

## **Про напрями реформування галузі мет на рівні регіону**

С.В. ДВОРКІН, С.В. ТЕЛЯТНИК

*Харківська національна академія міського господарства*

*61002 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

*telyatniks@yandex.ru*

Міський електричний транспорт формує основу транспортної системи розвиненого міста. Його розвиток визначає містобудівельні перспективи, його екологічне становище. На даний момент міський електричний транспорт стикається з наступними базовими проблемами:

- високий ступінь зносу основних фондів МЕТ, особливо рухомого складу;
- незадовільне фінансове становище, здебільшого викликане низьким рівнем фактичних перерахуваннями на користь МЕТ дотацій, пов'язаних з перевезеннями пільгового контингенту;
- суттєвий рівень конкуренції з боку приватних перевізників, що використовують автомобільний транспорт;
- низький рівень оплати праці працівників МЕТ;
- недостатнє врахування фактору МЕТ при ремонті та реконструкції шляхів та регулюванні транспортних потоків;
- скорочення інфраструктурних об'єктів МЕТ та ін.

Досвід зарубіжних країн (Франція, США, Германия та ін.) підказує, що розвиток економіки вимагає розвитку мережі МЕТ. Це дозволяє суттєво покращити екологічний стан міста, особливо в центральних районах, владнати транспортну проблему, частково зняти негативні соціальні наслідки розмежування з точки зору рівня доходів.

Ті проблеми, що викладені вище, пов'язані здебільшого з фінансовими чинниками:

- практична відсутність державного та місцевого фінансування капітального ремонту та коштів для оновлення рухомого складу;
- часто не вигідні або важкі умови надання кредитів та лізингового фінансування оновлення рухомого складу;

- регіональні диспропорції у формуванні місцевих бюджетів, перенесення значної питомої ваги фінансування МЕТ на місцевий бюджет;
- пріоритет короткострокових фінансових чинників розвитку міста над соціальними та еколого-економічними;
- низька соціальна захищеність робітників ЖКГ в цілому.

Звідси можна виділити наступні основні завдання реформ в галузі МЕТ на рівні регіону:

- пошук альтернативних шляхів фінансування оновлення рухомого складу, колії та контактної мережі;
- підвищення прозорості вибору шляхів фінансування МЕТ на місцевому рівні, особливо великих інвестиційних проєктів;
- організаційна реформа управління МЕТ, особливо в частині врахування інтересів МЕТ при розвитку транспортної інфраструктури міста;
- зниження собівартості перевезень;
- подолання негативних наслідків монопольного становища підприємств МЕТ та ін.

З точки зору середньострокової перспективи реформа МЕТ на рівні регіону має підвищити престижність роботи на підприємстві МЕТ, зберегти (відновити) та розширити маршрутну мережу хоча б на рівні 2004р.

Кінцевими результатами реформи повинні бути: скорочення витрат електроенергії на 25%; впровадження стандартів енергоефективності на 100% підприємств міського електричного транспорту; підвищення рівня заробітної плати робітників МЕТ до середнього за країною; збільшення питомої ваги перевезень МЕТ до 75%.

Основними принципами реформи МЕТ повинні бути:

- підвищення самостійності підприємств МЕТ;
- перехід до беззбиткової роботи;
- енергозбереження, використання енергозберігаючих технологій;
- залучення територіальної громади до вирішення основних питань функціонування МЕТ;

- забезпечення рівності конкурентних умов для функціонування МЕТ у транспортній мережі.

В цілому розвиток МЕТ знизить транспортну втому мешканців міста, знизить екологічне навантаження, отже частково забезпечить стабільність та сталість розвитку міста. Це узгодить інтереси регіону з інтересами держави з точки зору досягнення макроекономічної стабільності, що є базовим принципом Стратегії економічних реформ поточного уряду. Крім того, розвиток пасажирських перевезень проходитиме із зменшенням державного втручання та підвищення конкурентоспроможності міської економіки. Це неодмінно пов'язане з технологічними оновленням МЕТ. Крім того, такі принципи Стратегії економічних реформ, як досягнення рівності розвитку всіх регіонів країни та необхідність міжнародної співпраці у справі реформ тісно пов'язані з забезпеченням енергоефективності та прозорістю для громадськості джерел фінансування розвитку МЕТ.

З метою реалізації засад реформування в сфері міського електротранспорту на регіональному рівні необхідні наступні зміни у чинних нормативно-правових актах:

- зміни до законів України, якими встановлено право пільгового проїзду у міському та приміському транспорті громадян за соціальною ознакою. Ці зміни дозволяють упорядкувати пільгові пасажироперевезення, створити умови для встановлення механізму їх надання;

- зміни до статті 11 Закону України «Про міський електричний транспорт», якими передбачено запровадження Типового договору про організацію надання послуг з перевезень міським електротранспортом (трамваєм, тролейбусом) для удосконалення взаємовідносин між підприємствами міського електротранспорту та органами місцевого самоврядування, стимулювання підприємств міського електротранспорту до більш ефективної роботи.

Крім того, з урахуванням вимог енергоефективності підприємств міського господарства пропонується включити умови з енергоефективності у Стандарт Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України «Послуги міського електричного транспорту. Показники якості» СОУ 60.2 – 3363588 –

0002:2006. На наш погляд, показники якості послуг МЕТ, викладені у даному галузевому стандарті, слід було доповнити такими, як, наприклад:

- група показників відповідності сучасним вимогам містобудування: щільність мережі пасажирського суспільного транспорту, зручність підходу до зупинок і місць пересадження пасажирів;

- група показників якості роботи персоналу підприємства МЕТ: ввічливість персоналу, кваліфікація водіїв транспортних засобів.