

ТРАКТОВКА ПОНЯТТЯ «РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ» В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Є. Н. ВОДОВОЗОВ, аспірант
*Харківський національний університет міського
господарства імені О. М. Бекетова
61002 Україна, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17
evodovozov@gmail.com*

У вітчизняних практичних і наукових дослідженнях термін «реструктуризація» з'явився відносно недавно, але вже міцно закріпився в економічному лексиконі. Його активне застосування пояснюється зростаючою потребою вітчизняних підприємств, у тому числі і підприємств сфери житлово-комунального господарства. Прагнення суб'єктів господарювання зберегти ефективність і цілісність своєї діяльності веде до того, що все більше підприємств усвідомлюють той факт, що реструктуризація є неминучим і необхідним процесом.

Термін «реструктуризація» походить від двох латинських слів *re* і *structura* і в економічному словнику трактується як зміна структури активів і витрат підприємства, що проводиться або підприємством, що оголосило себе банкрутом і що здійснює встановлену законом процедуру виходу з кризового стану, або фірмами, які намагаються підвищити ціну своїх акцій з метою запобігання перехопленню. На наш погляд, таке трактування не розкриває сутнісних особливостей процесу реструктуризації, а характеризує її лише фрагментарно.

На наш погляд, реструктуризація може проводитися на будь-якій стадії функціонування підприємства, не залежно кризове це підприємство чи це підприємство, діяльність якого є успішною. У кожному окремому випадку метою реформування є вдосконалення діяльності підприємства і підвищення його конкурентоспроможності.

На актуальність у проведенні реструктуризації на вітчизняних підприємствах сфери ЖКГ впливає низка чинників:

- відсутність практичних матеріалів і керівництва з проведення реструктуризації (досвід проведення реструктуризації вітчизняних підприємств не достатньо узагальнений і теоретизований, що перешкоджає його широкому розповсюдженню);
- відсутність кваліфікованих фахівців;
- такий процес зачіпає інтереси ряду груп, пов'язаних із діяльністю підприємства, якщо цілі і методи реструктуризації порушують їх інтереси, то протидія останніх призводить до негативного результату реформування. До складу цих груп на різних підприємствах можуть входити: вище керівництво, профспілки робочих, регіональна адміністрація;
- законодавчий механізм і відсутність підтримки з боку держави;

- проблема «опору» змінам виникає також через нерозуміння суті, основних цілей і шляхів реалізації процесу реструктуризації;
- керівництво не має чіткого бачення потреби і не зацікавлено в проведенні реструктуризації;
- програма реструктуризації не знайшла належної підтримки на одному з рівнів;
- поставлені недосяжні цілі;
- існує брак грошових коштів для реалізації змін;
- страх невдач;
- відсіч з боку працівників.

На сьогодні все більше підприємств ЖКГ починають усвідомлювати факт обов'язковості перетворень, які необхідні не тільки в умовах вже виниклої кризової ситуації, але й тоді, коли поточне положення можна оцінити як цілком благополучне. Особливістю нових умов ведення господарювання в ЖКГ є постійна готовність до змін. Тому сучасні підприємства цієї сфери повинні володіти здатністю до своєчасного реформування, а також перманентного проведення адекватних стратегічних і оперативних змін, які є основою процесу реструктуризації.

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ СИСТЕМИ ГЛОБАЛЬНОГО ПОЗИЦІЮВАННЯ НА МІСЬКОМУ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТІ

Д. О. ПАЛАНТ, аспірант
*Харківський національний університет міського
господарства імені О. М. Бекетова
61002 Україна, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17
d.a.palant@gmail.com*

В доповіді розглянуті сім основних причин збільшення транспортних витрат підприємствами електротранспорту:

1. Відсутність облікової системи. Для ефективного використання електротранспорту необхідно мати облікову систему – зберігати всі заявки в єдиній базі даних. Заявка повинна мати унікальний номер (код), маршрут, навантаження пасажиропотоку, час здійснення рейсу та інші параметри.

2. Відсутність логіста/диспетчера на підприємстві. Впровадження і запуск системи управління транспортом (планування і моніторинг маршрутів) має на увазі роботу логіста/диспетчера. Необхідно провести нормалізацію роботи за GPS-координатами або за адресами кінцевих/проміжних точок маршруту.

3. Відсутність ІТ-фахівця для проведення інтеграції облікової системи підприємства. Заявки на транспортну роботу, маршрути, завантаженість дорожнього руху тощо автоматично імпортуються в ТЕР з облікової системи підприємства (наприклад, 1С). Після побудови маршрутів результат може