

Фінансові інвестиції є результатом поєднання об'єктивно існуючого ризику, певною мірою відомого доходу від інвестування у фінансові інструменти та суб'єктивного погляду інвестора на сегменти фінансового ринку, інструменти інвестування і його схильності до ризику. Звідси отримуємо набір чинників, які кожного разу впливають на вибір фінансових інструментів для інвестування та індивідуальну інвестиційну стратегію.

Список використаних джерел:

1. Верхола А. В., Дідик С. М. Інструменти гібридного капіталу та перспективи їх впровадження в Україні. Вісник Хмельницького національного університету. 2010. № 1. Т. 1. С. 132-135.
2. Підвисоцький Я.В. Гібридні фінансові інструменти в практиці управління ризиками міжнародних бізнес-проектів. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1331> (дата звернення 17.01.2021р.)
3. Пробоїв О. А. Структуровані фінансові продукти: поняття і архітектура. URL: <http://intkonf.org/kand-ekon-nauk-proboyiv-oa-strukturovani-finansovi-produkti-ponyattya-i-arhitektura/>. (дата звернення 17.01.2021р.)

ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗЗБИТКОВОЇ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

А. С. ВОРОТІЛНІ, магістрант

*Харківський національний університет міського
господарства імені О. М. Бекетова*

При аналізі наукових літературних джерел, нами виявлено, що теоретично існують шляхи забезпечення беззбиткової роботи підприємств міського електротранспорту. Приведемо деякі основні завдання щодо реалізації ідеї беззбитковості комунальних підприємств електротранспорту. Отже, для цього підприємствам необхідно:

1) зменшити витрати на експлуатаційну діяльність, підвищити якість технічного обслуговування й ремонту міського електротранспорту, впровадити заходи щодо енергозбереження, використовуючи новітні технології, конструкції й спецчастини для контактних мереж і тягових підстанцій;

2) збільшити надходження від розміщення реклами на транспорті, оренди приміщень, підвищити ефективність роботи зі збору оплати за проїзд (до останньої тези ми повернемося трохи нижче);

3) установити тарифи (вартість проїзду), які повністю покривали б витрати підприємств на перевезення одного пасажера;

4) збільшити обсяги перевезень міським електротранспортом за рахунок змін схем руху міського пасажирського транспорту й організації нових маршрутів, виключення дублювання маршрутів;

5) з метою зменшення прямих витрат на професійну підготовку й перепідготовку водіїв і фахівців з обслуговування рухомого складу, шляхового господарства й т.ін. необхідно знизити плінність кадрів;

6) фінансування всіх інших заходів повинне здійснюватися за рахунок коштів державного, місцевого бюджетів, грантів, кредитів міжнародних організацій, благодійних внесків, цільового фонду розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури, інших джерел, а не тільки за рахунок власних коштів підприємств.

Виконавши всі (або хоча б частину) з перерахованих вище заходів підприємства одержать можливість:

- у *соціальній сфері* – підвищити рівень задоволення потреб населення у високоякісних і безпечних перевезеннях, забезпечити розвиток маршрутної мережі, збільшити рівень експлуатаційної безпеки, зменшити загальний рівень зносу основних фондів, зменшити витрати на надання транспортних послуг, поліпшити екологічний стан міст;

- в *економічній сфері* – забезпечити ефективне використання електроенергії й зменшити обсяги використання нафтопродуктів, зменшити

власні витрати на підтримку належного технічного стану рухомого складу, збільшити обсяги перевезень пасажирів, створити нові робочі місця.

Державна підтримка розвитку міського електротранспорту сьогодні характеризується низькою ефективністю й повною недосконалістю. Недоліки тарифної політики, порядок, що діє при наданні пільг на проїзд, система підтримки, що діє для бюджетної компенсації втрат, безсистемний і нерегулярний характер бюджетної допомоги привели до того, що комунальні підприємства міського електротранспорту перетворилися в соціального перевізника, незацікавленого в удосконаленні структури управління й оптимізації транспортної роботи, а це гальмує створення сприятливого інвестиційного клімату в сфері міських пасажирських перевезень і переходу галузі на ринкові відносини. А рухомий склад і вся наявна транспортна інфраструктура старішає рік від року.

Реформування міського електротранспорту, що почалося з впровадження безготівкової системи оплати за проїзд, поки що не привело до очікуваних помітних позитивних змін. Значення таких ключових показників, як обсяг пасажироперевезень і пробіг рухомого складу погіршуються рік у рік, одночасно зростають обсяги «безоплатного» обслуговування пільговиків, росте їхня питома вага в загальному обсязі пасажирів, що тягне за собою ріст обсягів компенсаційних виплат з міських бюджетів. Незважаючи на те, що рівень відшкодування зріс, він становить у середньому лише 80 % від потреби, що ніяк не сприяє беззбитковості підприємств.

Збитковість електротранспорту по оцінках експертів становить 45 % від фактичних витрат, пов'язаних з їхньою основною діяльністю. Усі підприємства країни потребують ремонтів рухомого складу, дорожнього господарства, систем енергозабезпечення, власних будинків і споруд тощо. Загальна сума дотацій з бюджету на ці потреби становить лише 36 % від розрахункової.

Окремі підприємства міського електротранспорту мають заборгованість по виплаті заробітної плати, більшість підприємств ще й значну заборгованість по оплаті за спожиту електроенергію.

Ми висвітили лише деякі, найбільш гострі й насущні проблеми електротранспортних підприємств. Звернемося до пріоритетних напрямків розвитку міського електротранспорту, саме їх реалізація допоможе «вижити» підприємствам, ставши як мінімум беззбитковими.

До пріоритетних напрямків розвитку міського електротранспорту можна віднести такі.

1. Адаптація підприємств міськелектротранспорту до роботи в ринкових умовах шляхом підвищення конкурентоспроможності на ринку міських пасажирських перевезень.

2. Удосконалення державної фінансової підтримки в розв'язанні питань відновлення парку рухомого складу та наявної транспортної інфраструктури.

3. Налагодження серійного виробництва сучасних трамвайних вагонів і тролейбусів, іншого встаткування для потреб галузі.

4. Впровадження енергозберігаючих технологій при виготовленні, реконструкції й модернізації рухомого складу, контактної мережі, тягових підстанцій, трамвайних шляхів, інших об'єктів галузі.

5. Збереження існуючої та подальший розвиток електротранспортної інфраструктури та маршрутної мережі.

6. Повсюдне впровадження автоматизованої системи оплати проїзду.

Але при впровадженні заходів, що направлені на розвиток міського електротранспорту, не слід забувати, що пріоритетом є саме якість пасажироперевезень. Тому забезпечення належного рівня якості, а також комфортності, зручності та безпеки перевезень пасажирів передбачає впровадження наступних заходів:

I. Організація ефективного управління міським електричним транспортом з використанням існуючого майнового комплексу. А це:

а) забезпечення рівних умов конкуренції на ринку транспортних послуг;

б) впровадження договірних відносин між виконавцями (транспортними підприємствами) і замовником транспортної роботи (виконавчими органами місцевого самоврядування);

в) конкретизування обсягів перевезень пасажирів, плану випуску рухомого складу в цілому й по маршрутах (за результатами вивчення пасажиропотоків).

II. Забезпечення беззбиткового функціонування підприємств за рахунок:

а) збільшення власних доходів;

б) скорочення витрат на експлуатаційну діяльність;

в) забезпечення повного бюджетного відшкодування втрат підприємств від безоплатних перевезень пільгових категорій громадян, регламентованих чинним законодавством або рішеннями місцевих органів влади.

III. Технічне переоснащення галузі, а саме:

а) освоєння нових типів рухомого складу, обладнання й устаткування;

б) відновлення технічного ресурсу та модернізація існуючого парку рухомого складу;

в) ліквідація аварійного стану контактних і кабельних мереж, шляхового господарства, інших об'єктів інфраструктури;

г) скорочення витрат за рахунок впровадження новітніх енергозберігаючих технологій;

д) заміна інвентарного парку рухомого складу, строк експлуатації якого перевищує нормативний строк, шляхом закупівлі нового на умовах співфінансування з державного та місцевих бюджетів.

IV. Нормативне й науково-технічне забезпечення функціонування міського електротранспорту, яке передбачає розробку та затвердження нормативних актів щодо механізму фінансового забезпечення галузі.

V. Створення умов для пріоритетного розвитку міського електротранспорту, включаючи:

а) розробку раціональної схеми маршрутів міського пасажирського транспорту, віддавши перевагу екологічно чистому міському електротранспорту, враховуючи результати проведеного й проаналізованого моніторингу пасажиропотоків;

б) усунення невиправданого дублювання маршрутів електротранспорту автоперевізниками;

в) вивчення громадської думки, проведення інформаційно-освітніх кампаній по якості транспортних послуг, необхідності реконструкції та будівництва об'єктів міського електротранспорту.

Фізичний знос рухомого складу комунальних підприємств міського електричного транспорту внаслідок наднормативного його використання, несвоєчасного виконання планів поточних і капітальних ремонтів через відсутність коштів, привели до того, що коефіцієнти випуску на маршрути (на лінії) скоротилися, причому для тролейбусних господарств це не так гостро як для трамвайних. Ще однієї причиною загострення ситуації можна вважати недоукомплектованість трамвайно-тролейбусних підприємств водійськими кадрами та ремонтно-допоміжним персоналом, а також несприятливу для підприємств тарифну політику з боку держави.

МАРКЕТИНГОВА СКЛАДОВА ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СУЧАСНОГО КОМЕРЦІЙНОГО БАНКУ: ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ

Н. О. ВОЛГІНА, ст. викл.

А. О. КРАСНА, студентка

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова*

Комерційний банк в умовах ринкової економіки розглядається як суб'єкт економічних відносин, підприємницька діяльність якого спрямована на отримання прибутку шляхом задоволення потреб клієнтів в банківських продуктах та послугах. Зміна бізнес-середовища та умов ведення бізнесу