

**Илюшенко А.А.**  
*канд.экон.наук, доцент Расулова У.С.*  
Донецкий национальный университет экономики и  
торговли имени Михаила Туган-Барановского, Донецк, Украина

## **ТРАМВАЙНО – ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

Значение трамвайно-троллейбусного транспорта в экономике страны трудно переоценить, поскольку он обеспечивает значительную часть пассажироперевозок, и при этом тарифы на подобные перевозки являются более низкими в сравнении с тарифами на перевозку автомобильным и автобусным транспортом; соответственно можно констатировать ещё и определено социальное значение указанного вида транспорта. Кроме того, непосредственно для Украины значения трамвайно - троллейбусного транспорта повышается еще и с учетом практического отсутствия собственной национальной нефти и производных от нее, в том числе бензина, который используется на автотранспорте.

Значение транспорта указанной отрасли подтверждается динамикой удельного веса пассажироперевозок трамвайно-троллейбусным транспортом Украины в период 2006-2010 годов - таблица 1.

Таблица 1.

Удельный вес пассажироперевозок трамвайно-троллейбусным транспортом  
Украины [1]

| Виды транспорта                | Удельный вес пассажироперевозок в общей пассажироперевозке по годам, % |      |      |      |      |
|--------------------------------|--|------|------|------|------|
|                                | 2006   | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Троллейбусный                  | 22,0   | 20,0 | 19,0 | 18,0 | 18,0 |
| Трамвайный                     | 13,0   | 13,0 | 12,0 | 11,0 | 10,0 |
| Общее по двум видам транспорта | 35,0   | 33,0 | 31,0 | 29,0 | 28,0 |

Из проведенных расчетов можно сделать ряд выводов, а именно:

- Общий удельный вес перевозок пассажиров двумя видами анализируемого транспорта к концу указанного периода составлял практически 1/3 от общих пассажироперевозок. Однако стоит заметить, что в сравнении с 2006 годом она сократилась на 7%, что можно объяснить двумя причинами: во-первых, развитием среднего и малого предпринимательства в отрасли городских автоперевозок и, во-вторых, увеличением количества собственного автотранспорта у населения.
- Из двух анализируемых видов транспорта большая часть перевозок приходится на троллейбусный транспорт, что вполне естественно, поскольку он нуждается в меньших капиталовложениях и является менее технически сложным в эксплуатации;

- Динамика пассажироперевозок и трамвайным, и троллейбусным транспортом в течение анализируемого периода имеет тенденцию к сокращению.

Стоит заметить, что в приведенной выше таблице общая пассажироперевозка по годам включает как междугородние, так и городские перевозки. Можно констатировать, что за период 2006-2010 годов количество пассажиров, которые были перевезены трамвайным и троллейбусным транспортом, также сократилась на 9,9 и 5 млн.человек соответственно.

Как свидетельствуют данные проведенного исследования, в течение анализируемого периода пассажироперевозки транспортом анализируемой отрасли в Украине сократились на 51,61%, если сопоставлять количество перевезенных пассажиров 2010 года с 2000 годом. Причем количество пассажиров, перевезенных трамвайным транспортом, сократились на 48,29%, а троллейбусным - на 53,39%.

Целесообразно проанализировать состав и расходы на рабочую силу по предприятиям трамвайно-троллейбусного транспорта - таблица 2.

Таблица 2.

Анализ численности и средней заработной платы предприятий наземного транспорта [1]

| Показатели  | 2006<br>год | 2007<br>год | 2008<br>год | 2009<br>год | 2010<br>год |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Среднеучётное количество штатных работников в предприятиях транспорта и связи, тыс.чел.   | 991,3       | 977,2       | 974,0       | 935,5       | 945,2       |
| Темп изменения, %   | 99,9        | 98,6        | 99,7        | 96,0        | 101,0       |
| Среднеучётное количество штатных работников в предприятиях наземного транспорта, тыс.чел.   | 186,3       | 181,7       | 176,9       | 165,3       | 160,6       |
| Темп изменения, %   | 97,5        | 97,5        | 97,4        | 93,4        | 97,2        |
| Удельный вес среднеучётной численности работников предприятий наземного транспорта в общем количестве работников транспорта и связи, %                | 18,8        | 18,6        | 18,2        | 17,7        | 17,0        |
| Темп изменения, %   | 97,6        | 98,9        | 97,7        | 97,3        | 96,2        |
| Среднемесячная заработная плата работников предприятий транспорта и связи, грн.   | 1328,0      | 1670,       | 2207,0      | 2409,       | 2726,0      |
| Темп изменения, %   | 125,6       | 125,8       | 132,2       | 109,2       | 113,2       |
| Среднемесячная заработная плата работников предприятий наземного транспорта, грн.   | 846,0       | 1104,       | 1487,0      | 1525,       | 1690,0      |
| Темп изменения, %   | 131,0       | 130,5       | 134,7       | 102,6       | 110,8       |
| Удельный вес среднемесячной заработной платы на предприятиях наземного транспорта в среднемесячной заработной плате предприятий транспорта и связи, % | 63,7        | 66,1        | 67,4        | 63,3        | 62,0        |

Из проведенных расчетов становится очевидным, что в течение 2006-2010 годов количество штатных работников предприятий транспорта и связи имеет тенденцию к сокращению (за исключением 2010 года, однако и в этот период наращивание среднеучётной численности работников отрасли является незначительным). Что касается предприятий наземного транспорта, то, начиная с 2006 года, она все время сокращается, и в 2010

году численность работников предприятий наземного транспорта составляла лишь 61,98% от соответствующей численности 2001 года. Удельный вес работников предприятий наземного транспорта в среднем за анализируемый период равнялся 19,81% от общей среднеучётной численности работников предприятий транспорта и связи, но и здесь отмечается тенденция сокращения - если в 2001 году работники предприятий наземного транспорта составляли 24,7% от общего количества работников по отрасли, то в 2010 году - уже 17%.

Можно констатировать, что, как в целом по отрасли, так и по предприятиям наземного транспорта за анализируемый период среднемесячная заработная плата значительно выросла, что является естественным, принимая во внимание динамику индексов цен и уровня инфляции в стране за анализируемый период.

Однако негативной тенденцией является то, что в течение 2001-2010 годов среднемесячная заработная плата по предприятиям наземного транспорта ни разу не достигла среднеотраслевого уровня; кроме того, если в 2008 году заработная плата по предприятиям наземного транспорта составляла 67,4% от среднеотраслевой, то в 2010 - уже 62% ровно.

Обеспечение эффективной деятельности любой отрасли нуждается в соответствующих инвестициях, и потому целесообразно также провести анализ инвестиций в предприятия наземного транспорта за период 2006-2010 годов.

Как свидетельствуют результаты исследования, за анализируемый период общий объем инвестиций в предприятия транспорта и связи вырос на 290,25%. Однако необходимо отметить, что такое резкое увеличение обусловлено в значительной степени и девальвацией национальной валюты; соответственно реальный объем инвестиций в отрасль является более скромным. Это подтверждается и тем фактом, что, если сравнивать объемы инвестиций в анализируемую отрасль с общими объемами инвестиций в национальную экономику, то, если в 2001 году инвестиции в отрасль составляли 22,9% от общих, то в 2010 году - уже только 17%, то есть сократились на 5,9 пункта. Что касается размера инвестиций в предприятия наземного транспорта, то здесь ситуация является немного более позитивной - во-первых, темп их наращивания в 2010 году в сравнении с 2002 составляет 474,4%, а во-вторых - имеет место тенденция увеличения удельного веса инвестиций в деятельность наземного транспорта в общем объеме инвестиций в национальную экономику - на 0,2 пункта.

Если анализировать темпы изменения объема инвестиций в отрасль в целом и в предприятия наземного транспорта в частности, то можно констатировать, что по предприятиям наземного транспорта имеют место большие колебания - в течение 2006-2007 и 2010 годов объемы инвестиций в предприятия наземного транспорта росли большими темпами, чем в отрасль в целом; зато в 2008-2009 годах наблюдалось более резкое падение объемов инвестиций, чем в среднем по отрасли.

Уместным будет анализ того, каким образом исследованные объемы инвестиций повлияли на состояние материально-технической базы предприятий анализируемой отрасли. Для этого были проведены расчеты, представленные таблицей 3.

Таблица 3.

Анализ длины транспортных линий трамвайно-троллейбусных предприятий Украины [1]

| Показатели   | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010 |
|--|-------|-------|-------|-------|------|
| Эксплуатационная длина троллейбусных линий общего пользования (в однопутном исчислении), тыс.км. | 4,4   | 4,5   | 4,4   | 4,5   | 4,4  |
| Темп изменения, %  | 100,0 | 102,3 | 97,8  | 102,3 | 97,8 |
| Эксплуатационная длина трамвайных путей общего пользования (в однокольном исчислении), тыс.км.   | 2,0   | 2,0   | 2,0   | 2,0   | 2,0  |
| Темп изменения, %  | 95,2  | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100, |

Как свидетельствуют данные приведенной выше таблицы, в общей эксплуатационной длине троллейбусных линий и трамвайных путей за анализируемый период значительных изменений не наблюдалось; длина первых несущественно увеличилась (на 0,1 тыс.км.), вторые же снизились на 0,1 тыс.км.

Подводя итог проведенному исследованию можно констатировать, что анализируемая отрасль имеет большое значение как с экономической, так и с социальной точек зрения. Однако имеются явные проблемы в ее функционировании, а именно: сокращение среднеучётной численности занятых работников, достаточно небольшой уровень оплаты труда, незначительный объем инвестирования и сокращение материально-технической базы.

Библиографический список

1. [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)