

Палант О.Ю.,

*д.е.н., доцент кафедри економіки підприємств,
бізнес-адміністрування та регіонального розвитку,
Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова*

Тараруєв Ю.О.,

*к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки підприємств,
бізнес-адміністрування та регіонального розвитку,
Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова*

Водовозов Є.Н.

*доцент кафедри економіки підприємств,
бізнес-адміністрування та регіонального розвитку,
Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова*

МЕХАНІЗМ МОДЕРНІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Анотація. У статті обґрунтовано принципи, напрями та очікувані результати практичного застосування механізму модернізації підприємств міського електричного транспорту. Охарактеризовано економічний, технічний та організаційний складники цього механізму та показано їх взаємодію. З урахуванням результатів реалізації заходів у межах перелічених складників сформульовано визначення механізму модернізації підприємств міського електричного транспорту.

Ключові слова: підприємства міського електричного транспорту, модернізація, механізм модернізації, складники механізму модернізації підприємств міського електричного транспорту.

Постановка проблеми. Аналіз стану та перспектив функціонування підприємств міського електричного транспорту дає підстави говорити про наявність негативних явищ та процесів, з якими стикаються означені підприємства, та необхідність теоретичного обґрунтування та практичного впровадження заходів щодо мінімізації наслідків таких явищ. Наприклад, цілком очевидно, що підприємства міського електричного транспорту (МЕТ) не витримують конкурентної боротьби з приватними перевізниками, бо якість, комфортність та своєчасність надання послуг із перевезення пасажирів підприємствами МЕТ лишається на досить низькому рівні через критичну зношеність рухомого складу, використання морально застарілих моделей транспортних засобів, а також крайній низький рівень фінансової підтримки з боку держави. Викладене вище переконує у необхідності наукового обґрунтування з подальшою реалізацією комплексного підходу до проведення модернізації підприємств МЕТ, який доцільно втілити на підприємствах галузі у вигляді відповідного механізму.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед результатів, що містяться у наукових працях, написаних у процесі дослідження проблем функціонування підприємств міського електричного транспорту і транспортної гілки галузі житлово-комунального господарства країни у цілому, необхідно передусім відзначити роботи К. Гнедіної, О. Зборовської, В. Костецького, С. Телятника та ін. Науковці загострюють увагу на

актуальних проблемах електротранспортних підприємств: брак фінансування [5], несвоєчасність грошових компенсацій держави за перевезення пільгового контингенту, зношеність одиниць транспортних засобів, недосконалість тарифної політики держави [6; 7], відсутність стратегії розвитку галузі [2-4] тощо. При цьому публікації деяких дослідників мають переважно аналітичний характер, оскільки присвячені аналізу основних тенденцій та перспектив розвитку галузі МЕТ [1; 3; 4].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Визначаючи теоретичну обґрунтованість та практичну цінність наукових результатів, якими характеризуються роботи згаданих вище дослідників, варто відзначити, що проблеми формування та практичного застосування механізму модернізації підприємств МЕТ є вкрай актуальними, проте вивчені недостатньо та потребують подальшого наукового дослідження.

Мета статті полягає в обґрунтуванні пропозицій щодо застосування розробленого механізму модернізації підприємств міського електричного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перш ніж переходити до обґрунтування механізму модернізації підприємств МЕТ, необхідно визначитися із сутністю цього поняття з урахуванням специфіки його застосування. У широкому розумінні механізм являє собою різновид системи, оскільки характеризується наявністю взаємопов'язаних елементів та зв'язків між ними. Разом із тим до особливостей, що властиві саме механізму як різновиду системи, варто віднести: а) практичну спрямованість застосування; б) застосування механізму зовнішнім по відношенню до нього суб'єктом. Оскільки механізм є специфічним видом системи, можна говорити про ієрархічне підпорядкування понять «система – механізм – види механізму». Види механізму обґрунтовуються авторами наукових робіт залежно від характеру проблем, що досліджуються. Зокрема, для підвищення ефективності функціонування економічних суб'єктів (підприємств, міст, регіонів або країн) найчастіше застосовують організаційно-економічний механізм. Урахування організаційного складника пов'язане з необхідністю поліпшення економічної системи шляхом пошуку найбільш раціональних способів поєднання економічних ресурсів

та здібностей людей. Однак під час обґрунтування механізму модернізації підприємств міського електричного транспорту необхідно приділяти увагу й проблемам технічного характеру, тому у цій роботі механізм модернізації підприємств МЕТ пропонується розглядати як результат поєднання економічного, технічного та організаційного складників. Їх формування базується на певних принципах, а успішна реалізація механізму за певними напрямками призводить до отримання запланованих результатів (рис. 1).

Розглянемо принципи, покладені в основу механізму модернізації підприємств МЕТ, у зв'язку зі складниками, напрямками реалізації та результатами застосування означеного механізму.

Враховання принципів очікування економічних вигод та державного регулювання економіки пояснюється, перш за все, необхідністю обґрунтування та встановлення економічно обґрунтованих тарифів на пасажирські перевезення, що в поєднанні з підтримкою державних органів забезпечить належний

рівень модернізації підприємств МЕТ та їх подальший розвиток. Варто відзначити, що в разі успішного впровадження механізму, що пропонується, фінансова залежність підприємств МЕТ від держави буде поступово зменшуватися. У стратегічній перспективі підприємства галузі перетворяться на повністю самостійні економічні суб'єкти.

Принцип раціонального використання ресурсів у нашому випадку використовується для характеристики технічного складника механізму модернізації підприємств МЕТ, бо підвищення надійності функціонування маршрутної мережі на основі визначення й мінімізації ризиків її відмови досягається через поліпшення технічних характеристик одиниць рухомого складу шляхом ретельного вибору постачальників та вчасного й якісного проведення ремонтів. Разом із тим забезпечення надійності роботи міської транспортної мережі призводить й до поліпшення якості надання послуг, що, своєю чергою, позитивно впливає на імідж електротранспортних підприємств

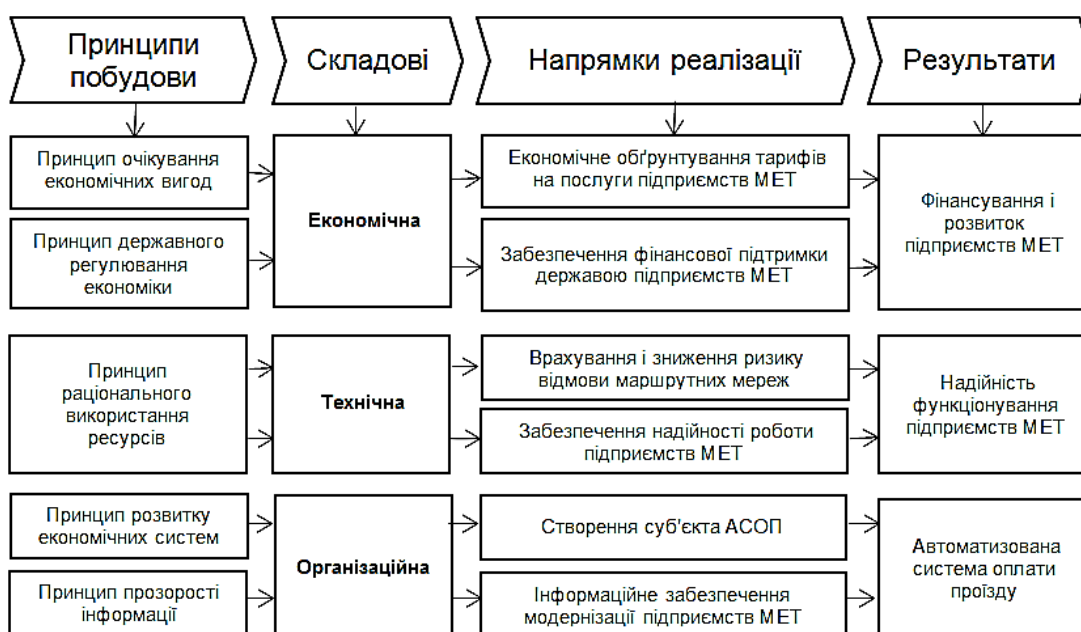


Рис. 1. Принципи, складники, напрями реалізації та результати, що характеризують механізм модернізації підприємств МЕТ

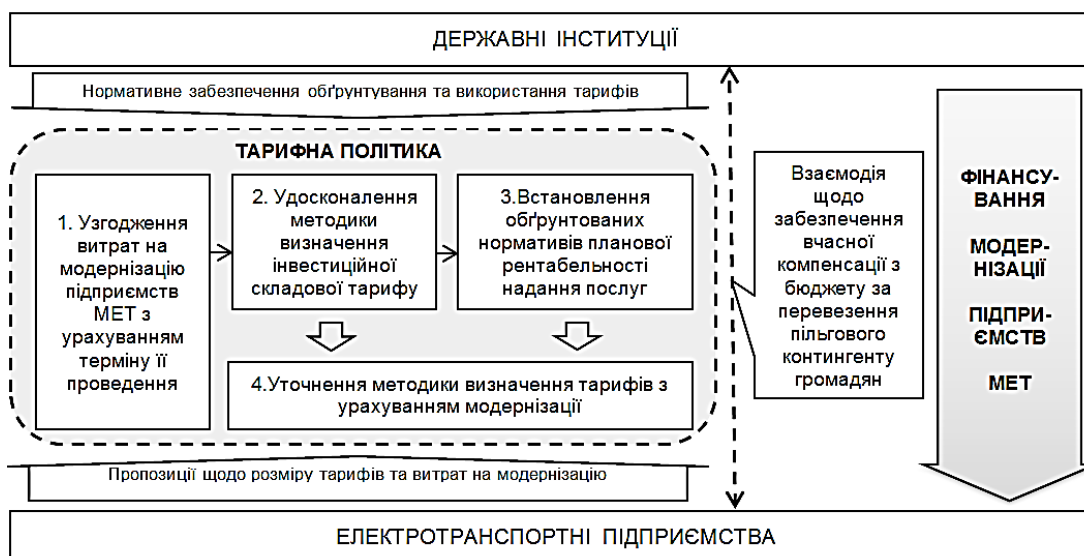


Рис. 2. Економічний складник механізму модернізації підприємств МЕТ

та сприяє підвищенню величин їх доходів. У цьому проявляється зв'язок економічного та технічного складників механізму модернізації, що пропонується у цій статті.

Використання *принципу розвитку економічних систем* відображає застосування інновацій у процесі реалізації механізму модернізації підприємств МЕТ. Свідченням інноваційності цього механізму є автоматизована система оплати проїзду (АСОП), упровадження якої передбачає створення відповідного окремого господарського суб'єкту. Своєю чергою, застосування АСОП дасть змогу здійснювати узагальнення інформації щодо оплати транспортних послуг, обслуговування та облік пільгових категорій пасажирів, інтенсивності пасажиропотоків та ін., що цілком узгоджується з *принципом прозорості інформації*.

Далі розглянемо кожний складник механізму модернізації більш детально. Як уже зазначалося, діяльність електротранспортних підприємств значно залежить від фінансової підтримки з боку держави, тому реалізація механізму модернізації, незалежно від характеру заходів, що пропонуються, передбачає взаємодію підприємств МЕТ та державних інституцій. Економічний складник механізму представлений на рис. 2.

Характеризуючи економічний складник механізму модернізації підприємств міського електричного транспорту, варто враховувати таке:

1. Ключовою умовою забезпечення прибутковості підприємств МЕТ та зменшення їх залежності від державного фінансування є впровадження економічно обґрунтованих тарифів

на пасажирські перевезення, оскільки ті тарифи, що діють сьогодні, не дають електротранспортним підприємствам змоги розвиватися.

2. Економічне обґрунтування тарифів на транспортні послуги передбачає врахування такого розміру інвестиційного складника, який був би здатен забезпечити повне оновлення зношених одиниць рухомого складу підприємств МЕТ протягом періоду модернізації.

3. Прибуток підприємств МЕТ залежить від планової рентабельності пасажирських перевезень, яка визначається відношенням очікуваного прибутку та річної собівартості надання послуг за певний період, і для більшості електротранспортних підприємств установлена на рівні 5% собівартості. Такий показник є надзвичайно низьким, особливо якщо врахувати, що рівень інфляції в Україні за 2017 р., за даними Міністерства фінансів України, становить 13,7%. Таким чином, показник планової рентабельності перевезень необхідно значно підвищити, що дасть змогу підприємствам МЕТ брати участь у процесі модернізації (що особливо актуально в умовах недостатності надходження державних коштів).

4. Удосконалення методики визначення інвестиційного складника та обґрунтування міри зростання планової рентабельності дає змогу уточнити наявний підхід до визначення тарифів на пасажирські перевезення підприємствами МЕТ та переглянути тарифну політику держави з метою створення умов для зростання прибутку підприємств МЕТ (чого також

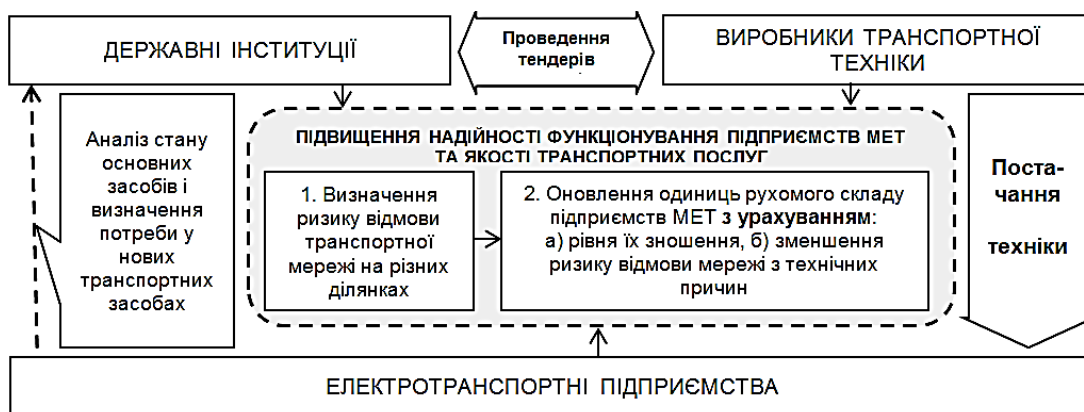


Рис. 3. Технічний складник механізму модернізації підприємств МЕТ

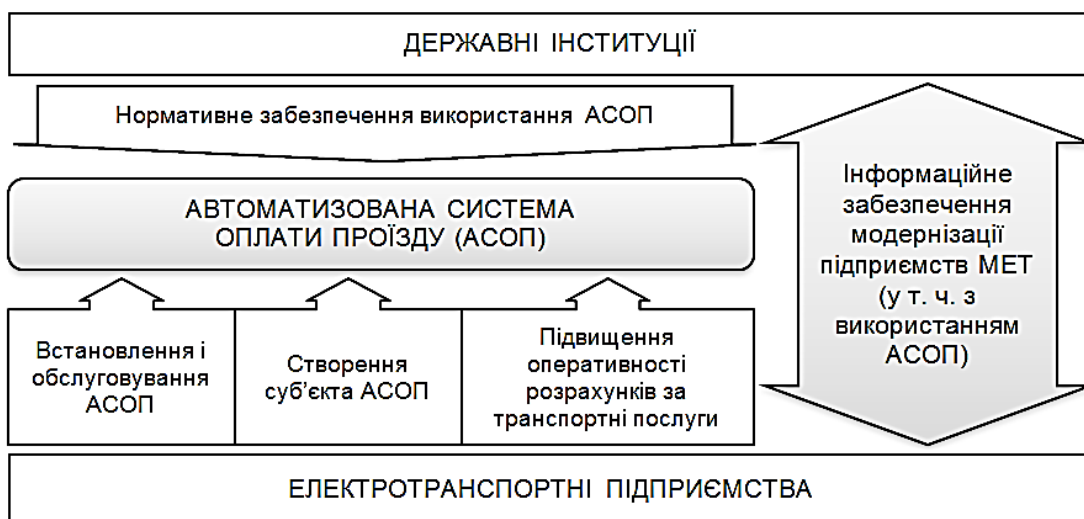


Рис. 4. Організаційний складник механізму модернізації підприємств МЕТ

можна досягти, якщо не використовувати інші доходи підприємств МЕТ для зменшення транспортних тарифів).

5. Важливим також убачаємо фактор забезпечення своєчасної компенсації державою коштів, що втрачаються електротранспортними підприємствами в процесі перевезення пільгового контингенту пасажирів.

6. Найголовнішим результатом успішної реалізації заходів економічного характеру в межах застосування механізму модернізації підприємств МЕТ є фінансування модернізації із залученням державних коштів (або приватних інвестицій).

Переходячи до розгляду технічного складника механізму (рис. 3), необхідно зазначити, що поряд з органами державної влади та електротранспортними підприємствами, суб'єктами, що впливають на оновлення рухомого складу підприємств МЕТ, є виробники електротранспортної техніки. Але підприємства МЕТ не можуть контактувати з ними безпосередньо, оскільки є комунальними підприємствами, залежать від державного фінансування і не можуть уважатися повністю самостійними економічними суб'єктами, тому функції організації тендерів для закупівлі техніки та укладання контрактів покладені саме на державу (частіше – на органи місцевого самоврядування).

Для забезпечення надійності роботи міської маршрутної мережі у цій статті пропонується оновлювати рухомий склад підприємств, ураховуючи не лише рівень фізичного зношення основних засобів підприємств МЕТ, а й такий суто технічний критерій, як імовірність відмови мережі з технічних причин. Найбільш розповсюдженою причиною такої відмови є зупинки трамваїв і тролейбусів на маршруті через погіршення технічного стану. Подібні зупинки негативно впливають на своєчасність і якість надання послуг, тому підприємства МЕТ, що відзначаються найбільшою кількістю таких випадків, на нашу думку, потребують першочергової модернізації.

Як уже говорилося раніше, важливим завданням у межах поліпшення якості надання транспортних послуг є впровадження автоматизованої системи оплати проїзду (рис. 4). Встановлення і використання такої системи потребує значних витрат часу та використання інтелектуальних, матеріальних і фінансових ресурсів. Але її переваги її застосування також є очевидними.

По-перше, автоматизована система оплати проїзду передбачає здійснення розрахунків за транспортні послуги з використанням електронних карток, що порівняно з традиційним способом оплати за проїзд підвищує оперативність розрахунків.

По-друге, автоматизована система оплати проїзду дає можливість електротранспортним підприємствам відмовитися від послуг кондукторів, що дає змогу підвищити доходи від надання транспортних послуг та оперативно систематизувати інформацію, що характеризує процеси оплати та перевезення пасажирів.

По-третє, використання автоматизованої системи оплати проїзду дає можливість вирішити проблему обліку та перевезення пільгового контингенту, чого можна досягти двома способами: а) через монетизацію пільг (у такому разі про пільговий проїзд взагалі не йдеться); б) шляхом випуску пільгових карток, що видаються громадянам, які мають право пільгового проїзду. З економічних міркувань перший спосіб є значно ефективнішим, оскільки дає змогу підвищити доходи підприємств МЕТ та прискорити процес їх модернізації.

По-четверте, використання автоматизованої системи оплати проїзду пов'язане з отриманням економічного ефекту в результаті виявлення окремих громадян, що користувалися правом пільгового проїзду, не маючи для цього законних підстав.

Але соціальний ефект від впровадження АСОП значно важливіший, бо успішне впровадження цієї системи є прикладом інновацій у сфері перевезення пасажирів і цілком узгоджується з європейськими тенденціями.

Практичне застосування АСОП передбачає створення відповідного суб'єкту, що значно підвищить ефективність організації оплати послуг та забезпечить тривале й стабільне функціонування системи. Крім того, важливо відзначити, що використання АСОП є важливою умовою інформаційного забезпечення процесів модернізації підприємств МЕТ, бо однією з можливостей цієї системи є проведення моніторингу доходів підприємств МЕТ, що значно полегшує оцінку фінансових можливостей підприємств на певний період або момент часу.

За результатами аналізу складників механізму модернізації підприємств МЕТ пропонується визначити його як комплекс заходів тактичного та стратегічного характеру, спрямованих на модернізацію підприємств міського електричного транспорту, що передбачає: а) підвищення фінансових результатів підприємств МЕТ на основі використання економічно обґрунтованих тарифів на транспортні послуги; б) підвищення якості та забезпечення своєчасності надання транспортних послуг шляхом поступового оновлення рухомого складу підприємств МЕТ та забезпечення зростання надійності функціонування міської транспортної мережі за рахунок раціонального розподілення нових основних засобів та оптимізації транспортних маршрутів; в) установа та використання автоматизованої системи оплати проїзду, що дасть змогу, крім іншого, систематизувати інформацію, що стосується оплати транспортних послуг та розподілення пасажиропотоку та, як кінцева мета, підвищити доходи транспортних підприємств в умовах монетизації пільг.

Висновки. На основі врахування галузевих особливостей функціонування підприємств міського електричного транспорту у статті сформульовано принципи, використання яких дає змогу обґрунтувати напрями реалізації механізму модернізації підприємств МЕТ та запланувати очікувані результати від такої модернізації. На думку авторів, механізм модернізації підприємств МЕТ включає економічний, технічний та організаційний складники. Реалізація означеного механізму дає змогу вирішити проблеми, притаманні всім електротранспортним підприємствам країни: високий рівень фізичного зносу рухомого складу, практично повна залежність від державного фінансування, достатньо низький рівень транспортних послуг та використання застарілих способів розрахунків за надані послуги.

У статті також охарактеризовано економічний, технічний та організаційний складники модернізації підприємств міського електротранспорту. При цьому в процесі опису економічного складника значну увагу приділено обґрунтуванню такої величини транспортних тарифів, що забезпечить поступове оновлення рухомого складу електротранспортних підприємств протягом попередньо встановленого періоду. Реалізація технічного складника механізму модернізації передбачає оновлення рухомого складу підприємств МЕТ з урахуванням критеріїв його фізичного зносу та надійності та раціональності функціонування міської транспортної мережі; тоді як головним результатом впровадження організаційних заходів запропоновано вважати встановлення та використання автоматизованої системи оплати проїзду (АСОП).

З урахуванням викладеного вище механізм модернізації підприємств міського електричного транспорту запропоновано визначити як комплекс заходів тактичного та стратегічного характеру, спрямованих на модернізацію підприємств міського

електричного транспорту, що передбачає: а) підвищення фінансових результатів підприємств МЕТ на основі використання економічно обґрунтованих тарифів на транспортні послуги; б) підвищення якості та забезпечення своєчасності надання транспортних послуг шляхом поступового оновлення рухомого складу підприємств МЕТ та забезпечення зростання надійності функціонування міської транспортної мережі за рахунок раціонального розподілення нових основних засобів; в) установа та використання автоматизованої системи оплати проїзду, що дасть змогу систематизувати інформацію, яка стосується оплати транспортних послуг та розподілу пасажиропотоків та підвищити доходи транспортних підприємств в умовах монетизації пільг.

Література:

1. Амоша О.І., Філіппова О.С. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту. Економіка будівництва і міського господарства. 2010. № 4. С. 179-189.
2. Гнедіна К.В. Проблеми та перспективи розвитку міського електричного транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. 2007. С. 184-187.
3. Дивінець О.Л. Стратегічні пріоритети розвитку міських електротранспортних підприємств України. Європейський вектор економічного розвитку. 2015. № 1(18). С. 74-81.
4. Зборовська О.М., Дивінець О.Л. Розвиток підприємств міського електричного транспорту України: проблеми та перспективи. Інвестиції: практика та досвід. 2016. № 24. С. 24-27.
5. Костецький В. Актуальні проблеми формування фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту. Світ фінансів. 2007. № 3. С. 120-133.
6. Телятник С.В. Удосконалення методики визначення тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом. Комунальне господарство міст. Серія «Технічні науки та архітектури». 2016. Вип. 128. С. 71-75.
7. Палант О.Ю. Формування тарифів на послуги підприємств міського електричного транспорту: монографія. К.: Химджест, 2014. 174 с.
8. Димченко О.В., Круду А.С. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті єв-

- роінтеграційних процесів в Україні. Комунальне господарство міст. 2014. № 113. С. 3-9.
9. Водовозов Є.Н. Моделювання процесів стратегічної реструктуризації підприємств сфери ЖКГ. Інвестиції: практика і досвід. 2012. № 20. С. 53-59.

Палант А.Ю., Тараруєв Ю.А., Водовозов Е.Н. Механізм модернізації підприємств городского електрического транспорта

Анотація. В статті обґрунтовані принципи, напрямки та очікувані результати практичного застосування механізму модернізації підприємств городского електрического транспорта. Охарактеризовані економічна, технічна та організаційна складові цього механізму та показано їх взаємодія. З урахуванням результатів реалізації пропонується сформулювати визначення механізму модернізації підприємств городского електрического транспорта.

Ключевые слова: предприятия городского электрического транспорта, модернизация, механизм модернизации, составляющие механизма модернизации предприятий городского электрического транспорта.

Palant O.Yu., Tararuiiev Yu.O., Vodovozov Ye.N. Mechanism of modernization of urban electric transport enterprises

Summary. The article substantiates the principles, directions and gives the expected results of the practical application of the mechanism for the modernization of urban electric transport enterprises. The economic, technical and organizational components of this mechanism are characterized and their interaction is shown. Taking into account the results of the proposed activities, a definition of the mechanism for the modernization of urban electric transport enterprises is formulated.

Keywords: urban electric transport enterprises, modernization, modernization mechanism, components of the mechanism of modernization of urban electric transport enterprises.