ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО КОМУНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Чороноус О.І., доц. каф. економіки і фінансів АДІ ДВНЗ «ДонНТУ»

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. 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 [1], Л.Зайончика [3], В.Лукінського [4], Л.Міротіна та ін.

Метою статті є визнячення проблем функціонування міського комунального транспорту у м. Горлівка, та шляхи їх вирішення.

Щодня послугами автомобільного й електротранспорту користуються біля 110 тис. осіб. у м. Горлівка. Пасажирські перевезення в м. Горлівка здійснюються автомобільним (57,5% у загальній структурі перевезень), електричним (38,7%), залізничним (3,4%). На сьогоднішній день для задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях у місті функціонує мережа автобусних і тролейбусних маршрутів, у тому числі: 49 автобусних і 4 тролейбусних. До надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом на конкурсній основі притягнуто 7 підприємств-перевізників різних форм власності, автобусний парк яких у цілому становить 856 автобусів малої, середньої й великої місткості. Нераціональний розподіл транспортного потоку привів до того, що підприємці стали відмовлятися від бізнесу через його нерентабельність.

Транспортні послуги з перевезення мешканців м. Горлівки електричним транспортом здійснює міське комунальне підприємство

«Горлівське ТТУ», тролейбусний парк якого становлять 15 одиниць, працюючих – 7 од., трамваїв – 10 одиниць, працюючих – 5. Пропонується у поточному році створити муніципальний автобусний парк і диспетчерську службу, заходи заплановані Місцевими органами самоврядування на кінець 2013 р.

Найбільш гостро стоїть проблема моральної й фізичної зношеності об'єктів міського електротранспорту, недостатнього відновлення рухомого складу й контактно-кабельної мережі, будівництва нових тролейбусних ліній. За останні 10 років, як в Донецькій області, так і в цілому по країні зберігається стійка тенденція скорочення рухомого складу електротранспорту (кількість трамваїв скоротилось на 29,5%, тролейбусів на 32,8%) і збільшення автотранспорту (щорічно на 11,5%). Середній фізичний ізнос рухомого складу тролейбусного господарства області складає – 81,9%, трамвайного - 89,6%, автомобільного – понад 51,7%. Дана проблема існує в усіх містах України, для її розв'язання на державному рівні розроблена Державна програма розвитку міського електротранспорту на 2007 - 2015 роки. У свою чергу в м. Горлівка досі не розроблено аналогічної програми, яка б дозволила урахувати місцеву специфіку, мета якої є поетапне відновлення рухомого складу, реконструкція й будівництво тролейбусних ліній.

Загальна довжина маршрутної мережі міста Горлівка становить 971 км. У відновленні потребує 80 % доріг місцевого призначення, тому протягом 10 років існує необхідність щорічно ремонтувати близько 80 кілометрів, що в принципі неможливо. Раніше на балансі міської ради Горлівки було лише більш 300 кілометрів доріг, а по факту набагато більше. Тому був проведено їх інвентаризацію й одержано 971 кілометр, що дозволило вдвічі збільшити надходження до держбюджету на їх ремонт. В 2011 р. на ремонт витрачено більше 14 млн. грн., в 2012-му – біля 18, більшість з яких – гроші держбюджету.

Галузь комунального транспорту збиткова – з 2008 по 2010 рр. збитковість постійно зростала й в 2010 році склала -14,5 %, що свідчить про кризовий стан даної галузі. Таким чином, можна зробити висновок, що лише не набагато більше половини підприємств дістають прибуток у даній сфері діяльності. Протягом трьох років спостерігається зміна даного співвідношення убік збільшення збиткових підприємств, що свідчить про погіршення економічної ситуації в даній галузі. Приватні автоперевізники, також у документах фінансової і статистичної звітності відображають збитки, хоча насправді має місце прибуткова діяльність, в результаті чого місцеві бюджети недоотримають значні кошти.

Таким чином, перехід до ринкових відносин супроводжується змінами в сфері надання транспортних послуг, які виражаються в переорієнтації ринку на споживача. Це призводить до необхідності застосування нових управлінських рішень при організації міських пасажирських перевезень, створення якісно нових систем, здатних гнучко реагувати на мінливі умови функціонування й вимоги споживачів. Ефективним розв'язанням цього завдання є використання принципів логістики, які повинні бути реалізовані в тому, щоб кількість одиниць рухомого складу, режим його роботи й маршрути руху гарантували безпеку, надійність і по можливості безпересадочність доставки пасажирів до місця призначення.

Література:

1. 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.

2. Інвестиційний потенціал у логістиці: на прикладі автотранспорту / [К. Е. Фесенко, Л. Г. Зайончик, М. П. Денисенко, В. Г. Кабанов]. – К.: Наук. світ. – 2002. – 259с.

3. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели / [В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др.] – М.: Финансы и статистика, 2002. – 280с.