогресивні структурні зрушення в економіці, інноваційне оновлення її реального сектору, забезпечення сталого соціально-економічного розвитку держави. Інвестиційної підтримки у цих умовах потребують як галузі виробничої, так і соціальної сфери. Комунальний транспорт на сучасному етапі трансформаційних перетворень в Україні виконує важливу соціальну функцію, і в той же час є практично обов'язковим елементом виробничої структури міського господарства. Щоденно суспільний транспорт забезпечує організацію культурного, побутового та трудового життя населення міста, а тому повинен бути доступним для всіх прошарок населення з точки зору розмірів плати. Однак, як показує досвід більшості міст світу, підприємства з надання транспортних комунальних послуг працюють нерентабельно, з причин їх високої капітало- та трудомісткості [1, с.7]. В умовах збитковості цих підприємств постійно повинні вишукуватись компенсаційні дотації з боку держави, а негативні наслідки економічної кризи ускладнюють своєчасність виплат цих дотацій. Багато аспектів з організації транспортного обслуговування населення виявляються виключно актуальними саме сьогодні, тому що відбувається переоцінка ролі місцевих органів самоврядування в проведенні соціальної політики, переогляд принципів фінансування об'єктів соціальної сфери, переосмислення значення споживача в оцінці якості наданих йому послуг.

Все вище перераховане впливає на формування інвестиційного попиту з надання транспортних комунальних послуг.

Аналіз останніх досліджень, у яких розпочато вирішення проблеми. Дослідження теоретичних та практичних проблем розвитку комунального транспорту, формування механізму дотаційних заходів та ціноутворення, протікання інвестиційних процесів в цій галузі відображено у працях вітчизняних та зарубіжних вчених: В.Вербицької [2], Б.Геронімуса [3], Л.Зайончика [4], В.Лукінського [5], Л.Міротіна [6], Д.Прейгера [7], Б. Сімпсона [1], В.Шинкаренка [8], М. Улицького [9], І.Чегринець [10] та ін. Незважаючи на високий науковий рівень, та глибину теоретичних та прикладних досліджень окремих напрямів функціонування комунальних транспортних підприємств, питання формування інвестиційного попиту потребують додаткового дослідження та науково-методичного обґрунтування, зокрема, ретельного вивчення вимагають проблеми узгодженості інтересів населення – держави – приватних підприємств – інвесторів та підприємств з надання транспортних комунальних послуг, форм інвестування та механізмів управління цією сферою комунального господарства.

Метою даної статті є аналіз сучасного стану у сфері надання комунальних транспортних послуг в Донецькому регіоні, як фактору формування інвестиційного попиту.

Виклад основного матеріалу дослідження. На думку К. Е. Фесенко, Л.Г. Зайончика, М.П. Денисенка, В.Г. Кабанова під інвестиційним попитом розуміють наміри підприємства збільшити фізичний капітал (основні виробничі фонди та інфраструктурні об'єкти) і товарні запаси [4]. Але ж, однією з особливостей комунальних транспортних підприємств є відсутність товарних запасів, оскільки кінцевим продуктом цих підприємств є послуга. До комунальних транспортних підприємств належать підприємства електротранспорту, деякі автотранспортні підприємства, підприємства з вивозу відходів побутового призначення [11]. Вважається, що відмінною рисою транспортної послуги є її нетривалість, тобто неможливість

накопичування, оскільки вона споживається у момент виробництва, що підвищує вимоги до управління якістю обслуговування, що є дуже важливим при формуванні інвестиційного попиту [5, с. 71; 10, с. 45].

Інвестиційний попит комунального транспортного підприємства – це попит підприємців, за допомогою якого відновлюється зношений капітал і збільшується реальний капітал. Успішна інвестиційна діяльність комунальних транспортних підприємств залежить від багатьох чинників як зовнішніх, так і внутрішніх чинників (рис. 1). Відповідно до основних теоретичних положень, представлених в науковій економічній літературі, усі зовнішні чинники в найбільш загальному виді поділяють на дві групи – чинники прямого (табл. 1) і непрямого впливу, які формуються під впливом регіональних, історичних, соціальних, екологічних та інших аспектів.

Таблиця 1 - Фактори зовнішнього прямого впливу

Група факторів	Характеристика факторів
1) фактори, пов'язані з формуванням механізму управління: держава – інвестор – комунальне підприємств	функціонування монополій в галузі; необхідність у сприятливих умовах для розвитку галузі у кризових ситуаціях; протидія заморожуванню капіталу;
2) фактори, пов'язані з особливостями функціонування комунальних транспортних підприємств	перерозподіл витрат, пов'язаних з утриманням транспортної інфраструктури; формування механізму дотаційних заходів та ціноутворення;
3) фактори, пов'язані з організаційно-правовими відносинами	ефективне управління державною власністю; задоволення потреб у державних інвестиціях, нерентабельних для приватного капіталу; існування єдиного транспортного простору; низька конкурентоспроможність галузі у порівнянні зі світовим ринком комунальних транспортних послуг; ефективне управління комунальними транспортними підприємствами
4) фактори, пов'язані з розв'язанням соціальних проблем	захист прав працюючих ; захист прав споживачів захист прав пільгової категорії споживачів
5) фактори, пов'язані з безпекою руху	безпека руху; екологічна безпека; забезпечення ліквідації надзвичайних ситуацій; забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки
6) фактори, пов'язані з впровадженням інновацій	кількісне і якісне приведення до сучасних умов господарювання інфраструктури комунальних транспортних підприємств; розвиток науки, науково-технічного прогресу в галузі

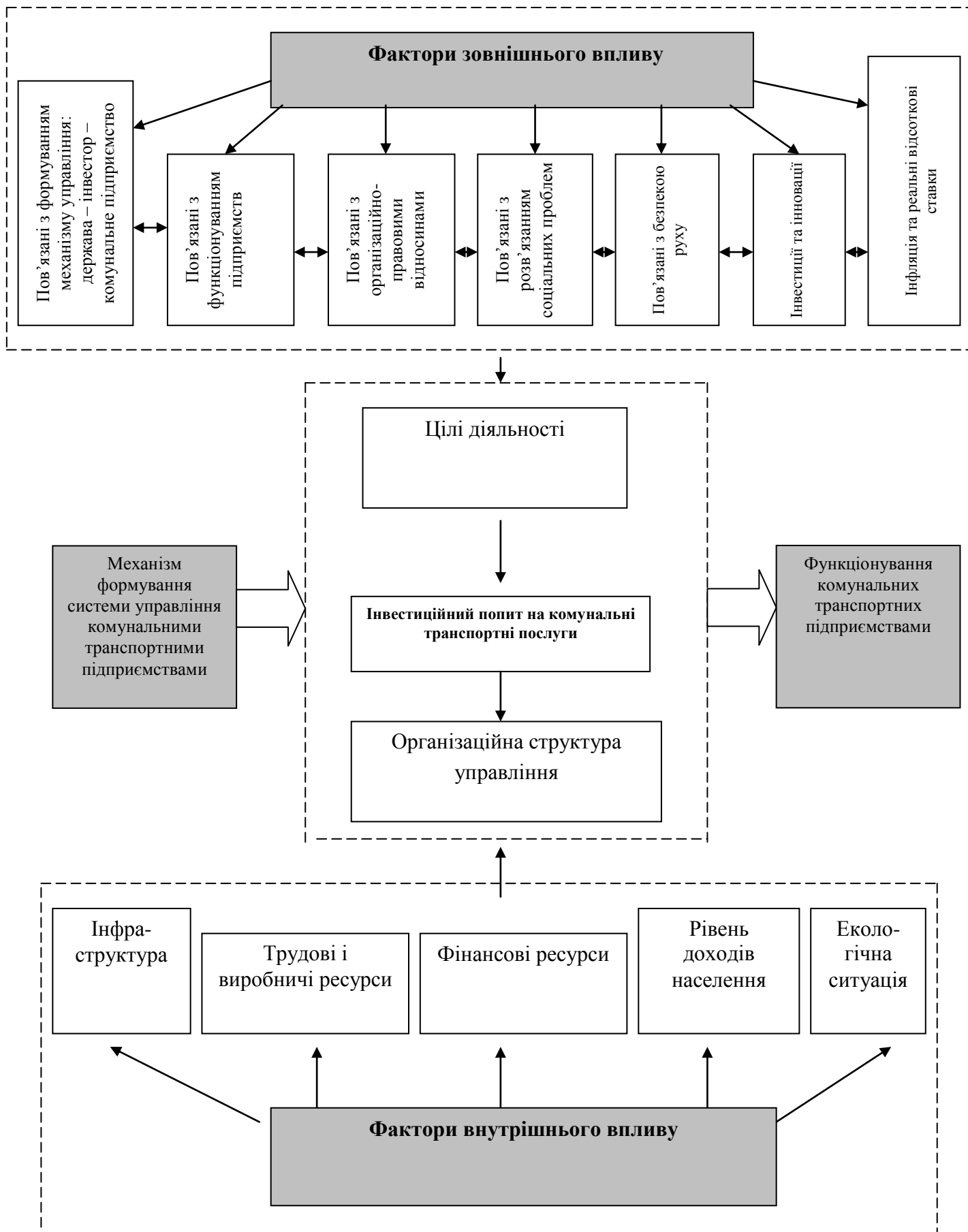


Рис. 1 - Встановлені фактори, що впливають на інвестиційний попит комунальних транспортних підприємств [доопрацьовано 2].

Діяльність комунальних транспортних підприємств неможлива без матеріальних активів, людських і фінансових ресурсів, ефективного управління – чинників внутрішнього впливу (рис.1). Виявлені фактори впливають на формування інвестиційних цілей, стратегії розвитку комунальних транспортних підприємств, їх організаційну структуру управління. Проаналізуємо стан транспортних комунальних послуг на прикладі Донецького регіону.

Підприємства електротранспорту у Донецькій області представлені трамваями та тролейбусами. У 2010р. за обсягом перевезень пасажирів як трамваями, так і тролейбусами область посіла перше місце серед регіонів країни. Кожен п'ятий пасажир трамвая в країні і кожен сьомий – тролейбуса перевозився саме в нашій області. Питома вага області в обсязі пасажироперевезень України цими видами електротранспорту становила 17,4% (у 2009р. – 15,7%). Частка Дніпропетровської області складала 10,4%, Харківської – 8,5%, Луганської – 4,7%, Запорізької – 4,2%. У Донецькій області трамвайне сполучення існує в 8-ми містах, тролейбусне – в 9-ти, у тому числі в 5-ти містах функціонує обидва виду електротранспорту. Таким чином, екологічно чистим транспортом мають можливість користуватися мешканці та гості 12 міст, хоча декілька років тому їх було 14 (у 2007р. припинилися перевезення тролейбусами в м. Дзержинську, в 2010р. – у м. Добропіллі). У Луганській області електротранспорт функціонує в 7-ми містах, в АР Крим – у 4-ох, у Дніпропетровській – у 3-ох, у Полтавській та у Сумській – у 2-ох, в інших областях країни трамвайним і/або тролейбусним сполученням охоплені тільки обласні центри. Довжина тролейбусних шляхів (в одноколінному обчисленні) нашої області на кінець 2010р. становила 540,3 км, трамвайних колій – 462,3км, що складає, відповідно, 12,2% та 23,3% від загальнодержавної мережі електротранспорту.

Протягом 2010р. міське електротранспортом області було перевезено 334,3 млн. осіб, що на 2,7% більше порівняно з 2009р. (рис. 2). Збільшення відбулося за рахунок зростання перевезень тролейбусами на 8,3%, перевезення трамваями скоротилися на 3,6%. В області, як і в цілому по

країні, спостерігається тенденція зменшення пасажироперевезень електротранспортом. Так, проти 2000р. перевезення електротранспортом Донецької області скоротилися в 2 рази, в цілому по Україні – в 2,1 раза.

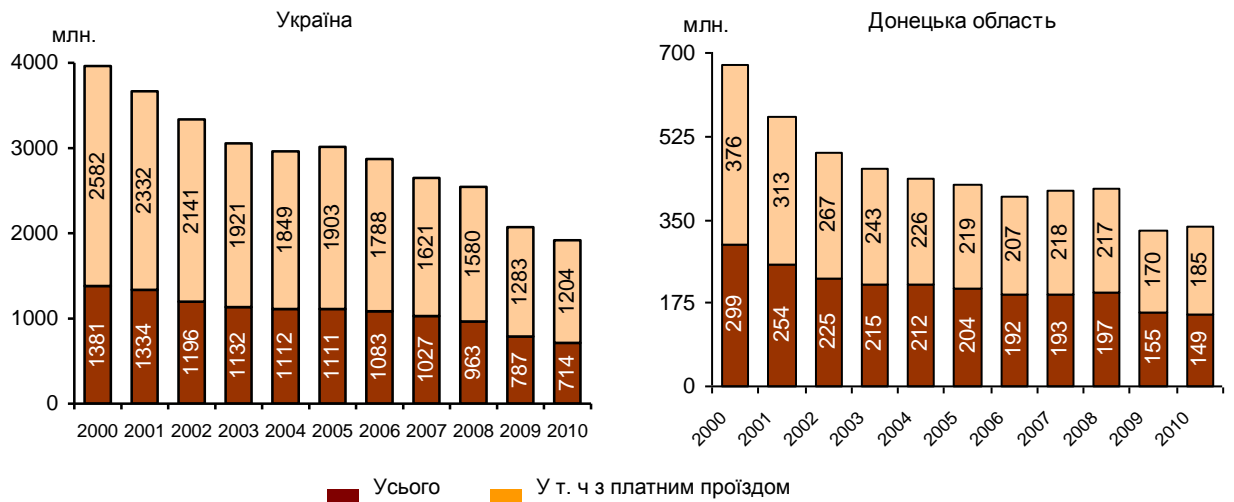


Рис. 2 – Динаміка перевезення пасажирів електротранспортом [13].

Автомобільні перевезення пасажирів на міських маршрутах у порівнянні з 2000р., навпаки, зросли в 2,4 раза. Таким чином, зменшується частка пасажирів, які віддають перевагу міськелектротранспорту (рис. 3). Їх питома вага в 2010р. склала 42,8% пасажиропотоку у міському сполученні проти 78,2% у 2000р.

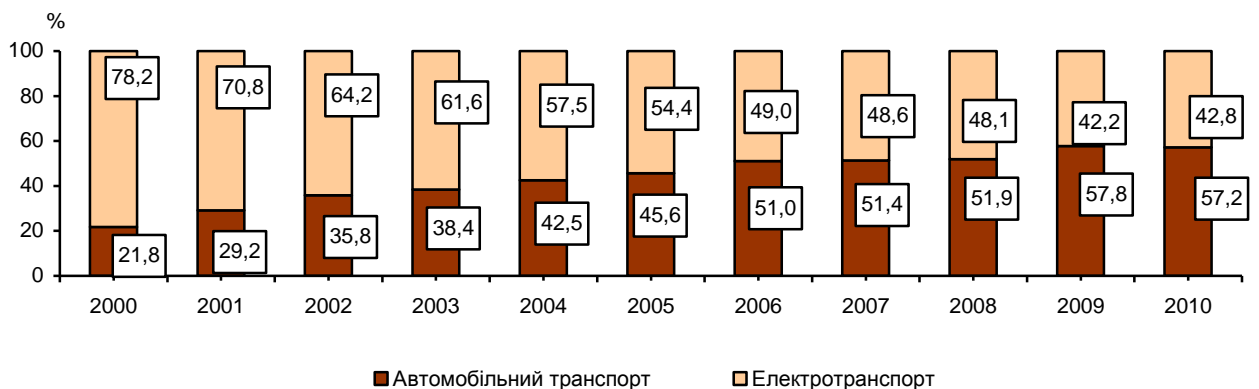


Рис. 3 - Розподіл перевезення пасажирів на міських маршрутах за видами транспорту [13].

У 2000р. перевезення трамваями скоротилися в усіх містах області. Значне зменшення обсягів перевезень трамваями відбулося в м.Костянтинівці – в 13,5 раза та в м.Горлівці – в 3,6 раза. Перевезення

тролейбусами збільшилися лише в м. Макіївці – в 1,9 раза, в м.Краматорську – на 14,6% та в м.Артемівську – на 6,9%.

Порівняно з 2009р. у містах, де функціонує електротранспорт, склалася неоднозначна ситуація. В п'яти містах області, де існує і трамвайне і троллейбусне сполучення, перевезення пасажирів електротранспортом проти 2009р. в цілому зросли на 3,3%. Це відбулося за рахунок збільшення перевезень у м.Донецьку на 16,3%. Водночас обсяги перевезень електротранспортом у м. Маріуполі скоротилися на 1,3%, у м. Краматорську – на 7,7%, у м. Єнакієвому – на 28,6%, у м. Горлівці – на 48,5%. У містах, що мають лише троллейбусне сполучення, збільшення перевезень пасажирів відбулося в м. Макіївці – на 21,1%, у м. Харцизьку – на 33,5%, у м. Артемівську – на 6,1%. У м. Слов'янську кількість пасажирів троллейбусів зменшилася на 32,1%. З трьох міст, де є тільки трамвайне сполучення, лише у м. Костянтинівці відбулось збільшення перевезень (на 2%). У м. Дружівці кількість пасажирів трамваїв скоротилася на 16%, у м. Авдіївці – на 34,4%.

Разом зі скороченням обсягів перевезень електротранспортом відбувається зменшення кількості поїздок у розрахунку на одну особу наявного населення (табл.2).

Таблиця 2 - Кількість поїздок у розрахунку на одну особу наявного населення в середньому за рік [13]

Роки	Тролейбусний транспорт		Трамвайний транспорт	
	Донецька область	Україна	Донецька область	Україна
2000	136	142	111	103
2001	114	132	95	102
2002	98	115	85	88
2003	90	104	82	84
2004	85	104	81	85
2005	83	107	79	85
2006	79	97	75	81
2007	83	89	89	80
2008	84	88	91	76
2009	64	71	70	62
2010	70	67	68	56

У 2010р. порівняно з 2000р. цей показник у Донецькій області на тролейбусному транспорті скоротився в 1,9 раза, на трамвайному – в 1,6 раза (в цілому по Україні – в 2,1 раза та в 1,8 раза відповідно). За містами області, де є обидва види електротранспорту, найбільша кількість поїздок трамваями у розрахунку на одну особу була в обласному центрі (93 поїздки), тролейбусами – в м. Краматорську (138). У містах, де функціонує тільки трамвайний транспорт – у м. Авдіївці (155 поїздок), де є тільки тролейбусний транспорт – у м. Артемівську (291).

Незважаючи на зменшення перевезень електротранспортом, він залишається найбільш демократичним видом міського громадського транспорту завдяки більш низькій вартості проїзду, а також наявності пільг для багатьох категорій пасажирів. Кількість перевезених електротранспортом пасажирів, що користуються правом безплатного проїзду в транспорті, за 2010р. склала 233,1 млн., що більше, ніж за 2009р. на 7,8%. Їх частка в загальному обсязі пасажироперевезень становила в 2010р. 69,7%. У середньому по Україні питома вага пасажирів, які скористалися у 2010р. безкоштовним проїздом, становила 65,1%, у Луганській області – 77,8%, у Дніпропетровській – 66,5%, у Харківській – 64,7%, у Запорізькій – 64,2%.

У 2010р. на автомобільному транспорті в області кількість перевезених громадян пільгових категорій на маршрутах у міському сполученні склала 23,7%. Якщо загальний обсяг перевезень автобусами перевищує загальний обсяг перевезень електротранспортом у 1,3 раза, то кількість платних пасажирів автобусів перевищує платних пасажирів електротранспорту в 3,4 раза (рис. 4). Стабільна робота підприємств електротранспорту в сфері пасажирських перевезень у значній мірі залежить від наявності та якісного стану рухомого складу. Станом на кінець 2010р. парк міського електротранспорту області нараховував 459 тролейбусних машин, що на 6,9% менше, ніж на кінець 2009р., та 402 трамвайних пасажирських вагона, що на 3,4% менше. За кількістю тролейбусного рухомого складу Донецька область посідає друге місце після м. Києва, трамвайного – третє, після м. Дніпропетровська та м. Києва. Частка Донецької області в Україні за

кількістю тролейбусів становила в 2010р. 12,4% (у 2009р. – 12,1%), за наявністю трамваїв, як і в 2009р. – 15,9%.

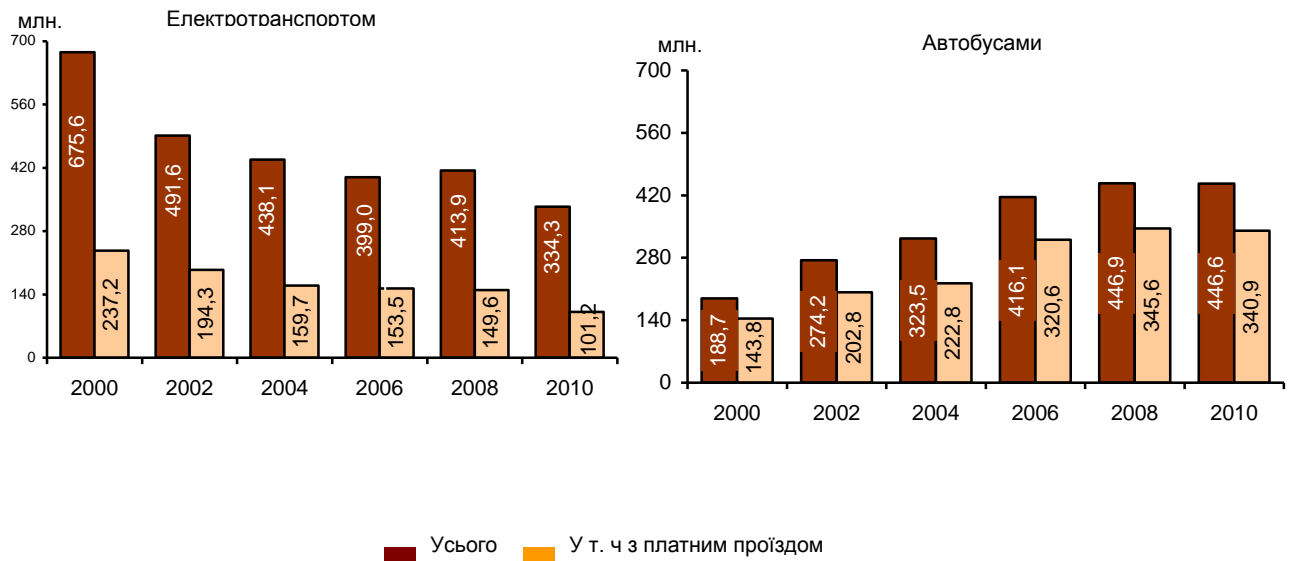


Рис. 4 – Динаміка перевезення пасажирів на міських маршрутах [13].

В області, як і в цілому по країні, зберігається стійка тенденція скорочення рухомого складу електротранспорту. За останні 10 років кількість трамваїв скоротилася на 29,5%, тролейбусів – на 32,8% (табл. 3). В цілому по країні кількість трамвайних вагонів зменшилося на 27,1%, тролейбусів – на 30,2%. Тільки в 2010р. по області було списано 15 трамваїв та 34 тролейбуси, з них у м. Донецьку – 6 і 14 одиниць відповідно. Крім того, в області 9 із 10 трамваїв та 7 із 10 тролейбусів експлуатується понад 15 років. Більше 15 років усім тролейбусам м. Єнакієвого, 94% – м. Артемівська та м. Харцизька, а також майже всім трамваям області (крім м. Донецька, в якому 18,2% трамвайних вагонів експлуатуються до 10 років, і м. Маріуполя, в якому 7,8% трамваїв – до 5 років). Середній фізичний знос рухомого складу тролейбусного господарства області складає 81,9%, трамвайного – 89,6%.

Таблиця 3 – Розподіл пасажирського рухомого складу електротранспорту за часом експлуатації на кінець 2010 р. [13]

	До 5 років		Від 5 до 10 років		Від 10 до 15 років		Більше 5 років	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010
Трамвайні вагони	–	6,0	8,1	4,5	9,3	–	82,6	89,5
Тролейбусні машини	5,7	11,3	40,3	6,8	36,2	9,6	17,8	72,3

Якісний склад рухомого складу впливає на рівень його використання. Коефіцієнт використання парку міськелектро транспорту області низький та зменшується з року в рік. За минулий рік він склав 0,62, тобто зі 100 днів «середні» тролейбус і трамвай простоювали без роботи по 38 днів (у 2009р. – 0,64, у 2000р. – 0,66). Найнижчий показник використання тролейбусного парку в 2010р. спостерігався в м. Єнакієвому, де тролейбус простоював 77 днів із 100. У м. Костянтинівці кожний трамвай у середньому не виходив на маршрут 72 дні зі 100, у м. Авдіївці – 61 день.

Останнім часом проблеми, пов'язані з технічним станом рухомого складу електротранспорту, ще більш посилилися. Якщо в попередні роки оновлення парку міськелектро транспорту спостерігалось в основному в обласному центрі (де за період з 2003 по 2008рр. на маршрути вийшли 34 нових трамваї і 46 тролейбусів), то за останні два роки і в м. Донецьку рухомий склад електротранспорту майже не оновлювався. В 2009р. не було придбано ні однієї одиниці електротранспорту, а в 2010р. на маршрутах обласного центру з'явився лише один новий трамвай.

У 2010р. підприємствами, що здійснювали перевезення електротранспортом, освоєно капітальних інвестицій на 40 млн. грн. (у фактичних цінах), з них 35,3 млн. грн., або 88,4% загального обсягу капітальних інвестицій, склали інвестиції в основний капітал. За даними проведеного анкетування підприємств міськелектро транспорту, 35,5% із загального обсягу інвестицій було освоєно для забезпечення діяльності електротранспорту. Основним джерелом фінансування в 2010р. були власні кошти суб'єктів господарювання, питома вага яких становила 65,1% загального обсягу інвестицій в основний капітал. Виручка від продажу квитків у 2010р. скоротилася проти попереднього року на 1,8%. Вона компенсувала в середньому по області лише 27,3% витрат на перевезення пасажирів (у 2009р. – 34,4%). Бюджетні дотації підприємствам електротранспорту в 2010р. склали 218 млн. грн. проти 176,9 млн. грн. у попередньому році. Ці дотації перевищували доходи, що отримані від

продажу квитків у 2010р., в 2,4 рази (у 2009р. – у 1,9 рази) та компенсували експлуатаційні витрати на перевезення в 2010р. на 66,6% (у 2009р. – на 67,1%, у 2008р. – на 68%). Разом з тим уникнути збитків від пасажирських перевезень трамваями та тролейбусами не вдалося, їх сума склала в 2010р. у цілому по області 20 млн. грн. Порівняно з 2000р. експлуатаційні витрати на перевезення пасажирів зросли в 3,1 раза, бюджетні дотації – в 7,6 раза, а доходи від продажу квитків – в 1,7 раза.

Кількість працівників міського електротранспорту протягом останніх трьох років поступово зменшується. У 2010р. середньооблікова кількість штатних працівників підприємств, які здійснюють перевезення електротранспортом, склала 6,5 тис. осіб, у 2009р. – 6,9 тис. Середньомісячна заробітна плата працівників міського електротранспорту за 2010р. становила 2085 грн., що на 18,2% менше, ніж в середньому по економіці області (в 2009р. – 1623 грн., що на 23,3% менше середньообласного показника).

На економічно активних підприємствах міського електротранспорту заборгованість з виплати заробітної плати (без урахування найманих працівників статистично малих підприємств та зайнятих у громадян-підприємців) на 1 січня 2011р. склала 5 млн. грн. і порівняно з 1 січня 2010р. збільшилася на 28,3%. Кількість працівників, які вчасно не отримали заробітну плату, на 1 січня 2011р. становила 3,6 тис. осіб. Кожному із них в середньому не виплачено по 1391 грн.

Таким чином, в області спостерігається тенденція скорочення обсягів перевезень пасажирів міськелектротранспортом, погіршення технічного стану рухомого складу та скорочення його кількості. Водночас для Донецької області з підвищеним рівнем забруднення навколишнього середовища, розвиток міського електричного транспорту, з огляду на його екологічну чистоту, залишається актуальним. Для цього слід оновити парк електротранспорту області шляхом придбання нового сучасного рухомого складу, провести реконструкцію шляхового господарства, вирішити проблему покриття експлуатаційних витрат електротранспорту на перевезення пільгових категорій, які складають дві третини всіх пасажирів.

Крім того, необхідно постійно проводити роботи по урегулюванню конкуренції на ринку послуг і створення умов для формування інвестиційного попиту у сфері надання комунальних транспортних послуг. Все це можливо за умов впровадження механізму державно-приватного партнерства.

Література:

1. Симпсон Бэрри Дж. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции и ФРГ: пер. с англ. / Бэрри Дж. Симпсон. – М.: Транспорт, 1990. – 96с.
2. Вербицька В. І. Планування бюджетної підтримки підприємств міського пасажирського транспорту (на прикладі автобусного транспорту м. Харкова): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук 08.02.03 - організація управління, планування і регулювання економікою / В.І. Вербицька. – Харків, 2002. –21с.
3. Геронимус Б.Л. Экономико-математические методы в планировании на автомобильном транспорте / Б.Л. Геронимус, Л.В. Цапфин. – М.: Транспорт, 1982. – 192 с.
4. Інвестиційний потенціал у логістиці: на прикладі автотранспорту / [К. Е. Фесенко, Л. Г. Зайончик, М. П. Денисенко, В. Г. Кабанов]. – К.: Наук. світ. – 2002. – 259с.
5. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели / [В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др.] – М.: Финансы и статистика, 2002. – 280с.
6. Миротин Л.Б. Системный анализ в логистике: учебник / Л.Б. Миротин, Ы.Э. Ташбаев. – М.: Экзамен, 2004. – 480 с.
7. Прейгер Д. Актуальные вопросы строительства дорог и развития сети грузовых автоперевозок в Украине / Д. Прейгер // Экономика Украины. – 2008. – №4. – С. 15-28.
8. Шинкаренко В.Г. Экономическая оценка нововведений на автомобильном транспорте / В.Г. Шинкаренко, О.М. Жарова. – К.: 1999. – 160 с.
9. Организация, планирование и управление в автотранспортных предприятиях: уч. для вузов / [М.П. Улицкий, К.А. Савченко-Бельский, Н.Ф. Билибина и др.]; под ред. М.П. Улицкого. – М: Транспорт, 1994. – 328с.
10. Чигринець О.А. Управління діяльністю автотранспортних підприємств спеціального призначення: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами / О.А. Чигринець. – К., 2002. – 20 с.
11. Браславський О. Збитковість підприємств міського електротранспорту України і проблеми переходу галузі на повний госпрозрахунок / О. Браславський // Економіка України. – 1991. – №2 – С.83-87.
12. Крат В. Ринкова економіка і міський пасажирський транспорт /

В. Крат, Г. Онищук // Економіка України. – 1991. – №6. – С.64-69.

13. Стан міського електротранспорту Донецької області у 2010р.: економічна доповідь / Держкомстат України. Головне управління статистики у Донецькій області. – Донецьк, 2010. – 11с.