

СЕКЦІЯ 4 РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 621.337:338.4

Агамас П.Й.
*кандидат економічних наук, професор,
професор кафедри міжнародних фінансів, обліку та оподаткування
Університету імені Альфреда Нобеля*

Годько Т.О.
*магістрант
Університету імені Альфреда Нобеля*

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ МІСТА ДНІПРО

АНОТАЦІЯ

У статті виконано аналіз стану і перспектив розвитку міського пасажирського електротранспорту. Визначено комплекс заходів, спрямованих на підвищення ефективності роботи цієї галузі комунального господарства у місті Дніпро. Розкрито зміст Програми перспективного розвитку транспортного комплексу міста на період до 2022 р. Зроблено висновки про доцільність і необхідність запровадження у міському електротранспорті електронних проїзних документів.

Ключові слова: міський електротранспорт, пасажиропотоки, економічна ефективність, розвиток, стратегія, паркінг.

АННОТАЦИЯ

В статье выполнен анализ состояния и перспектив развития городского пассажирского электротранспорта. Определен комплекс мероприятий, направленных на повышение эффективности работы этой отрасли коммунального хозяйства в городе Днепр. Раскрыто содержание Программы перспективного развития транспортного комплекса города на период до 2022 г. Сделаны выводы о целесообразности и необходимости внедрения на городском электротранспорте электронных проездных документов.

Ключевые слова: городской электротранспорт, пассажиропотоки, экономическая эффективность, развитие, стратегия, паркинг.

ANNOTATION

The article analyzes the state and development prospects of urban passenger electric vehicles. A set of measures aimed at improving the efficiency of this sector of the communal services in the city of Dnipro has been identified. The contents of the Program of perspective development of the transport complex of the city for the period up to 2022 are revealed. The conclusions about the expediency and necessity of introduction of electronic travel documents in the city electric transport are made.

Key words: urban electric transport, passenger traffic, economic efficiency, development, strategy, parking.

Постановка проблеми. Громадський транспорт міста є однією з найважливіших галузей, що формують необхідні передумови для стабільної роботи господарського комплексу і забезпечують життєдіяльність суспільства у виробничій і соціальній сферах.

Нині транспортна галузь загалом задовольняє потреби економіки та населення у перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості, ефективність перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективність, техногенне навантаження на навколишнє природне середови-

ще не відповідають вимогам сучасності. Серйозними проблемами галузі транспорту є значна зношеність основних засобів, зокрема рухомого складу, недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення та забезпечення інноваційного розвитку галузі, обмеженість бюджетного фінансування та амортизаційних відрахувань, недосконалість механізму лізингу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вагомих наукових досліджень проблем пасажирських перевезень міським електротранспортом можна виділити праці таких зарубіжних і вітчизняних вчених-економістів, як І. Ансофф [1], М. Портер [2], А. Томпсон [3], Т.О. Фролова [4], у сфері сталої роботи міськелектро-транспорту важливими є роботи В.К. Долі [5] та Г.А. Варелопуло [6], у сфері вдосконалення інфраструктури міст – публікації В.І. Торкатюка [7] та інших науковців.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Але практика роботи міського електротранспорту в сучасних умовах господарювання вимагає додаткових досліджень та публічного обговорення. Дослідження з цієї теми потребують постійної актуалізації.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є висвітлення програми та декларування умов сталого розвитку транспортного потенціалу міста, реформування транспортного комплексу для створення сучасної системи організації та управління пасажирськими перевезеннями; забезпечення соціальної захищеності жителів віддалених мікрорайонів міста та поліпшення транспортного обслуговування мікрорайонів, де відсутні послуги з перевезення міським електричним транспортом; своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення, підприємств та організацій у пасажирських перевезеннях; безпечне функціонування транспорту та захист економічних інтересів підприємств і організацій пасажирського автотранспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку гос-

подарської діяльності підприємств і організацій пасажирського автотранспорту; обмеження монополізму, розвиток конкуренції та координація роботи різних видів транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Громадський пасажирський транспорт – важлива інфраструктурна складова міського господарства, економічну і соціальну роль якого важко переоцінити. Для виконання завдань, поставлених перед транспортною інфраструктурою, повного, своєчасного і якісного транспортного обслуговування населення потрібне рішення цілого комплексу питань, які пов'язані з подальшим розвитком ринкових відносин і підвищенням ефективності діяльності транспортного комплексу.

Соціальний ефект від розвитку системи міського пасажирського транспорту виявляється у підвищенні доступності населення до закладів освіти, охорони здоров'я та спорту, культури і відпочинку, торгівлі, що сприяє повному задоволенню попиту населення на різні види послуг. У зв'язку з цим економічний потенціал міста та розвиток системи міського пасажирського транспорту взаємозумовлені. Стан економіки в державі та регіонах знаходить своє відображення у роботі підприємств транспортної інфраструктури, наслідком чого стало зниження обсягів перевезень та якості транспортного обслуговування населення. Наші дослідження за даними КП «Дніпровський електротранспорт» Дніпровської міської ради свідчать про те, що обсяги перевезень пасажирів електротранспортом за період 2015–2017 рр. мали стійку тенденцію до зниження (табл. 1).

Як видно з даних табл. 1, обсяги перевезень пасажирів електротранспортом знизилися на 7,62%: трамваями – з 84,4 млн. ос. у 2015 р. до 36,0 млн. ос. у 2016 р., тролейбусами – з 36,0 до 34,9 млн. ос. відповідно. Скорочення обсягу перевезень пасажирів обумовлено кількома причинами. По-перше, це пов'язано із зростанням рівня автомобілізації: в умовах економічного зростання та доступності кредитних ресурсів збільшився відтік пасажирів з громадського транспорту на індивідуальний легковий та на маршрутні

таксі. По-друге, це пояснюється зниженням рівня реальних доходів населення. Крім того, частка доходів місцевих бюджетів також продовжує знижуватися, отже, не вистачає коштів для підтримки транспортного господарства. По-третє, відбуваються швидке старіння та зношення рухомого складу міського електротранспорту.

Міське комунальне підприємство «Дніпровський електротранспорт» є основним комунальним перевізником, який забезпечує перевезення пасажирів транспортними магістралями міста. Середньодобовий випуск рухомого складу у місті становить 286 одиниць, зокрема 93 тролейбуси та 193 трамваї. Щодобові перевезення становлять понад 300 тис. осіб, 60% яких, згідно з приблизними розрахунками, відносяться до пільгових категорій.

Транспортний комплекс міста на сучасному етапі характеризується незадовільним станом рухомого складу міського електротранспорту, адже основні засоби підприємства зношені більше ніж на 90%. На балансі підприємства перебувають 172,14 км трамвайної колії, з яких не відповідають вимогам нормативної документації, згідно з результатами технічного огляду, 40,0 км; 555,8 км контактної мережі (в один провід), з яких 50,35 км трамвайної та 71,0 км тролейбусної не відповідають вимогам нормативної документації; 38 тягових підстанцій, 4 яз яких перебувають в аварійному стані. Розподіл рухомого складу електротранспорту наведений у табл. 2.

Враховуючи те, що нормативний, закладений заводом-виробником, строк експлуатації транспортних засобів становить для трамваїв 16 років, для тролейбусів 10 років, з даних табл. 2 бачимо, що 91,4% рухомого складу міського електротранспорту вже відслужили свій нормативний строк експлуатації і підлягають заміні, але за останні 10 років не введено в експлуатацію жодного трамвайного вагона. Деяко краще становище тролейбусного парку, де за останні 10 років оновлено 24 одиниці (17,8%) рухомого складу.

Крім того, у місті спостерігається перенавантаження вулично-дорожньої мережі особистими (приватними) автомобілями, що створює

Таблиця 1

Перевезення пасажирів електротранспортом у м. Дніпро за 2015–2017 рр., млн. ос.

Вид транспорту	2015 р.	2016 р.	9 місяців 2017 р.
Трамвай	84,4	76,3	56,0
Тролейбус	36,0	34,9	27,0
Всього	120,4	111,2	83,0

Таблиця 2

Структура рухомого складу електротранспорту м. Дніпро за роками експлуатації

Рухомий склад	Строк експлуатації, років				Усього
	До 5	5–10	10–15	Понад 15	
Тролейбуси, од.	11	13	4	107	135
Трамвайні вагони, од.	–	–	6	254	260
Усього, од.	11	13	10	361	395
Те ж, у відсотках	2,8	3,3	2,5	91,4	100

серйозні перешкоди для роботи громадського транспорту. Тому робота галузі повинна супроводжуватися застосуванням адміністративно-правових та економічних механізмів, архітектурно-планувальних рішень для підвищення пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі і створення пріоритетних умов для громадського транспорту. Маршрутна мережа електротранспорту не завжди відповідає пасажиропотоку, тому одні маршрути переповнені, а на інших (особливо в пікові години) курсують напівпорожні трамваї та тролейбуси. На низці напрямків велика частка поїздки потребують пересадок. Великі труднощі в організації сучасного обслуговування міського транспорту пов'язані з вузькими вулицями, застарілим плануванням міста. Таке становище на транспорті сприяє високому рівню транспортної дискримінації, тобто коли через недостатній розвиток транспортної системи люди відчувають додаткові труднощі під час отримання освіти, охорони здоров'я, соціальної допомоги.

Розглядаючи досвід зарубіжних країн, можна відзначити, що, наприклад, мобільність у США захищена на рівні конституційних стандартів. Мобільність населення в Україні є критичною порівняно з передовими країнами як через недостатній рівень доходів, так і через брак сучасних транспортних комунікацій, недосконалість громадського транспорту. Низька територіальна рухливість уповільнює темпи зростання добробуту та якості життя українців, оскільки заважає створенню загальнодержавного та регіональних ринків праці, соціальної та професійної мобільності, вирішенню житлової проблеми у великих міських агломераціях тощо. Основною причиною збитковості великих і середніх підприємств транспорту загального користування, а саме електротранспорту, є недостатнє фінансування з боку бюджетів усіх рівнів витрат перевізників, пов'язаних з виконанням перевезень пасажирів за регульованими тарифами та перевезень пільгових категорій пасажирів. Таким чином, основною причиною труднощів підприємств електротранспорту є дефіцит фінансових ресурсів для придбання нових транспортних засобів, створення сучасної інфраструктури. Не секрет, що багато країн також стикаються з дефіцитом бюджетних коштів, однак практично в усіх економічно розвинених країнах з бюджетів виділяють до 80% коштів, необхідних для придбання внутрішньоміських транспортних засобів і реконструкції інфраструктури. Підприємства пасажирського транспорту знаходяться в стані постійного фінансової кризи, що виявляється в швидкому багаторазовому зростанні витрат на придбання енергії, палива, ремонтних матеріалів тощо.

Внаслідок цього діяльність більшості пасажирських підприємств підтримується за рахунок коштів місцевих бюджетів, проте наявний рівень цієї підтримки вкрай недостатній. Постає питання, яким шляхом має розвиватися

транспортна інфраструктура в наших містах найближчими роками, а також яке місце посідає її доступність в соціально-економічному житті нашого суспільства. У світовій практиці є досвід вирішення транспортних проблем найбільших міст. Так, нині населення Сеула становить близько 10 млн. осіб, а транспортна система міста є однією з найдосконаліших і найдешевших у світі. Домогтися такого результату вдалося багато в чому завдяки розвитку громадського транспорту. Одна з основних ідей цього напрямку розвитку міста полягала в наданні переваги для руху автобусів і з'єднання їх з системою метро. Якщо 10 років тому автобусами в Сеулі користувалися лише 15% городян, то тепер – близько 60% [8].

Спираючись на передовий досвід інших країн та міст, у місті Дніпро на 2017–2022 рр. розробили програму розвитку транспортного комплексу з урахуванням вимог Законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух», «Про міський електричний транспорт», «Про ціни і ціноутворення» відповідно до транспортної стратегії України на період до 2020 р., схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р [9], Концепції Державної цільової програми будівництва та розвитку мережі метрополітенів на період до 2020 р., схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2011 р. № 1363-р та інших нормативно-правових актів України [10].

Основними напрямками реалізації Програми є розвиток транспортної інфраструктури шляхом будівництва пасажирських терміналів, паркінгів і стоянок для автомобілів; виділення на проїжджій частині вулиць окремих смуг для руху пасажирського транспорту загального користування; оновлення та формування раціональної структури парку рухомого складу з урахуванням потужності, вантажопідйомності, пасажиромісткості, спеціалізації транспортних засобів; пріоритетного оновлення рухомого складу, призначеного для здійснення соціально значущих пасажирських перевезень (пільгових категорій громадян, осіб з обмеженими фізичними можливостями); стимулювання розвитку екологічно чистих видів транспорту (трамвай, тролейбус, метро тощо); підвищення інвестиційного клімату шляхом створення сприятливих умов для забезпечення привабливості галузі транспорту для інвестицій, зокрема іноземних, а також оновлення та модернізації матеріально-технічної бази галузі; удосконалення системи забезпечення оплати вартості проїзду у міському транспорті; довгострокове планування розвитку міської транспортної мережі шляхом розроблення схем транспортної мережі шляхом розроблення рівня пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі, утворення центрів регулювання руху міського транспорту; створення автоматизованих систем управління ру-

хом міського транспорту; розроблення програм підвищення безпеки руху.

Складний фінансовий стан галузі частково пов'язаний з постійним підвищенням цін на матеріальні ресурси, а саме електроенергію, запасні частини, воду, інші види матеріалів, і, як наслідок, зростанням собівартості транспортних перевезень. Відшкодування витрат у вигляді дотацій підприємствам міського транспорту покриває лише поточні експлуатаційні витрати, при цьому не вистачає коштів для оновлення парку рухомого складу.

Майже 90% трамвайних вагонів і тролейбусів відпрацювали свій нормативний строк експлуатації і підлягають списанню. Більше половини рухомого складу потребує капітальних та капітально-відновлювальних ремонтів із заміною кузовів. Позитивним для галузі є те, що в Україні створений власний виробничий потенціал для виготовлення трамвайних вагонів і тролейбусів. Вітчизняні виробники здатні виготовити понад 300 тролейбусів та 100 трамвайних вагонів за рік, а за необхідності збільшити виробництво та повністю забезпечити ними міста України. Однак замовлення на їхнє придбання від власників підприємств електротранспорту майже відсутні. Через відсутність коштів у підприємств міського електротранспорту та обмежені можливості місцевих бюджетів парк трамвайних вагонів і тролейбусів щороку оновлюється лише на 8–10 відсотків від мінімальної потреби.

Одним з найбільш важливих завдань, пов'язаних з вирішенням основних проблем розвитку системи міського пасажирського транспорту, є розробка механізму відшкодування витрат, орієнтованого на покриття не тільки поточних експлуатаційних витрат, але й на забезпечення інвестицій в оновлення рухомого складу і зміцнення всієї матеріально-технічної бази підприємств. Обсяг, види і якість транспортних послуг у містах необхідно формувати не тільки на основі можливостей прямого надходження коштів від їх оплати населенням, але й з урахуванням зовнішніх соціальних і економічних ефектів, що виникають під час надання таких послуг. Модернізація системи міського пасажирського транспорту повинна бути спрямована на створення рівноправності у взаємовідносинах перевізника і споживача транспортної послуги. Вирішення задач щодо розробки організаційно-економічних методів управління міським пасажирським транспортом, адаптованих до сучасних умов ринку транспортних послуг, можна досягти тільки шляхом використання інновацій і сучасних технологій управління, які дадуть змогу підвищити рівень ефективності цієї соціально значущої економічної системи. Здійснення системних змін у роботі міського пасажирського транспорту забезпечить підвищення його ефективності та реалізацію широкого комплексу заходів. По-перше, визначення оптимального обсягу послуг з перевезення пасажирів на основі вивчення пасажиропотоку та його змін

у зв'язку з розвитком міської інфраструктури, зростанням житлового будівництва. По-друге, підвищення безпеки дорожнього руху та поліпшення екології міського середовища. По-третє, удосконалення транспортної мережі міста на основі визначення першочергових ділянок, які потребують реконструкції та розвитку; формування дублюючих магістралей і перерозподіл потоків міського пасажирського транспорту по транспортній мережі, облаштування пішохідних переходів, світлофорних об'єктів, що забезпечують безперервність транспортного потоку. По-четверте, оновлення парку рухомого складу міського пасажирського транспорту з урахуванням визначення оптимальної кількості рухомого складу по кількості і місткості, економічного обґрунтування вибору марок рухомого складу за видами міського пасажирського транспорту. Для успішного вирішення завдань повного та якісного задоволення потреб населення у транспортному обслуговуванні необхідне створення нової моделі розвитку підприємств міського пасажирського транспорту, підлаштованої під явища соціально-економічних змін, що дає змогу забезпечувати належний рівень фінансування.

Для підвищення якості перевезення електротранспортом Верховна Рада України прийняла Закон, яким вводиться автоматизована система обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті. Закон пропонує відмовитися від готівкового розрахунку на основі паперових квитків і перейти на так званий електронний квиток.

Електронний квиток – це проїзний документ установленої форми, що після реєстрації в автоматизованій системі обліку оплати проїзду надає право пасажирові на отримання транспортних послуг. Передбачається, що одна картка буде діяти для всього міського транспорту, а також її можна буде поповнювати за допомогою інтернет-банкінгу, терміналу, в касах магазинів, за допомогою мобільного додатку або СМС. Для пільгової категорії населення також передбачені електронні квитки. Єдине, вони можуть отримувати їх безкоштовно. Щодо туристів, то вони зможуть придбати собі квитки в магазинах або терміналах. Причому вже доведено, що собівартість одного паперового квитка вище, ніж собівартість виготовлення електронного квитка.

За новим Законом проїзд без квитка карається штрафом у тридцятикратному розмірі від вартості квитка. За словами радника міністра інфраструктури і заступника мера міста Дніпро Яніки Мерило, з впровадженням електронного квитка місто отримує точну статистику транспортних потоків. Завдяки цьому можна буде оптимізувати маршрути і компенсувати пільги за реальними розрахунками. «Обсяг надаваних транспортних послуг у Дніпрі приблизно 1,4 млрд. грн. За мінімальними оцінками, 20% транспортних послуг – в «тіні», а повне впровадження електронного квитка дозволило б вивести з «тіні» приблизно 350 млн. грн. за рік. Це можна порівняти з 4% міського бюджету, хоча

не вся сума, виведена з «тіні», перейде прямо до міського бюджету», - зазначала вона [11].

Але кондуктори можуть не хвилюватися: попри нову сучасну систему, звільняти їх не будуть. Для них проведуть спеціальні навчання та перекваліфікують у контролерів та консультантів, також буде можливість реорганізації інших комунальних підприємств. На першому етапі вони виконуватимуть роль консультантів, розповідаючи пасажиром про роботу нової системи та можливості оплати. Водночас контролери матимуть спеціальний пристрій, котрий буде зчитувати інформацію з електронних карток та перевіряти, чи всі сплатили проїзд,

Впровадження електронного квитка не несе жодної загрози правам пільгових категорій населення, а навіть навпаки, як переконані у муніципалітеті, він гарантуватиме пасажиру його право на пільги. До того ж, згідно з Законом, пільгові категорії ним забезпечуються безкоштовно.

Запровадження електронного квитка значно спростить роботу водіїв громадського транспорту, вестиметься реальний облік пасажиропотоку, спроститься оплата проїзду пасажиром (такий вид оплати буде надзвичайно зручним і доступним); це реальна можливість оплати банківською картою, оплати через мобільний телефон (створення спеціального додатку для смартфонів на операційній системі Android, IOS, Windows); можливість вибирати номінал квитків: одноразовий, місячний, піврічний, річний.

Щоб квиток функціонував у місті Дніпро, знадобиться деякий час, адже рухомий склад потрібно забезпечити відповідним технічним обладнанням, а саме валідаторами (пристроями для зчитування карток), турнікетами і програмним забезпеченням. Введення е-квитка у Дніпрі вимагає істотних інвестицій, а саме 8 млн. доларів, або майже 210 млн. грн. Кошти необхідно виділити з міського бюджету. У мерії не виключають, що з часом до процесу фінансування можуть приєднатися і міжнародні інвестори. Згідно з попередніми прогнозами перші картки запрацюють в місті вже восени цього року. Перш за все їх вручать сім'ям загиблих учасників АТО. Згідно з рішенням міськради від 2 грудня 2016 р. вони мають право на безкоштовний проїзд у громадському транспорті. Безкоштовно отримати картки також зможуть і близько 400 тис. городян пільгових категорій. Точна вартість квитка буде визначена після проведення необхідних тендерів. Згідно з попередніми підрахунками його ціна складе близько 70–100 грн. За словами Яники Мірило, у Дніпрі електронний квиток буде виконувати також функції картки городянина і буде надавати доступ до електронної медичної картки, черг у Центрах надання адміністративних послуг та лікарнях. За підсумками голосування картка буде оздоблена петриківським розписом. За такий стиль проголосували 2 тис. дніпрян. За оцінкою міністра інфраструктури Володимира Омеляна, до впровадження е-квитка найбільше готові Дніпро та Львів [12].

Висновки. Міський пасажирський транспорт – один з основних елементів соціальної інфраструктури міста, який забезпечує потреби жителів у міських і приміських перевезеннях. Надійна і ефективна робота громадського транспорту міста є найважливішим показником соціально-політичної та економічної стабільності. Електротранспорт відіграє найважливішу роль у процесі перевезення пасажирів. Виконання Програми дасть змогу забезпечити доступність транспортних послуг для усіх верств населення; своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення, підприємств і організацій у пасажирських перевезеннях; безпечне функціонування транспорту; баланс інтересів органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг і суб'єктів господарювання; пріоритетність розвитку міського електро-транспорту; впровадження єдиної транспортної системи пасажирських перевезень у місті Дніпро; стабільність, прозорість і прогнозованість тарифів; оновлення пасажирського рухомого складу; створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері пасажирського автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції; раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів; забезпечення стабільного обслуговування віддалених мікрорайонів міста послугами за регульованими тарифами; забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання.

Виконання цієї Програми – важливе завдання місцевої влади і всіх учасників транспортно-го процесу.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия / И. Ансофф ; пер. с англ. – СПб. : Питер, 2008. – 432 с.
2. Портер М. Международная коференция / М. Портер ; пер. с англ. – М. : Международные отношения, 1993. – 896 с.
3. Томпсон А.А. Стратегический менеджмент: концепции и ситуации для анализа / А.А. Томпсон, А.Дж. Стрикленд. – 12-е изд. – М. : ИД «Вильямс», 2014. – 928 с.
4. Фролова Т.О. Корпоративні стратегії глобального інвестиційного бізнесу / Т.О. Фролова // Ефективна економіка. – 2012. – № 6. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1130.
5. Доля В.К. Пасажирські перевезення : [підручник] / В.К. Доля. – Х. : Форт, 2011. – 504 с.
6. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте / Г.А. Варелопуло. – М. : Транспорт, 1981. – 200 с.
7. Анализ особенностей выбора пассажирского вида транспорта при городских пассажирских перевозках / [В.И. Торкатюк, М.В. Юров, А.Ю. Палант, А.И. Кириченко, С.А. Ларина] // Коммунальное хозяйство городов. – 2008. – Вып. 85. – С. 72–78.
8. Сергиенко Н.В. Приоритеты и бюджетные механизмы управления общественным сектором экономики / Н.В. Сергиенко // Финансы и кредит. – 2011. – № 6. – С. 33–40.

9. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р.
10. Питання впровадження системи електронної взаємодії органів виконавчої влади : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2011 р. № 1363-р.
11. Вікна [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://vikna.if.ua/news/category/ua/2017/01/18/66505/view>.
12. Інформаційне агентство «Уніан» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://economics.unian.ua>
5. Dolya, V.K. (2011), *Passazhirskiye perezovzki* [Passenger transportation], Fort, Khar'kov, Ukraine.
6. Varelopulo, A. (1981), *Organizatsiya dvizheniya i perezovzok na gorodskom passazhirskom transporte* [Organization of traffic and traffic in urban passenger transport], Transport, Moscow, Russia
7. Torkatyuk, V.I., Yurov, M.V., Palant, A.Y., Kirichenko, A.I. and Larina, S.A. (2008), "Analysis of the peculiarities of the choice of the passenger mode of transport in urban passenger transportation", *Kommunal'noye khozyaystvo gorodov: nauch.-tekhn. sb.* – Vol. 85, pp. 72-78, Tekhnika, Kyiv, Ukraine.
8. Sergiyenko, N.V. (2011), "Priorities and budgetary management mechanisms of the public sector of the economy", *Finansy i kredit*, no 6, pp. 33-40.
9. Cabinet of Ministers of Ukraine (2010), "Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Transport Strategy of Ukraine for the Period until 2020", 20.10.2010, no. 2174-r.
10. Cabinet of Ministers of Ukraine (2011), "Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine "Issues of Implementation of the Electronic Interaction System of Executive Bodies", 28.12.2011, no. 1363-r.
11. Vikna (2017), available at: <http://vikna.if.ua/news/category/ua/2017/01/18/66505/view> (Accessed 27 August 2017).
12. Information agency Unian (2017), available at: <https://economics.unian.ua> (Accessed 27 August 2017).

REFERENCES

1. Ansoff, I. (2008), *Novaya korporativnaya strategiya* [A new corporate strategy], per. s angl., Piter, SPb, Russia
2. Porter, M. (1993), *Mezhdunarodnaya konferentsii* [International Conference], per. s angl., Mezhdunarodnyye otnosheniya, Moscow, Russia
3. Tompson, A.A. and Striklend, A.Dzh. (2014), *Strategicheskij menedzhment: kontseptsii i situatsii dlya analiza* [Strategic management: concepts and situations for analysis], dvenadtsatogo izd., ID Vil'yams, Moscow, Russia
4. Frolova, T.A. (2012), "Corporate Strategies of Global Investment Business", *Effektivnaya ekonomika*, no 6, available at: www.economy.nayka.com.ua/?Op=1&z=1130 (Accessed 2 October 2017).

Atamas P.Y.

*Candidate of Economic Sciences, Professor,
Professor at Department of International Finance, Accounting and Taxation,
Alfred Nobel University*

Hodko T.O.

*Graduate Student,
Alfred Nobel University*

PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF URBAN ELECTRIC TRANSPORT IN DNIPRO

Public transport is one of the most important branches of the economy, which creates the necessary conditions for the stable work of the entire national economic complex and provides the vital activity of society in both social and industrial spheres.

The article considers the prerequisites for the sustainable development of transport potential of Dnipro, which is based on: creation of a modern system of organization and management of passenger transportation; improvement of transport services for residents of remote districts; timely, complete, and qualitative satisfaction of needs of the population, enterprises, and organizations in passenger transportation; safe operation of transport and protection of economic interests of all participants in the transport process; restriction of monopoly and coordination of various types of urban passenger transport.

According to statistics of the enterprise "Dniprovsky Electric Transport", the volumes of passenger transportation by electric transport in Dnipro in 2016 compared to the previous year decreased by 7.62%. The reasons for this were: an increase in the level of road transport; reduction of real incomes and subsidies from the local budget in support of transport; rapid aging and wear of rolling stock of urban electric transport. According to the latest data, 91.4% of the rolling stock of urban electric vehicles has served their normative lifetime. Over the past 15 years, the fleet of tram cars has increased by only 6 units, or by 2.1%. There are problems with overloading the road and road network with private motor transport.

To solve the transport problem in Dnipro, there is developed a program of development of the transport complex for the period of 2017–2022, which includes: development of transport infrastructure; updating of rolling stock of passenger transport; stimulating the development of environmentally friendly modes of transport; increase of investment attractiveness of city passenger transportation; modernization and updating of the material and technical base of the industry; improvement of payment for fare and registration of passenger traffic by means of introduction of electronic travel documents; creation of automated control systems for urban electric transport.