

діяльності підприємств і контролю стану їх ресурсного потенціалу (майнового комплексу громади).

Наявність такої системи створює скелет удосконалених управлінських відношень підприємства і власника, орієнтованих на: бізнес адаптацію та подальшу відповідність підприємства ринковим умовам і їх змінам.

Список використаних джерел:

1. Кіпенко М. Ф. Моніторинг як інструмент публічного управління реформуванням житлово-комунального господарства: автореферат дис. к.е.н: Нац.акад. Держ. Управ. при Президенті України. Київ, 2015. 22 с.

2. Духонин Е. Ю., Исаев Д. В., Мостовой Е. Л. Управление эффективностью бизнеса: монографія. Москва: Изд.«Альпина», 2005. 235 с.

## **НАСУЩНІ ПРОБЛЕМИ ТА РЕАЛІЗАЦІЯ РЕФОРМУВАННЯ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ (В АСПЕКТІ ТРАМВАЙНОГО СПОЛУЧЕННЯ)**

О. В. ГАВРІКОВА, магістрант

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

Протягом останніх десяти років випуск трамвайних вагонів на маршрути скоротився у середньому по Україні в 1,5 рази. Значно погіршилися регулярність руху, якість та культура обслуговування пасажирів, що негативно вплинуло на безпеку пасажироперевезень. Зменшилась насиченість транспортної мережі трамвайними вагонами, що зумовило, крім іншого, значну їх перевантаженість. Це сталося внаслідок скорочення парку рухомого складу за рахунок вибуття трамвайних вагонів з експлуатації та недостатніх темпів їх оновлення. В останні роки загальна кількість трамвайних вагонів і тролейбусів в Україні зменшилася на 3 тисячі одиниць, або на 24 %. За цей же період

містами України було закуплено трамвайних вагонів (нових та вживаних) порядку 27 % від мінімальної потреби. Стан справ ще більше ускладнюється внаслідок того, що обсяги капітальних ремонтів рухомого складу, що виконуються спеціалізованими заводами та дільницями експлуатаційних підприємств, зменшилися за цей період більше ніж в п'ять разів.

Основними причинами такого кризового стану міського електротранспорту є нечітко визначений статус останнього, недосконалість законодавчої бази і структури управління підприємствами-перевізниками, невирішеність питань фінансування їх діяльності.

Назріла нагальна потреба реформування міського електричного транспорту в цілому по країні та методів і способів управління ним.

Реформування має бути здійснене за такими основними напрямками:

1. Організація ефективного управління та належного використання майнових комплексів міського електротранспорту, що, перш за все, потребує: удосконалення системи управління міським електротранспортом та здійснення виконавчим органом місцевого самоврядування, яким нині підпорядковані комунальні транспортні підприємства-перевізники, функцій замовника транспортних послуг. Це передбачає:

- визначення обсягів транспортних послуг (транспортної роботи);
- укладання договорів на обсяги пасажироперевезень з транспортними підприємствами та контроль за їх дотриманням та виконанням;
- моніторинг і аналіз тенденцій щодо попиту на транспортні послуги, розробка прогнозів пасажиропотоків;
- встановлення квот на пасажироперевезення для різних категорій перевізників;
- встановлення величин граничних тарифів на рівні покриття витрат на перевезення одного пасажиром;
- диспетчеризація та облік пасажироперевезень;
- координація роботи перевізників, здійснення інших функцій, пов'язаних з регулюванням ринку міських пасажироперевезень;

- підготовки узгоджених пропозицій щодо розвитку й удосконалення маршрутної мережі, режимів руху транспорту задля підвищення якості, ефективності та безпеки пасажироперевезень.

2. Забезпечення беззбиткового функціонування підприємств міського електричного транспорту, що потребує:

- врегулювання порядку компенсації втрат доходів підприємств-перевізників при встановленні місцевими органами влади тарифів, нижчих за собівартість перевезень;

- встановлення на законодавчому рівні вимог щодо компенсації в повному обсязі підприємствам міського електротранспорту втрат від надання пільг окремим категоріям пасажирів;

- впровадження державної стратегії заміни пільг на адресну грошову допомогу (монетизація пільг);

- збільшення доходів підприємств шляхом підвищення ефективності збору плати за проїзд (повсюдне впровадження АСОП в повному обсязі), залучення додаткових надходжень, у тому числі від здачі приміщень в оренду, розміщення реклами, надання інших додаткових послуг;

- скорочення витрат на експлуатаційну діяльність підприємств, у тому числі за рахунок оптимізації чисельності працівників підприємств; передачі органам місцевого самоврядування або переводу на госпрозрахункове функціонування об'єктів соціальної сфери підприємств; підвищення якості технічного обслуговування та ремонту об'єктів міського електротранспорту; впровадження технічних та організаційних заходів по ресурсозбереженню та енергозбереженню на підприємствах галузі.

3. Технічне переоснащення міського електротранспорту, що потребує:

- освоєння та удосконалення виробництва сучасного вітчизняного рухомого складу та обладнання для міського електротранспорту та його інфраструктури;

- відновлення технічного ресурсу рухомого складу шляхом проведення капітальних ремонтів і модернізацій;

- надання державою фінансової підтримки в оновленні парку рухомого складу підприємствам галузі.

4. Нормативно-правове забезпечення у сфері міського електротранспорту, що потребує:

- розробки та прийняття Закону України «Про міський пасажирський електричний транспорт»;

- внесення змін і доповнень до Правил надання населенню послуг із перевезень міським електротранспортом, Постанови Кабінету Міністрів України «Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпечення безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів»;

- розробки довгострокової програми розвитку міського електротранспорту на державному рівні;

- розробки нормативного документу щодо порядку формування тарифів на проїзд у міському електротранспорті.

5. Науково-технічне забезпечення функціонування міського електротранспорту, що потребує:

- продовження науково-технічних досліджень з питань експлуатації міського електротранспорту;

- продовження економічних досліджень з питань сталого функціонування міського електротранспорту, що також включають управлінський, кадровий, соціальний та інші аспекти проблематики.

Таким чином, сформована в рамках даних тез концепція реформування міського електротранспорту в Україні та заходи з її реалізації є дієвим інструментом на шляху до беззбиткової роботи комунальних електротранспортних підприємств країни, а передбачені заходи дадуть змогу запобігти подальшому поглибленню кризи, стабілізувати роботу підприємств міськелектротранспорту, розширити зону транспортного обслуговування населення міст, підвищити доступність транспортних послуг для населення, навести лад зі швидкістю, регулярністю, безпекою руху та комфортністю

поїздок, підвищити привабливість міського електричного транспорту та залучити нових пасажирів, які пересядуть з власних авто на надійний, чистий та комфортний громадський транспорт, як це відбувається майже у всіх розвинутих країнах світу.

## **ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ: СУЧАСНІ АСПЕКТИ**

К. А. МАМОНОВ, д-р екон. наук

В. В. ГОЙ

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

Сучасний стан будівельної сфери визначається неоднозначними тенденціями, пов'язаними із впливом зовнішніх і внутрішніх чинників, що гальмують її розвиток, знижують основні показники діяльності будівельних підприємств (БП). На функціонування БП впливають чинники макросередовища: ступінь впливу держави на будівельну сферу; входження держави до недержавних інституцій; формування та реалізація нормативно-правового забезпечення; рівень інвестиційної активності та привабливості; податкове навантаження; попит і пропозиція; рівень безробіття та інфляції; цінова політика; конкуренція на будівельному ринку; демографічні процеси; якість життя; суспільні процеси та традиції; соціальний захист; інноваційно-інвестиційні процеси у будівництві [1 - 4].

Визначені фактори, що гальмують розвиток будівельних підприємств: економічна та політична нестабільність; високий рівень інфляції; політична нестабільність; стагнаційні процеси або зниження темпів зростання економіки держави; зниження попиту на будівельну продукцію; скорочення рівня купівельної спроможності замовників будівельної продукції; низька