

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

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

управління, що існує сьогодні, малоефективна і потребує реформування [1].

Протягом останніх років багато підприємств міського господарства практично перебувають у зоні збитковості. Така тенденція, звісно, негативно впливає і на технічний стан основних засобів цих підприємств. До основних проблем ЖКГ можна віднести:

– брак нормативів щодо галузей соціальної сфери. Централізований фонд дотацій, що його використовують сьогодні, на практиці тільки викликає напруженість між регіонами і, звичайно ж, не стимулює власних джерел місцевих доходів;

– більшість підприємств комунальної власності мають велику територію обслуговування. Це обмежує можливість одночасного впливу на всі ланки організації;

– недосконалість системи розрахунків за спожиті населенням та організаціями житлово-комунальні послуги призводить до значних обсягів заборгованості населення з оплати послуг, до неспроможності одних підприємств комунальної сфери розрахуватись за надані їм комунальні послуги з іншими підприємствами галузі та інші.

У багатьох регіонах гострою проблемою для підприємств комунального господарства залишаються хронічні неплатежі споживачів за виконані роботи.

Більш ніж 40% становить заборгованість населення через неплатоспроможність. До 30% сягає заборгованість бюджетних організацій, які фінансуються з державного і місцевого бюджетів.

Велика заборгованість місцевих бюджетів за роботи, виконані з благоустрою міст, у результаті обсяги робіт підприємств дорожнього, зеленого господарства і зовнішнього освітлення скоротились у 5-10 разів.

Відповідно скоротилися робочі місця, різко погіршився стан і експлуатація доріг, зелених насаджень, освітлення й інших об'єктів благоустрою. Крім того, росте заборгованість бюджету на погашення різниці в тарифах на житлово-комунальні послуги, надані населенню.

У силу своєї занедбаності проблема заборгованості не має однозначного розв'язання: коштів, достатніх для цього, немає ні в населення, ні в бюджеті. Але потрібно визначити хоча б підходи до її розв'язання.

Список використаних джерел:

1. Нейромережеві моделі оцінки фінансових криз на підприємствах корпоративного типу: монографія / Т. С. Клебанова, О. В. Димченко, О. О. Рудаченко, В. С. Гвоздицький ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. – 171 с.