

УДК 330.342.3

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-29>**Захаров Д.С.**

кандидат технічних наук, докторант,  
Харківський національний університет  
міського господарства імені О.М. Бекетова  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-5751-6771>

**Zakharov Denys**

O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

## АНАЛІЗ СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Виробництво, розподіл та споживання благ неможливі без участі транспорту, зокрема міського громадського транспорту. Міський громадський транспорт та його інфраструктура зазнали втрат за період воєнної агресії, але поступово відновлюються завдяки зусиллям міських рад та допомозі країн-партнерів. Тому вважаємо актуальним проаналізувати наявний стан та перспективи розвитку міського громадського транспорту нашої країни. В статті надано аналіз основних показників результативності роботи підприємств галузі: обсяги транспортної роботи, пасажироперевезення, витрати та доходи підприємств. Зазначено, що в цілому по країні у 2022 році спостерігався значний стрибок униз всіх економічних показників, але підсумки 2023 року вселяють надію на відродження галузі. Треба зберегти цю тенденцію у 2024 році та в усі повосенні роки, коли галузь буде дуже затребувана.*

**Ключові слова:** міський громадський транспорт, транспортна робота, пасажироперевезення, витрати та доходи підприємств, джерела фінансування.

## ANALYSIS OF THE STATE AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF URBAN PUBLIC TRANSPORT IN UKRAINE

*The production, distribution and consumption of goods is impossible without the participation of transport, in particular urban public transport, which is in a deep economic crisis, which only deepens with the passage of time. In addition, the city's public transport and its infrastructure suffered huge losses during the period of full-scale military aggression, but are gradually being restored thanks to the efforts of the city councils and the help of partner countries. Therefore, we consider it important to analyze the current state and prospects for the development of urban public transport in our country. The article identified, researched and analyzed the main performance indicators of enterprises that are part of the Corporation of Urban Electric Transport Enterprises of Ukraine "Ukrelektrotrans", namely: volumes of transport work, volumes of passenger transportation, own expenses and revenues for 2022–2023. The analysis of the dynamics of all technical and economic indicators without exception showed that in the country as a whole in 2022 they significantly decreased compared to the indicators of 2021, but in 2023 the opposite trend was observed – an increase in the volume of transport work, passenger transportation, income and expenses at almost all enterprises of the country. Regarding the analysis and comparison of the indicator of cost coverage of enterprises at the expense of their own income from the main type of activity (income from the sale of travel tickets) and the indicator of cost coverage at the expense of all available items of income, the first indicator remains at an extremely low level, like all previous ones years of existence of city public transport. But the financing of enterprises at the expense of external sources made record figures for the industry, which determined the sufficient level of the indicator of cost coverage at the expense of all available income items. So, the lack of financing, which is so often talked about by the managers of transport companies, has been overcome. Therefore, the results of 2023 inspire hope for the revival of the industry. It is necessary to maintain this trend in 2024 and in all the post-war years, when the industry will be in high demand.*

**Keywords:** urban public transport, transport work, passenger transport, costs and revenues of enterprises, sources of financing.

**JEL classification:** L91, R41, R49, O32

**Постановка проблеми.** До основних економічних складових будь-якої країни входять виробництво, розподіл та споживання благ. Всі вони неможливі без участі транспортного комплексу, до якого відносять всі види транспорту та транспортну інфраструктуру. Особливе місце в ньому відіграє міський громадський транспорт (з власною інфраструктурою). Здійснення перевезень пасажирів в межах територій міст визначає його специфіку та обмежує його територіальне розташування, хоча з розвитком новітніх видів транспорту – електробусів, тролейбусів з автономним ходом – його територіальна обмеженість сягнула найближчих приміських територій. Отже, комфортне життя містян неможливе без забезпечення якісними транспортними

послугами. Однак галузь міського громадського транспорту продовжує знаходитись в глибокій економічній кризі, яка з плином часу лише поглиблюється. Міський громадський транспорт та його інфраструктура зазнали величезних втрат за період повномасштабної воєнної агресії, але поступово відновлюються завдяки зусиллям міських рад нескорених міст та допомозі країн-партнерів. Тому вважаємо за потрібне проаналізувати сучасний стан та найближчі перспективи розвитку міського громадського транспорту нашої країни.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Особливостям та шляхам розвитку, вдосконаленню роботи транспортної системи України та її складової – міського громадського транспорту – приділяли увагу в своїх

публікаціях як науковці, так і транспортники-практики. Шляхи досягнення сталої роботи міського громадського транспорту в своїм монографіях досліджували О.І. Никифорук [1], О.Ю. Палант [2], Є.Н. Водозов та ін. [3], дослідженню проблематики сталої роботи транспортних систем міст методами математичного моделювання присвячені наукові роботи М.І. Адаменко та ін. [4–5], функціонуванню окремих видів громадського транспорту – тролейбусних систем [6–7], трамвайних господарств [8–9], автобусного сполучення [10], сталої роботи метрополітенів [11–12] присвячені роботи українських науковців.

Окремо треба відзначити чисельні статті О.Ю. Паланта щодо дослідження техніко-економічних показників роботи міського електричного транспорту України в різні періоди його функціонування, зокрема це роботи [13–16]. Однак, досліджень щодо стану галузі у воєнні роки доволі мало.

**Метою статті** є дослідження техніко-економічних показників роботи міського електричного транспорту України за 2022–2023 воєнні роки та перспективи щодо відновлення повноцінної роботи міського транспортного комплексу в найближчій перспективі.

**Виклад основних результатів дослідження.** В статті на прикладі основних економічних показників

роботи підприємств, що входять до складу Корпорації підприємств міського електричного транспорту України «Укрелектротранс» [17], за 2022–2023 роки подається системний аналіз стану міського громадського електричного транспорту країни. Аналіз стану розвитку передбачає формування системи показників діяльності та моніторинг їх динаміки [13].

Основні показники результативності роботи підприємств галузі, що будуть досліджені:

- обсяги транспортної роботи;
- пасажироперевезення;
- витрати та доходи підприємств.

На кінець 2023 року до складу Корпорації «Укрелектротранс» [17] входило 32 підприємства міського електричного транспорту (МЕТ) країни. Однак в силу неперервних причин ми будемо аналізувати стан лише тих підприємств, що надали показники. Так, Белоцерівське КП «Тролейбусне управління» показників не надали, КП «Бахмутелектротранс» перебуває в зоні бойових дій, КП «Дружківкаелектротранс», КП «Краматорське ТТУ», КП «Слов'янське ТрУ», КП «Херсонелектротранс» перебувають в прифронтовій зоні, КП «Маріупольське ТТУ» та КП «Северодонецьке ТрУ» перебувають на тимчасово окупованій території.

Таблиця 1

Обсяги транспортної роботи підприємств МЕТ України в 2021–2023 роках

№	Підприємства	Обсяги транспортної роботи				
		Всього, тис. км		Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно 2021 року	Всього, тис. км, 2023 рік	Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно 2022 року
		2021 рік	2022 рік			
1	КП "Вінницька транспортна компанія"	9789,8	8640,9	-11,7%	9033	4,5%
2	МКП "Дніпровський електротранспорт"	16278,1	13771,8	-15,4%	12829	-6,8%
3	КП "Житомирське ТТУ"	4363,0	3082,83	-29,3%	3498,9	13,5%
4	КП "Запоріжелектротранс"	4915,1	3424,24	-30,3%	3219,3	-6,0%
5	КП "Електроавтотранс" м. Івано-Франківськ	2093,6	2033,7	-2,9%	2219,3	9,1%
6	КП "Трамвай" м. Кам'янське	1649,7	1493,6	-9,5%	1519,4	1,7%
7	КП "Київпастрас"	34372,4	15071,3	-56,2%	23569,7	56,4%
8	КП «Конотопське ТУ»	показники не надано			356,7	
9	Кременчуцьке ТрУ ім. Л.Я. Левітана	2706,8	2568,4	-5,1%	2783,3	8,8%
10	КП "Швидкісний трамвай" Кривий Ріг	6355,9	5186,15	-18,4%	5431,2	4,7%
11	КП "Міський тролейбус" Кривий Ріг	6227,4	5333,5	-14,4%	5435,1	1,9%
12	КП КМР "Електротранс", м. Кропивницький	2533,8	1810,3	-28,6%	2148,3	18,7%
13	КП "Луцьке підприємство електротранспорту"	2510,3	2058,909	-18,0%	2269	10,2%
14	КП "Львівелектротранс"	7179,1	7091,935	-1,2%	7256,944	2,3%
15	КП "Миколаївелектротранс"	4185,9	2871,4	-31,4%	3261,4	13,6%
16	КП "Одесміськеелектротранс"	14004,2	9132,6	-34,8%	10730,6	17,5%
17	КП "Полтаваелектроавтотранс"	3534,9	3105	-12,2%	3346,9	7,8%
18	КП "Рівнеелектроавтотранс"	2726,8	2562	-6,0%	2646,2	3,3%
19	КП "Електроавтотранс" м. Суми	2641,3	1950,1	-26,2%	1812,6	-7,1%
20	КП "Тернопільелектротранс"	2085,0	1997,3	-4,2%	2019,9	1,1%
21	КП «Херсонелектротранс»	перебуває в прифронтовій зоні			561,1	
22	КП «Електротранс» м. Хмельницький	4035,4	3323,8	-17,6%	3481,7	4,8%
23	КП «Черкасиелектротранс»	2371,2	2039,9	-14,0%	2316,6	13,6%
24	КП «Чернівецьке ТрУ»	показники не надано			2893,2	
25	КП "Чернігівське ТрУ"	3744,0	1829,8	-51,1%	2994,8	63,7%
	УСЬОГО	140303,7	100379,5	-28,5%	113833,1	13,4%

Проаналізуємо *обсяги транспортної роботи* підприємств галузі. Показники по цьому напрямку зібрані в таблицю 1.

Як видно із таблиці 1, обсяги транспортної роботи в 2022 році різко скоротилися, всі підприємства показали від'ємний відсоток обсягів цього показника відносно 2021 року, в цілому по країні цей показник дорівнював -28,5%, тобто майже на третину скоротилися обсяги транспортної роботи по Україні. Однак у 2023 році простежується протилежна тенденція: майже всі підприємства галузі збільшили обсяги транспортної роботи (за винятком МКП «Дніпровський електротранспорт», КП «Запоріжелектротранс», КП «Електроавтотранс» м. Суми). Середній показник по країні збільшився на 13,4% відносно 2022 року.

Далі проаналізуємо обсяги *пасажиropеревезень* підприємств галузі. Показники по цьому напрямку зібрані в таблицю 2.

Як видно із таблиці 2, обсяги пасажиropеревезень в 2022 році прогнозовано теж різко скоротилися, майже всі підприємства показали від'ємний відсоток обсягів цього показника відносно 2021 року. Тільки ті міста, які знаходилися у відносно «спокійній» зоні та при-

няли біженців із південної та східної частин України, показали приріст показника пасажиropеревезень, а саме КП «Запоріжелектротранс», КП «Луцьке підприємство електротранспорту», Кременчуцьке ТРУ ім. Л.Я. Левітана, КП «Львівелектротранс», КП «Полтаваелектроавтотранс» та КП «Рівнеелектроавтотранс». В цілому по країні цей показник дорівнював -29,7%, тобто майже на третину скоротилися обсяги пасажиropеревезень по Україні в цілому. Наприклад, КП «Трамвай» м. Кам'янське скоротило пасажиropеревезення на 100%. Однак у 2023 році простежується протилежна тенденція: майже всі підприємства галузі збільшили пасажиropеревезення (за винятком КП «Запоріжелектротранс» та КП «Полтаваелектроавтотранс»). Середній показник пасажиropеревезень по країні збільшився на 30,7% відносно 2022 року. Спостерігаються позитивні зрушення за рахунок відновлення роботи галузі, яка поповнювалась впродовж 2023 року новими одиницями рухомого складу, поверненням в Україну частини населення, яка вимушено перебувала за кордоном, дорожнеча на паливно-мастильні матеріали, коли частина автовласників пересіла на громадський транспорт, робота метрополітенів в якості укрітів без

Таблиця 2

## Обсяги пасажиropеревезень підприємств МЕТ України в 2021–2023 роках

№	Підприємства	Перевезення пасажирів				
		Всього, тис. чол.		Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно 2021 року	Всього, тис.чол., 2023 рік	Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно 2022 року
		2021 рік	2022 рік			
1	КП "Вінницька транспортна компанія"	80132,8	35487,9	-55,7%	41918	18,1%
2	МКП "Дніпровський електротранспорт"	56217,4	52294,9	-7,0%	54795,6	4,8%
3	КП "Житомирське ТТУ"	35936,6	28232,2	-21,4%	32373,7	14,7%
4	КП "Запоріжелектротранс"	21072,1	27968,2	32,7%	24959	-10,8%
5	КП "Електроавтотранс" м. Івано-Франківськ	7845,3	6486	-17,3%	8220,3	26,7%
6	КП "Трамвай" м. Кам'янське	20828,5	0	-100,0%	12114	
7	КП "Київпастранс"	149182	76891,9	-48,5%	123089,4	60,1%
8	КП «Конотопське ТУ»	показники не надано			2585	
9	Кременчуцьке ТРУ ім. Л.Я. Левітана	15391,3	16442,3	6,8%	22019,3	33,9%
10	КП "Швидкісний трамвай" Кривий Ріг	22635,5	20561,4	-9,2%	34313,7	66,9%
11	КП "Міський тролейбус" Кривий Ріг	20405,3	20359,3	-0,2%	32168,8	58,0%
12	КП КМР "Електротранс", м. Кропивницький	21729,1	18054,6	-16,9%	20402,3	13,0%
13	КП "Луцьке підприємство електротранспорту"	12124	13175,8	8,7%	16323,5	23,9%
14	КП "Львівелектротранс"	67381,4	75447,6	12,0%	105959,8	40,4%
15	КП "Миколаївелектротранс"	22615,51	13033,4	-42,4%	20025,6	53,6%
16	КП "Одесміськеелектротранс"	162425	85854,8	-47,1%	108369,1	26,2%
17	КП "Полтаваелектроавтотранс"	16815,8	22573,7	34,2%	19240	-14,8%
18	КП "Рівнеелектроавтотранс"	17718,6	19161,8	8,1%	21242,6	10,9%
19	КП "Електроавтотранс" м. Суми	11821,2	7759,8	-34,4%	8914,2	14,9%
20	КП "Тернопільелектротранс"	8589,5	7710,1	-10,2%	8805,6	14,2%
21	КП «Херсонелектротранс»	перебуває в прифронтовій зоні			1031,9	
22	КП "Електротранс" м. Хмельницький	22057,5	14837,6	-32,7%	15557,7	4,9%
23	КП "Черкасиелектротранс"	11020,3	4842,2	-56,1%	7528,1	55,5%
24	КП "Чернівецьке ТРУ"	показники не надано			13932,1	
25	КП "Чернігівське ТРУ"	23749	14703	-38,1%	22179	50,8%
	УСЬОГО	827693,7	581878,5	-29,7%	760519,2	30,7%

перевезення пасажирів, зменшення часу, коли громадський транспорт простоював через глобальну відсутність електропостачання, досягненнями на фронті по визволенню тимчасово окупованих територій.

Далі проаналізуємо витрати та доходи підприємств галузі. Показники по витратах підприємств зібрані в таблицю 3.

Як видно із таблиці 3, обсяги витрат в 2022 році скоротилися відносно цих самих показників 2021 року. Це пов'язано як із зменшенням транспортної роботи підприємств, зменшенням обсягів пасажироперевезень, так і із кризою фінансування галузі, поглибленої через воєнні дії на території України. Однак в 2023 році витрати підприємств підвищилися майже на чверть і досягли величини 10 506 563 тис. гривень в цілому по країні.

Показники по доходах підприємств галузі зібрані в таблицю 4. В таблиці 4 надано відомості про обсяги доходів підприємств МЕТ, які складаються з доходів: від реалізації квитків за проїзд, від інших видів діяльності підприємств (оренда приміщень та транспортних засобів, розміщення реклами на транспорті тощо), від оплати транспортної роботи по договорам з місцевими радами та від дотації із місцевих бюджетів та фінпідтримки підприємств.

Як видно із таблиці 4, обсяги доходів в 2022 році в цілому по країні скоротилися відносно цих самих

показників 2021 року на 4,5%, однак більшість підприємств галузі показали відносно стійку роботу стосовно цього важливого економічного показника. Обсяги доходів підприємств МЕТ в 2023 році суттєво підвищилися та склали в середньому по країні 10 840 381,5 тис. грн., що перевищує показники доходів відносно 2022 року на 23,2%.

Ще один найважливіший показник – відсоток покриття витрат – притаманний комунальним підприємствам, характеризує самостійність підприємств, або навпаки, залежність підприємств від зовнішнього фінансування. Основний від діяльності транспортних підприємств – перевезення пасажирів, основний дохід складається із реалізації квитків за проїзд. Підприємства галузі, як відомо, збиткові підприємства, тому залежать від зовнішнього фінансування. Саме ці показники ми звели в таблицю 5, щоб показати ступінь залежності підприємств від зовнішнього фінансування.

Виходячи із даних таблиці 5, спостерігається неперервна тенденція, щодо вкрай недостатнього рівня покриття витрат підприємств МЕТ України за рахунок доходів від основного виду діяльності – перевезення пасажирів (тобто від реалізації квитків за проїзд). Однак фінансування підприємств за рахунок зовнішніх джерел фінансування в ці непрості для країни воєнні роки склали рекордні для галузі цифри – 104,5% в 2022 році та 103,2% в 2023 році. Тобто про брак фінан-

Таблиця 3

## Обсяги витрат підприємств МЕТ України в 2022–2023 роках

№	Підприємства	Обсяги витрат у 2022 році, тис. грн.	Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно 2021 року	Обсяг витрат у 2023 році, тис. грн.	Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно 2022 року
1	КП "Вінницька транспортна компанія"	546231,7	2,3%	706301,7	29,3%
2	МКП "Дніпровський електротранспорт"	1232363	10,4%	1379419,2	11,9%
3	КП "Житомирське ТТУ"	216844,4	-8,3%	234267,7	8,0%
4	КП "Запоріжелектротранс"	300937,3	-20,8%	338716,1	12,6%
5	КП "Електроавтотранс" м. Івано-Франківськ	147508,9	14,1%	185627,1	25,8%
6	КП "Трамвай" м. Кам'янське	163797,3	34,6%	166460,6	1,6%
7	КП "Київпастранс"	1901203	-15,6%	2595881,2	16,5%
8	КП «Конотопське ТУ»	показники не надано		60440,1	
9	Кременчуцьке ТрУ ім. Л.Я. Левітана	181465,1	23,6%	190787,2	4,9%
10	КП "Швидкісний трамвай" Кривий Ріг	577379	27,3%	654991,8	13,4%
11	КП "Міський тролейбус" Кривий Ріг	450553,2	28,6%	441844,1	-1,9%
12	КП КМР "Електротранс", м. Кропивницький	136090,1	3,5%	139781,7	2,7%
13	КП "Луцьке підприємство електротранспорту"	98364,9	-6,9%	123968,5	26,0%
14	КП "Львівелектротранс"	536516,2	15,3%	621799,5	15,9%
15	КП "Миколаївелектротранс"	254216,1	7,6%	310292,2	22,1%
16	КП "Одесміськелектротранс"	646339,6	-10,0%	831331,03	28,6%
17	КП "Полтаваелектроавтотранс"	213797,4	18,1%	247703,2	15,9%
18	КП "Рівнеелектроавтотранс"	153113,8	16,2%	179051,8	16,9%
19	КП "Електроавтотранс" м. Суми	111130,3	-2,7%	146175,2	31,5%
20	КП "Тернопільелектротранс"	140041	13,6%	145117,5	3,6%
21	КП «Херсонелектротранс»	перебуває в прифронтовій зоні		58811,0	
22	КП "Електротранс" м. Хмельницький	164735,4	5,0%	204829,6	24,3%
23	КП "Черкасиелектротранс"	119195	-3,2%	151112	26,8%
24	КП "Чернівецьке ТрУ"	показники не надано		199619,2	
25	КП "Чернігівське ТрУ"	131665	-4,1%	192636	46,3%
	УСЬОГО	8423488	-9,1%	10506563	24,7%



Таблиця 4

## Обсяги доходів підприємств МЕТ України в 2022–2023 роках

№	Підприємства	Обсяги доходів у 2022 році, тис. грн.	Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно 2021 року	Обсяги доходів у 2023 році, тис. грн.	Відсоток збільшення (+), зменшення (-) відносно 2022 року
1	КП "Вінницька транспортна компанія"	545734,4	3,8%	637303,3	16,8%
2	МКП "Дніпровський електротранспорт"	1330933,5	-1,4%	1749572	31,5%
3	КП "Житомирське ТТУ"	559412	138,0%	301362,6	-46,1%
4	КП "Запоріжелектротранс"	406361,2	11,3%	294505,9	-27,5%
5	КП "Електроавтотранс" м. Івано-Франківськ	183111,2	33,5%	206187,2	12,6%
6	КП "Трамвай" м. Кам'янське	145332,2	36,8%	168007,4	15,6%
7	КП "Київпаstrans"	1581579,4	-29,9%	2051830	62,0%
8	КП «Конотопське ТУ»	показники не надано		65007,4	
9	Кременчуцьке ТрУ ім. Л.Я. Левітана	142303,8	-1,9%	197682,2	38,9%
10	КП "Швидкісний трамвай" Кривий Ріг	584873,4	28,1%	5743053	15,3%
11	КП "Міський тролейбус" Кривий Ріг	409521,3	25,5%	427691,1	4,4%
12	КП КМР "Електротранс", м. Кропивницький	106829	359,3%	126150,5	18,1%
13	КП "Луцьке підприємство електротранспорту"	109103,9	8,1%	120411,5	10,4%
14	КП "Львівелектротранс"	552153,8	54,4%	612034,7	10,8%
15	КП "Миколаївелектротранс"	407426,9	70,5%	345733,1	-15,1%
16	КП "Одесміське електротранс"	745530	-15,5%	875518,6	17,4%
17	КП "Полтаваелектроавтотранс"	210168	14,7%	275937,5	31,3%
18	КП "Рівнеелектроавтотранс"	148286,1	20,6%	160064,2	13,3%
19	КП "Електроавтотранс" м. Суми	98267,5	86,3%	104820,5	6,7%
20	КП "Тернопільелектротранс"	124483,9	14,1%	138228	11,0%
21	КП «Херсонелектротранс»	перебуває у прифронтовій зоні		55452,8	
22	КП "Електротранс" м. Хмельницький	144959,4	-2,9%	214612,4	48,1%
23	КП "Черкасиелектротранс"	128417,6	4,9%	153772,1	19,7%
24	КП "Чернівецьке ТрУ"	показники не надано		177506,9	
25	КП "Чернігівське ТрУ"	136451	-2,6%	188635,4	38,2%
	УСЬОГО	8801239,6	-4,5%	10840381,5	23,2%

сування, про який так часто говорять керівники підприємств-перевізників, був подоланий.

Щодо перспектив розвитку міського громадського транспорту України, то він має всі шанси не тільки вижити в цій нещадній війні, не тільки поновити, а й перевищити свій довоєнний потенціал за умови збереження позитивних тенденцій 2023 року, а основним мірилом його стійкої роботи є достатнє фінансування із зовнішніх джерел.

#### Висновки.

1. Не зважаючи на те, що у зв'язку з війною з 24 лютого 2022 року транспортне обслуговування населення здійснювалося зі значними обмеженнями, а в окупованих містах було припинено, міський громадський транспорт України зберіг свої основні функції та як міг, перевозив значні обсяги пасажирів.

2. Виявлені та досліджені основні показники результативності роботи підприємств галузі – обсяги транспортної роботи, обсяги пасажироперевезень, власні витрати та доходи.

3. Аналіз динаміки обсягів транспортної роботи показав суттєве зменшення цього показника в 2022 році відносно показників 2021 року, однак в 2023 році простежувалась протилежна тенденція – збільшення обсягів транспортної роботи майже на всіх підприємствах галузі.

4. Аналіз динаміки обсягів пасажироперевезень показав суттєве зменшення цього показника в 2022 році відносно показників 2021 року, однак середній показник обсягів пасажироперевезень в 2023 році збільшився майже для всіх підприємств галузі.

5. Аналіз витрат підприємств МЕТ показав, що і вони в 2022 році скоротились відносно показників 2021 року, а по підсумкам 2023 року – зросли майже на чверть.

6. Аналіз доходів підприємств МЕТ показав, що в 2022 році в цілому по країні доходи скоротилися, однак ця тенденція простежувалась не для всіх підприємств галузі, деякі підприємства показали приріст доходів відносно цього показника 2021 року в основному за рахунок міцної зовнішньої підтримки цих підприємств. Обсяги доходів підприємств МЕТ в 2023 році суттєво підвищились відносно показників доходів 2022 року.

7. Щодо аналізу показника покриття витрат підприємств за рахунок власних доходів від реалізації квитків за проїзд та показника покриття витрат за рахунок всіх статей доходів, то перший показник так і залишається на вкрай низькому рівні, як і всі попередні роки існування міського громадського транспорту, але фінансування підприємств за рахунок зовнішніх джерел склали рекордні для галузі цифри – 104,5% в 2022 році та 103,2% в 2023 році. Тобто про брак фінансування,

Таблиця 5

## Відсоток покриття витрат підприємств МЕТ України в 2022–2023 роках

№	Підприємства	Відсоток покриття витрат власними доходами, 2022 рік	Відсоток покриття витрат від реалізації квитків за проїзд, 2022 рік	Відсоток покриття витрат власними доходами, 2023 рік	Відсоток покриття витрат від реалізації квитків за проїзд, 2023 рік
1	КП "Вінницька транспортна компанія"	99,9%	32,6%	90,7%	42,6%
2	МКП "Дніпровський електротранспорт"	108,0%	15,9%	126,8%	15,0%
3	КП "Житомирське ТТУ"	258,0%	31,7%	128,6%	35,4%
4	КП "Запоріжелектротранс"	135,0%	2,7%	66,9%	0,0%
5	КП "Електроавтотранс" м. Івано-Франківськ	124,1%	20,8%	111,1%	36,9%
6	КП "Трамвай" м. Кам'янське	88,7%	23,4%	100,9%	16,3%
7	КП "Київпаstrанс"	83,2%	10,0%	98,7%	22,8%
8	КП «Конотопське ТУ»	показники не надано		107,6%	0,5%
9	Кременчуцьке ТрУ ім. Л.Я. Левітана	78,4%	29,6%	103,6%	33,1%
10	КП "Швидкісний трамвай" Кривий Ріг	101,3%	0,4%	103,0%	0,0%
11	КП "Міський тролейбус" Кривий Ріг	90,9%	0,3%	96,4%	0,3%
12	КП КМР "Електротранс", м. Кропивницький	78,5%	21,3%	90,2%	22,1%
13	КП "Луцьке підприємство електротранспорту"	110,9%	36,3%	97,1%	45,7%
14	КП "Львівелектротранс"	102,9%	32,8%	98,4%	38,3%
15	КП "Миколаївелектротранс"	160,3%	8,7%	111,4%	11,0%
16	КП "Одесміськелектротранс"	115,3%	21,6%	105,3%	21,4%
17	КП "Полтаваелектроавтотранс"	98,3%	30,3%	111,4%	28,3%
18	КП "Рівнеелектроавтотранс"	96,8%	33,4%	93,9%	33,7%
19	КП "Електроавтотранс" м. Суми	88,4%	12,6%	71,7%	12,7%
20	КП "Тернопільелектротранс"	88,9%	22,1%	95,3%	23,2%
21	КП «Херсонелектротранс»	перебуває у прифронтовій зоні		94,3%	0,0%
22	КП "Електротранс" м. Хмельницький	88,0%	20,3%	104,8%	19,2%
23	КП "Черкасиелектротранс"	107,7%	10,1%	101,8%	15,2%
24	КП "Чернівецьке ТрУ"	показники не надано		88,9%	32,3%
25	КП "Чернігівське ТрУ"	103,6%	31,5%	97,9%	35,7%
	УСЬОГО	104,5%	16,8%	103,2%	21,5%

про який так часто говорять керівники підприємств-перевізників, був подоланий.

8. В цілому по країні спостерігався значний стрибок униз всіх економічних показників роботи тран-

спортної галузі у 2022 році, але підсумки 2023 року вселяють надію на відродження галузі. Треба зберегти цю тенденцію в цьому, 2024 році, та в повоєнні роки, коли галузь буде дуже затребувана.

## Список використаних джерел:

1. Никифорок О.І. Модернізація наземних транспортних систем України : монографія. Київ : НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2014. 440 с.
2. Палант О.Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2016. 360 с.
3. Водовозов Є.Н., Димченко О.В., Палант О.Ю., Тараруєв Ю.О. Проблеми реструктуризації підприємств наземного електричного транспорту : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2018. 208 с.
4. Адаменко М.І., Палант О.Ю. Економіко-технічна надійність експлуатації міського електричного транспорту : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2014. 144 с.
5. Адменко М.І., Палант О.Ю. Основи техніко-економічної модернізації підприємств міськелектротранспорту : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2015. 128 с.
6. Богодистий П.О., Збарський Л.В., Палант О.Ю. Тролейбуси України. Харків : Золоті сторінки, 2017. 480 с.
7. Богодистий П.О. Пасажирські тролейбуси України. Полтава : ТОВ «АСМІ», 2016. 340 с.
8. Джабраїлов А.М., Палант О.Ю. Теорія і методологія розвитку трамвайних колійних господарств України. *Держава та регіони. Сер. Економіка та підприємництво*, 2021. № 4 (121). С. 56–63.
9. Джабраїлов А.М. Розробка пропозицій щодо стратегічних шляхів розвитку трамвайних підприємств України. *Економіка та суспільство*, 2021. Вип. 28. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/513/491>
10. Водовозов Є.Н. Інноваційні перетворення автобусного сполучення м. Києва як основа вдосконалення економічного потенціалу столиці. Матеріали Міжнар. наук.-практичн. конф. «Наука та інновації як основні шляхи вдосконалення економічного потенціалу країни», м. Львів, 29 червня 2019, С. 27–29.
11. Палант О.Ю., Стаматін В.В. Системна результативність роботи підприємств метрополітену (на прикладі КП «Харківський метрополітен»). *Науковий погляд: економіка та управління*, 2019. № 3. С. 160–171.

12. Палант О.Ю., Стаматін В.В. Елементи організаційно-економічного механізму системи автоведення поїздів як інноваційна діяльність підприємств метрополітенів країни. Матеріали Міжнар. наук.-практичн. інтернет-конф. «Конкурентоспроможність та інновації: проблеми науки та практики» м. Харків, 14 листопада 2019 р. С. 442–446.
13. Чеканова Л.Г., Палант О.Ю., Кушнір Т.Б. Аналіз стану та перспективи розвитку міського наземного електричного транспорту. *Комунальне господарство міст. Сер. Економічні науки*. 2010. Вип. 92. С. 150–153.
14. Палант О.Ю. Системна результативність роботи міського електротранспорту. *Інноваційна економіка*. 2014. № 6 (55). С. 87–93.
15. Палант О.Ю. Дослідження техніко-економічних показників та стану галузі міського електричного транспорту України. *Бізнес-Інформ*. 2015. № 9. С. 200–212.
16. Палант О.Ю., Джабраїлов А.М. Дослідження техніко-економічних показників функціонування трамвайних підприємств України. *Бізнес-навігатор*. 2021. № 4 (65). С. 80–88.
17. Офіційний веб-сайт корпорації Укрелектротранс. URL: <https://www.korpmet.org.ua/>

### References:

1. Nykyforuk O.I. (2014) *Modernizatsiya nazemnykh transportnykh system Ukrayiny* [Modernization of Ukraine's land transport systems]. Kyiv : IEP NANU, p. 440. (in Ukrainian)
2. Palant O.Y. (2016) *Stratehiya systemnoyi modernizatsiyi mis'koho elektrychnoho transportu* [Strategy of system modernization of urban electric transport]. Kharkiv: Golden Pages, p. 360. (in Ukrainian)
3. Vodovozov Yu.N. and other (2018) *Problemy restrukturyzatsiyi pidpryyemstv nazemnoho elektrychnoho transportu* [Problems of restructuring enterprises of land electric transport]. Kharkiv : Golden Pages, p. 208. (in Ukrainian)
4. Adamenko M.I., Palant O.Y. (2014), *Ekonomiko-tekhnichna nadiinist ekspluatatsii miskoho elektrychnoho transportu* [Economic and technical reliability of operation of public electric transport]. Kharkiv : Golden Pages, p. 144. (in Ukraine)
5. Adamenko M.I., Palant O.Y. (2015), *Osnovy tekhniko-ekonomichnoyi modernizatsiyi pidpryyemstv mis'kelektrotransportu* [Fundamentals of technical and economic modernization of urban electric transport enterprises]. Kharkiv : Golden Pages, p. 128. (in Ukraine)
6. Bogodisty P.A., Zbarsky L.V., Palant A.Yu. (2017) *Trolleybusy Ukrainy* [Trolleybuses of Ukraine]. Kharkiv : Zoloti storinki, p. 480. (in Ukrainian)
7. Bogodisty P.A. (2016) *Passazhirskiy trolleybusy Ukrainy* [Passenger trolleybuses of Ukraine]. Poltava : TOV "ASMI", p. 340. (in Ukrainian)
8. Dzhabrailov A.M., Palant O.Y. (2021) *Teoriya i metodolohiya rozvytku tramvaynykh kolyynykh hospodarstv Ukrayiny* [Theory and methodology of tramroad enterprises development in Ukraine] *Derzhava ta region*, no. 4 (121), pp. 56–63.
9. Dzhabrailov A.M. (2021) *Rozrobka propozyitsiyi shchodo stratehichnykh shlyakhiv rozvytku tramvaynykh pidpryyemstv Ukrayiny*. [Development of proposals for strategic ways of development of tram enterprises of Ukraine]. *Economy and society*, vol. 28. Available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/513/491>
10. Vodovozov E.N. (2019) *Innovatsiyi peretvorenniya avtobusnoho spoluchennya m. Kyieva yak osnova vdoskonalennya ekonomichnoho potentsialu stolotyshi* [Innovative transformations of the Kyiv bus service as a basis for improving the capital's economic potential]. Materials of the International scientific-practical conf. "Science and innovation as the main ways of improving the economic potential of the country", Lviv, June 29, pp. 27–29.
11. Palant O.Yu., Stamatyn V.V. (2019) *Systemna rezul'tatyvnist' roboty pidpryyemstv metropolitenu (na prykladi KP «Kharkivskiy metro»)* [Systemic performance of metro enterprises (on the example of KP "Kharkivskiy metro")]. *Scientific view: economics and management*. No. 3. pp. 160–171.
12. Palant O.Yu., Stamatyn V.V. (2019) *Elementy orhanizatsiyno-ekonomichnoho mekhanizmu systemy avtovedennya poyizdiv yak innovatsiyina diyal'nist' pidpryyemstv metropoliteniv krayiny* [Elements of the organizational and economic mechanism of the train driver system as an innovative activity of the country's metro companies]. Materials of the International scientific-practical Internet Conf. "Competitiveness and innovation: problems of science and practice" Kharkiv, November 14, pp. 442–446.
13. Chekanova L.G., Palant O.Yu., Kushnir T.B. (2010) *Analiz stanu ta perspektyvy rozvytku mis'koho nazemnoho elektrychnoho transportu*. [Analysis of the state and development prospects of urban ground electric transport]. *Communal management of cities. Ser. Economic sciences*, vol. 92, pp. 150–153.
14. Palant O.Y. (2014) *Systemna rezul'tatyvnist' roboty mis'koho elektrotransportu* [Systems effectiveness of the operation of urban electric transport]. *Innovative Economy*, no. 6 (55), pp. 87–93.
15. Palant O.Y. (2015) *Doslidzhennya tekhniko-ekonomichnykh pokaznykiv ta stanu haluzi mis'koho elektrychnoho transportu Ukrayiny* [Study on Technical-Economic Indicators and the Status of City Electric Transport Industry of Ukraine]. *Business Inform*, no. 9, pp. 200–212.
16. Palant O.Yu., Jabrailov A.M. (2021) *Doslidzhennya tekhniko-ekonomichnykh pokaznykiv funktsionuvannya tramvaynykh pidpryyemstv Ukrayiny*. [Study of technical and economic indicators of functioning of tram enterprises of Ukraine]. *Business navigator*. no. 4 (65). pp. 80–88.
17. Ofitsiyniy veb-sait korporatsii Ukrelektrotrans [The official website of the Ukrelektrotrans corporation]. Available at: <https://www.korpmet.org.ua/>