

2. Метод інтегральної оцінки, який складається з критеріїв задоволення споживачів та ефективності виробництва.

3. Метод профілів, основа якого є ступінь задоволення за різними критеріями споживачів.

4. Бальна оцінка конкурентоспроможності.

5. Функціональний та структурний методи – що включають в себе збут, просування, фінанси, товар, виробництво та концентрацію капіталу і виробництва.

За результатами проведеного аналізу необхідно виявити конкурентні переваги та для підвищення конкурентоспроможності підприємства можливо використовувати такі заходи, як: удосконалення якісних та техніко-економічних показників продукції (послуг) з орієнтиром на вимоги споживачів; відстежувати недоліки у товарів-замінників та удосконалювати свій продукт (послугу); досліджувати нові сфери використання; впроваджувати диференціацію продукції та неперервний вплив на споживачів.

Управління конкурентними перевагами на підприємстві, на наш погляд, повинне базуватися на декількох головних принципах, а саме:

1) досягнення стійких конкурентних переваг повинно підпорядковуватися меті ефективного функціонування та розвитку підприємства;

2) удосконалювати інноваційної діяльності, що дозволить забезпечити сильну конкурентну позицію підприємства;

3) усі внутрішні виробничо-фінансові процеси, підрозділи та підсистеми підприємства повинні функціонувати в єдиному напрямку та бути скоординованими за рахунок узгодженості;

4) створення єдиної інформаційної бази підприємства необхідно для підвищення оперативності управлінських рішень і доведення конкретних цільових орієнтирів до кожного функціонального підрозділу.

Таким чином, сформуована дієва система управління конкурентними перевагами дозволить забезпечити підвищення конкурентоспроможності будівельного підприємства в довгостроковій перспективі.

МОДЕЛЮВАННЯ ВПЛИВУ ТЕХНІКО-ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ФАКТОРІВ НА ЗМІНУ ПОКАЗНИКІВ ВИРОБНИЧОЇ ПРОГРАМИ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*С. М. ГАЙДЕНКО, канд. екон. наук, ст. викл.
Харківський національний університет міського
господарства імені О. М. Бекетова
61002 Україна, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17
gayd1981@gmail.com*

У практиці проведення аналітичної роботи на підприємстві має дуже важливе значення аналіз виконання виробничої програми, при цьому її

головними завданнями виступають наступні:

- по-перше, об’єктивна оцінка ступеня виконання плану виробництва та реалізації продукції (послуг) підприємствами міського господарства;
- по-друге, виявлення внутрішньовиробничих резервів подальшого зростання обсягу та покращення якості наданих комунальних послуг;
- по-третє, розробка заходів, пропозицій та рекомендацій, спрямованих на реалізацію виявлених резервів. Таким чином, техніко-експлуатаційні фактори є одними з узагальнюючих показників виробничої програми, на динаміку зміни яких впливають численні та різноманітні фактори, при цьому факторний аналіз дозволяє дослідити, як самі фактори, так і міри їх впливу.

Детальним і наглядним прикладом розрахунків для факторного аналізу будуть показники тролейбусного депо, аналіз буде проведено за два періоди (звітний та базисний). Для визначення впливу техніко-експлуатаційних факторів на кінцевий результат роботи підприємства рекомендується наступна математична модель кількості виконаних пасажиро-кілометрів:

$$L = N * D * K * t * V * h * l$$

де N – середньоінвентарне число рухомого складу, од.;

D – число днів у звітному періоді, дн.;

K – коефіцієнт випуску машин на лінію;

t – середньодобова тривалість рухомого складу на лінії, год.;

V – середньоексплуатаційна швидкість руху машин, км/год.;

h – кількість пасажирів, які припадають на один машино-кілометр пробігу, пас./маш.-км;

l – середня дальність поїздки одного пасажирів, км.

Відмітимо, що для розрахунку абсолютного впливу техніко-експлуатаційних факторів на досліджуваний показник скористаємося паралельним методом факторного аналізу.

Абсолютний вплив факторів на зміну кількості виконаних пасажиро-кілометрів:

1) вплив зміни середньоінвентарного число рухомого складу:

$$\pm \Delta L_N = \frac{\pm \Delta N * D_0 * K_0 * t_0 * V_0 * h_0 * l_0 + \pm \Delta N * D_1 * K_1 * t_1 * V_1 * h_1 * l_1}{2}$$

2) вплив зміни числа днів у звітному періоді:

$$\pm \Delta L_D = \frac{\pm \Delta D * N_0 * K_0 * t_0 * V_0 * h_0 * l_0 + \pm \Delta D * N_1 * K_1 * t_1 * V_1 * h_1 * l_1}{2}$$

3) вплив зміни коефіцієнта випуску машин на лінію:

$$\pm \Delta L_K = \frac{\pm \Delta K * N_0 * D_0 * t_0 * V_0 * h_0 * l_0 + \pm \Delta K * N_1 * D_1 * t_1 * V_1 * h_1 * l_1}{2}$$

4) вплив зміни середньодобової тривалості рухомого складу на лінії:

$$\pm \Delta L_t = \frac{\pm \Delta t * N_0 * D_0 * K_0 * V_0 * h_0 * l_0 + \pm \Delta t * N_1 * D_1 * K_1 * V_1 * h_1 * l_1}{2}$$

5) вплив зміни середньоексплуатаційної швидкості руху машин:

$$\pm\Delta L_v = \frac{\pm\Delta V * N_0 * D_0 * K_0 * t_0 * h_0 * l_0 + \pm\Delta V * N_1 * D_1 * K_1 * t_1 * h_1 * l_1}{2}$$

б) вплив зміни кількості пасажирів, які припадають на один машино-кілометр пробігу:

$$\pm\Delta L_h = \frac{\pm\Delta h * N_0 * D_0 * K_0 * t_0 * V_0 * l_0 + \pm\Delta h * N_1 * D_1 * K_1 * t_1 * V_1 * l_1}{2}$$

7) вплив зміни середньої дальності поїздки одного пасажирів:

$$\pm\Delta L_l = \frac{\pm\Delta l * N_0 * D_0 * K_0 * t_0 * V_0 * h_0 + \pm\Delta l * N_1 * D_1 * K_1 * t_1 * V_1 * h_1}{2}$$

Сумарний абсолютний вплив всіх факторів дорівнює загальній абсолютній зміні кількості виконаних пасажиро-кілометрів:

$$\sum \pm\Delta L = \pm\Delta L_N + \pm\Delta L_D + \pm\Delta L_K + \pm\Delta L_t + \pm\Delta L_V + \pm\Delta L_h + \pm\Delta L_l$$

Отже, запропоноване вище моделювання впливу техніко-експлуатаційних факторів на зміну показників виробничої програми обґрунтовує доволі трудомісткий процес формування кількості виконаних пасажиро-кілометрів в тролейбусному депо, розчленувати на його окремі фактори, зобразити у вигляді визначеної моделі та розрахувати вплив основних техніко-експлуатаційних факторів на загальну зміну досліджуваного показника.

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

О. О. РУДАЧЕНКО, канд. екон. наук, ст. викл.
*Харківський національний університет міського
господарства імені О. М. Бекетова
61002 Україна, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17
polkin87@ukr.net*

На сучасному етапі в Україні відбуваються глибокі економічні зміни, обумовлені входом країни в русло загальних процесів світового розвитку. Для ринкової економіки характерне те, що вона є соціально-орієнтованим господарством, яке доповнюється державним регулюванням.

Міське господарство є складовою частиною народного господарства країни. Житлово-комунальне господарство – найбільша складова частина міського господарства. Воно включає в свій склад житловий фонд, комунальні підприємства і споруди зовнішнього благоустрою [1].

В сучасних умовах залишається актуальним питання визначення правового статусу комунальних підприємств, оскільки в ході економічних перетворень ще не повною мірою вдалося створити правові умови для їх стабільного і поступового розвитку. Досі немає чітких критеріїв необхідності створення і діяльності цих підприємств.

Низька ефективність функціонування комунальних підприємств призводить до недоодержання доходів у місцевий бюджет, а система