

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ МІСЬКОГО
ГОСПОДАРСТВА ІМЕНІ О.М. БЕКЕТОВА

ВОДОВОЗОВ ЄВГЕНІЙ НАУМОВИЧ

УДК: 338.47:656.07

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ
ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

08.00.04 - економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2018

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано у Харківському національному університеті міського господарства імені О.М. Бекетова, Міністерство освіти і науки України.

Науковий керівник доктор економічних наук
Палант Олексій Юрійович,
Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова,
доцент кафедри економіки підприємств, бізнес-адміністрування та регіонального розвитку

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, старший науковий співробітник
Никифорук Олена Ігорівна,
Державна установа «Інститут економіки та прогнозування НАН України»,
завідувач відділу розвитку виробничої інфраструктури;

доктор економічних наук, професор
Зборовська Ольга Михайлівна,
Запорізький національний університет,
професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування.

Захист відбудеться «07» грудня 2018 р. о 10 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.089.01 Харківського національного університету міського господарства імені О.М. Бекетова за адресою: 61002, м. Харків, вул. Маршала Бажанова 17, у залі засідання Вченої ради (конференц-зал №1).

Із дисертацією можна ознайомитись в бібліотеці Харківського національного університету міського господарства імені О.М. Бекетова за адресою: 61002, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17.

Автореферат розіслано «07» листопада 2018 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради



М.В. Кадничанський

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Необхідність дослідження проблем функціонування та розвитку транспортних систем великих міст обумовлена значною кількістю факторів, але ключовим з них є необхідність підвищення якості надання транспортних послуг населенню з огляду на досвід розвинутих країн в сфері організації перевезення пасажирів.

Нині підприємства міського електротранспорту (МЕТ) перебувають у досить складній і неоднозначній ситуації – з одного боку міський електричний транспорт визнаний одним з найбільш комфортних, безпечних та екологічних, а з іншого – недостатнє бюджетне фінансування підприємств МЕТ, відсутність інвестицій у розвиток, занижені тарифи та неповна компенсація за пільгові перевезення приводить до старіння та зменшення парку рухомого складу, зношеності трамвайних колій та контактних мереж, що обумовлює скорочення чисельності працівників, внаслідок чого зменшується обсяги та рівень якості надання транспортних послуг.

Зазначені причини обумовлюють необхідність перегляду підходів до управління підприємствами МЕТ шляхом здійснення організаційно-економічних, правових, технічних заходів, спрямованих на підвищення оперативності їх реакції на зміни зовнішнього середовища.

Одним з найбільш дієвих заходів є реструктуризація підприємств МЕТ, здійснення якої шляхом обґрунтування та впровадження відповідного організаційно-економічного механізму сприятиме стабілізації фінансового та технічного стану підприємств МЕТ, реструктуризації боргів, створенню привабливих умов для залучення інвестицій у галузь.

Проблемам функціонування та розвитку підприємств міського електричного транспорту присвячені роботи таких дослідників: О.І. Амоша, І.О. Башинська, К.В. Гнедіна, О.Л. Дивінець, О.М. Зборовська, В.В. Костецький, С.В. Телятник та ін. Теоретичні та практичні аспекти реструктуризації суб'єктів господарювання та підвищення якості їх управління досліджували такі автори: Є.В. Андрієвська, О.А. Єрмоленко, Т.В. Калита, П.В. Комарецька, Ж.Л. Крисько, О.М. Лала, В.С. Ніценко, Д.О. Семенова, Т.В. Смиківчук та ін. Визнаючи високу теоретичну обґрунтованість та практичну цінність результатів робіт згаданих науковців варто відзначити, що проблеми реструктуризації підприємств МЕТ залишаються досить актуальними і потребують подальшого дослідження.

Таким чином, теоретико-методичне та прикладне значення вирішення окреслених проблем зумовило актуальність обраної теми, визначило мету, завдання й напрям дослідження.

Зв'язок роботи за науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота є ініціативною й одночасно складовою частиною науково-

дослідних робіт Харківського національного університету міського господарства імені О.М. Бекетова в межах державних бюджетних та госпрозрахункових тематик: «Інформаційно-аналітичне забезпечення реструктуризації підприємств міського електричного транспорту» (2018 р., № 3000/18) – здобувачем запропонована модель взаємодії підприємств МЕТ із суб'єктами зовнішнього оточення в процесі інформаційного забезпечення їх діяльності та розроблені рекомендації щодо інформаційного забезпечення реструктуризації підприємств МЕТ; «Підприємництво як стратегічний фактор розвитку бізнес-середовища регіону» (2018 р., номер державної реєстрації № 0116U005497) – здобувачем розроблена концепція стратегічного розвитку міського пасажирського електротранспорту регіону.

Мета дисертаційної роботи – розробка теоретико-методичних положень та обґрунтування практичних рекомендацій щодо формування організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств міського електричного транспорту з метою підвищення ефективності їх функціонування. Для досягнення поставленої мети в дослідженні поставлені та вирішені такі *завдання*:

- узагальнено сучасні проблеми діяльності підприємств МЕТ України з врахуванням світового досвіду проведення реструктуризації підприємств МЕТ;
- досліджено та систематизовано понятійний апарат щодо здійснення реструктуризації підприємств МЕТ та сформульовано авторське визначення ключових понять;
- здійснено аналіз сучасного стану та перспектив розвитку підприємств МЕТ України;
- розроблено пропозиції щодо удосконалення інформаційно-аналітичного забезпечення їх реструктуризації;
- удосконалено організаційне забезпечення системи управління реструктуризацією підприємств МЕТ;
- запропоновано аналітико-прикладне забезпечення оцінки ефективності та результативності діяльності підрозділів, що функціонують або створюються в процесі реструктуризації підприємств МЕТ;
- розроблено організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств МЕТ;
- обґрунтовано та розроблено науково-практичний підхід до визначення пріоритетності реструктуризації підприємств МЕТ.

Об'єкт дослідження – процес формування організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ в сучасних умовах господарювання.

Предмет дослідження – сукупність теоретичних, методичних і практичних засад підвищення ефективності функціонування підприємств міського

електричного транспорту на основі їх реструктуризації.

Методи дослідження. Теоретико-методичною основою дослідження стали наукові праці провідних вітчизняних учених і зарубіжних учених-економістів, законодавчі й нормативні акти України у сфері формування організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ. У ході дослідження використано такі загальні й спеціальні методи наукового дослідження: *аналізу, порівняння і синтезу* (для порівняння теоретичних підходів до тлумачення ключових понять за темою дослідження та формулювання авторських визначень, а також для аналізу показників, що характеризують функціонування електротранспортних підприємств та формування системи показників для реалізації економічної складової організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ); *діалектичні методи пізнання та узагальнення еволюційних закономірностей* (для оцінки загальних тенденцій, що визначають поточний стан та перспективи розвитку підприємств МЕТ); *абстракції та системного аналізу* (для характеристики організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ та обґрунтування організаційних заходів щодо покращення системи управління цих підприємств); *класстерного аналізу* (для обґрунтування науково-практичного підходу до визначення пріоритетності реструктуризації підприємств МЕТ).

Інформаційною базою наукового дослідження є теоретичні положення, що містяться в монографіях, фахових та інших наукових виданнях, матеріалах міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференцій, законодавчі та нормативні акти України та інших країн, електронні ресурси мережі Internet, статистичні дані Державної служби статистики України, а також аналітичні дані підприємств МЕТ.

Наукова новизна одержаних результатів. Основним науковим результатом дисертаційної роботи є розвиток теоретико-методичних положень та розробка практичних рекомендацій щодо формування організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ в сучасних умовах господарювання. Основні результати проведеного наукового дослідження, що визначають його наукову новизну, полягають у наступному:

удосконалено:

– організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств МЕТ, що, на відміну від існуючих, визначається як сукупність методів, економічних та організаційних заходів з управління реструктуризацією підприємств МЕТ, що реалізуються, шляхом виконання організаційних (розробка і застосування критеріїв оцінки роботи підрозділів підприємств МЕТ, розробка і реалізація пропозицій щодо покращення системи управління підприємств МЕТ, оцінка системи управління підприємств МЕТ за результатами реструктуризації із

застосуванням розроблених критеріїв оцінки) та економічних (розробка економічного проекту реструктуризації підприємств МЕТ; фінансування та матеріальне забезпечення реструктуризації підприємств МЕТ; визначення економічного ефекту та ефективності від проведення реструктуризації підприємств МЕТ) функцій, що дозволяє забезпечити комплексний підхід до реструктуризації електротранспортних підприємств;

– аналітико-прикладне забезпечення оцінки ефективності та результативності діяльності структурних підрозділів, що, на відміну від існуючих, функціонують або створюються в процесі реструктуризації підприємств МЕТ шляхом формування системи показників, що дозволяє здійснити економічне обґрунтування доцільності проведення реструктуризації підприємств МЕТ та оцінити функціонування структурних одиниць підприємств МЕТ за результатами реструктуризації із використанням показників результативності їх роботи та забезпечує реалізацію економічної складової організаційно-економічного механізму реструктуризації електротранспортних підприємств;

– науково-практичний підхід до визначення пріоритетності реструктуризації підприємств МЕТ, що, на відміну від існуючих, базується на здійсненні оцінки фінансового, кадрового та технічного забезпечення діяльності підприємств МЕТ з використанням, відповідно, показників покриття витрат цих підприємств за рахунок бюджетних коштів, недостатності кадрів та вибуття одиниць рухомого складу, що дозволяє шляхом переведення значень обраних показників у бали із застосуванням аналітичних процедур виявити підприємства МЕТ із найгіршими характеристиками, які і є об'єктами першочергової реструктуризації;

дістали подальшого розвитку:

– організаційне забезпечення системи управління реструктуризацією підприємств МЕТ шляхом обґрунтування організаційної реструктуризації технічних підрозділів підприємств МЕТ із застосуванням аналітичного інструментарію оцінки отриманого відхилення фактичного показника їх результативності від нормативного значення; створення відділу забезпечення якості транспортних послуг у структурі підприємств МЕТ, що, на відміну від існуючого відділу експлуатації рухомого складу, дозволяє розширити функції взаємодії з пасажирами, як споживачами послуг; створення у структурі підприємств МЕТ відділу реклами, що зменшить залежність цих підприємств від бюджетного фінансування їх діяльності; розформування відділу збору виручки від реалізації послуг у разі використання підприємствами МЕТ автоматизованої системи оплати проїзду;

– інформаційно-аналітичне забезпечення реструктуризації підприємств МЕТ шляхом створення аналітичного центру для оперативної обробки інформації та підвищення обґрунтованості управлінських рішень, що стосуються покращення системи управління підприємств МЕТ;

– категоріальний апарат щодо визначення поняття «реструктуризація підприємств міського електричного транспорту», що являє собою комплекс заходів з удосконалення системи управління підприємств МЕТ з метою забезпечення прибутковості їх діяльності, оновлення рухомого складу, підвищення якості надання транспортних послуг та досягнення стратегічних цілей.

Практичне значення отриманих результатів. Теоретичні висновки дисертаційної роботи доведені до рівня конкретних положень і рекомендацій, придатних для практичного застосування в напрямку організаційно-економічного забезпечення реструктуризації підприємств МЕТ з метою підвищення ефективності їх діяльності, забезпечення належної якості надання транспортних послуг, покращення системи управління та досягнення інших цілей. Значущість і цінність одержаних у дисертації результатів підтверджено практичними впровадженнями: результати дослідження були використані Київською міською державною адміністрацією при розробці «Програм економічно і соціального розвитку м. Києва» на 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 роки, а також Проекту Комплексної міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури на 2019-2023 роки (довідка № 008-1764 від 09.10.2018 р.); результати дисертаційного дослідження використані Харківською міською радою при розробці «Програми підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2013-2020 роки», «Програми розвитку міського електротранспорту м. Харкова на 2013-2015 роки», «Програми сприяння безпечній життєдіяльності у сфері соціального захисту населення міста Харкова на 2017-2020 роки», «Правил користування міським електричним транспортом та впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду» (довідка № 08-21/2650/2-18 від 25.09.2018 р.); результати дисертаційного дослідження були використані Корпорацією підприємств міського електричного транспорту України «Укрелектротранс» при розробці науково-дослідницької теми № 2654/13 (м. Київ, довідка № 161 від 03.10.2018 р.); методика розрахунків показників роботи підприємства для обґрунтування доцільності здійснення реструктуризації підприємства використано КП «Севродонецьке тролейбусне управління (акт № 01-09 від 27.09.2018 р.); організаційне забезпечення щодо створення тимчасового аналітичного центру для оцінки результатів проведення реструктуризації на підприємстві та використання АСОП замість відділу збору виручки впроваджено на Івано-Франківське КП «Електроавтотранс» (акт № 2 від 01.10.2018); механізм

узгодження дій структурних підрозділів та рекомендації щодо покращення управління підприємством впроваджено на Криворізькому КП «Міський тролейбус» (акт № 3 від 02.10.2018 р.). Також результати дисертаційної роботи використовуються у навчальному процесі Харківського національного університету міського господарства імені О.М. Бекетова при викладанні дисциплін «Економіка і організація виробництва» та «Економіка в системах електричної інженерії» (довідка від 16.10.2018 р.).

Особистий внесок здобувача. Особистий внесок здобувача полягає у розробці організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ, що складається з організаційної та економічної складових і реалізується шляхом здійснення організаційних заходів, спрямованих на покращення систем управління підприємств МЕТ та застосування системи показників для економічного обґрунтування процесу реструктуризації цих підприємств, а також для оцінки роботи їх структурних одиниць, що були створені в процесі проведення реструктуризації. Усі результати дисертаційного дослідження отримані автором особисто. З наукових робіт, виконаних у співавторстві, в дисертації використано лише ті ідеї і положення, що є результатом власної роботи автора та відображають його індивідуальний внесок.

Апробація результатів дослідження. Основні результати проведеного дослідження були представлені автором в доповідях, викликали зацікавленість та одержали схвалення на наукових, науково-технічних та науково-практичних конференціях: Міжнародній науково-практичній конференції «Управление инновациями: теория, методология, практика» (м. Новосибірськ, 17 липня 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Научные исследования. Теория и практика» (м. Вроцлав, Польща, 29-31 серпня 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні проблеми забезпечення сталого економічного розвитку» (м. Київ, 12-13 жовтня 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми соціально-економічного розвитку» (м. Одеса, 21-22 грудня 2012 р.); IV Міжнародній науково-технічній конференції «Современные направления развития информационно-коммуникационных технологий и средств управления» (м. Харків, 4-5 грудня 2014 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні напрями правового забезпечення інноваційної та інвестиційної політики в Україні» (м. Харків, 14 листопада 2014 р.); V Міжнародній науково-технічній конференції «Современные направления развития информационно-коммуникационных технологий и средств управления» (м. Харків, 23-24 квітня 2015 р.); III Міжнародній науково-технічній конференції «Проблеми інформатизації» (м. Черкаси, 12-13 листопада 2015 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Innovation management in marketing: modern trends and strategic imperatives» (Познань, Польща, 12-13 квітня 2018 р.); IV Міжнародній

конференції «Інноваційні підходи і сучасна наука» (м. Київ, 30 березня 2018 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні напрямки розвитку ринкової економіки на засадах конкурентоспроможності, інноваційності та сталості» (м. Запоріжжя, 6 квітня 2018 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Економічні, політичні та культурологічні аспекти Європейської інтеграції України в умовах нових глобалізаційних викликів» (м. Ужгород, 16-17 квітня 2018 р.).

Публікації. Основні результати дисертаційної роботи опубліковано у 29 наукових працях (з яких 19 – одноосібні) загальним обсягом 20,56 друк. арк. (особисто автору належить 10,14 друк. арк.), в тому числі 1 монографія загальним обсягом 13,00 друк. арк. (особисто автору належить 4,00 друк. арк.), 16 статей загальним обсягом 5,72 друк. арк. (особисто автору належить 4,49 друк. арк.), 12 праць апробаційного характеру загальним обсягом 1,84 друк. арк. (особисто автору належить 1,65 друк. арк.).

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел з 220 найменувань на 24 стор. Основний текст містить 184 сторінок, включає 16 таблиць, 39 рисунків та 7 додатків на 37 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** розкрито актуальність обраної теми, визначено мету, завдання, предмет і об'єкт дослідження, обґрунтовано наукову новизну і практичне значення одержаних результатів.

У **першому розділі «Теоретичні засади реструктуризації підприємств міського електричного транспорту»** узагальнено найбільш актуальні проблеми електротранспортних підприємств, визначено сутність ключових понять за темою дослідження, а також у загальному вигляді представлено механізми реструктуризації підприємств міського електричного транспорту.

За результатами систематизації наукових праць, присвячених дослідженню проблем розвитку та функціонування підприємств МЕТ та врахування світового досвіду їх реструктуризації встановлено, що вітчизняні та зарубіжні вчені концентруються на вирішенні проблем, обумовлених незадовільним рівнем технічного та фінансового забезпечення функціонування електротранспортних підприємств, в той час, як дослідженню проблем удосконалення системи управління не приділяється належної уваги. Автор доводить необхідність теоретичного обґрунтування та впровадження наукових рекомендацій щодо організаційно-економічного забезпечення реструктуризації підприємств МЕТ.

На основі аналізу сутності реструктуризації як економічної категорії та врахування галузевої специфіки діяльності електротранспортних підприємств у дисертаційній роботі запропоновано визначення поняття «реструктуризація

підприємств міського електричного транспорту», що являє собою комплекс заходів з удосконалення системи управління підприємств МЕТ з метою забезпечення ефективності їх діяльності, оновлення рухомого складу, підвищення якості надання транспортних послуг та досягнення інших цілей.

За результатами аналізу підходів вітчизняних та зарубіжних дослідників до визначення сутності таких понять, як «механізм», «економічний механізм» та «організаційно-економічний механізм» у роботі запропоновано визначення поняття «організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств міського електричного транспорту», що визначається як сукупність методів, економічних та організаційних заходів з управління реструктуризацією підприємств МЕТ. Принципова схема організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ представлена на рис. 1.



Рис. 1 – Принципова схема організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ (розробив автор)

Важливою особливістю організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ є розділення його основних функцій на організаційні (O) та економічні (E). Означені функції реалізуються послідовно і кожна з них пов'язана з етапами реструктуризації підприємств МЕТ, а саме: 1) оцінка поточного стану системи управління; 2) планування реалізації заходів з реструктуризації підприємств МЕТ; 3) здійснення заходів з реструктуризації підприємств МЕТ; 4) оцінка результативності покращеної системи управління. Розділення функцій організаційно-економічного механізму залежно від етапів реструктуризації представлено вище (рис. 1). Описаний підхід відображає логіку застосування організаційно-економічного механізму та дозволяє конкретизувати заходи щодо його реалізації на кожному етапі реструктуризації підприємств МЕТ.

У другому розділі «Інформаційно-аналітичне забезпечення

функціонування та реструктуризації підприємств МЕТ» проаналізовано показники, що характеризують сучасний стан підприємств МЕТ та використання ними одиниць рухомого складу, обґрунтовано пропозиції щодо інформаційно-аналітичного забезпечення їх функціонування та реструктуризації.

Для аналізу тенденцій, що характеризують функціонування електротранспортних підприємств, у роботі проаналізовано динаміку показників, що відображають їх галузеву специфіку (табл. 1), де обсяги транспортної роботи відображають інтенсивність надання послуг міського електричного транспорту, що, у свою чергу, залежить від вибору пасажирами виду транспорту.

Таблиця 1

Показники, що характеризують стан електротранспортних підприємств

Показники	Одиниці виміру	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.
Обсяг транспортної роботи	тис. пас.-км.	153814,9	159586,4	160036,68	151734
Середньодобовий пробіг одиниці рухомого складу	км.	97,5	141,6	96,9	102,6
Середньодобові перевезення пасажирів на одиницю рухомого складу	осіб	1492	2399,8	1538,4	1544,2

Примітка: побудував автор

Коливання цього показника протягом 2014-2017 рр. вказує на повільне зростання обсягів надання послуг у 2015-2016 рр. з 153814,9 до 160036,68 тис. пас.-км з подальшим зниженням цього показника до 151734 тис. пас.-км, що дещо нижче порівняно із першим роком періоду, що розглядається. Таке зниження пояснюється погіршенням якості послуг, зменшенням кількості потенційних пасажирів з демографічних причин, а також розвитком альтернативних видів транспорту. Динаміка інших показників пояснюється методикою їх розрахунку – їх коливання залежать від надходження або вибуття одиниць рухомого складу, що обумовлює узгодженість змін середньодобових перевезень пасажирів та пробігу на одиницю рухомого складу. Максимальні значення цих показників у 2015 р. пояснюються зростанням обсягів транспортної роботи на тлі зниження кількості одиниць рухомого складу. Функціонування підприємств МЕТ значно ускладнюється через відсутність належного технічного забезпечення їх діяльності, що приводить до зменшення кількості одиниць рухомого складу, тому у дисертаційній роботі здійснено аналіз змін показників, що відображають використання транспортної техніки підприємствами МЕТ (табл. 2).

У 2015-2016 рр. вибуття трамваїв проходило інтенсивніше, ніж надходження, однак, протягом 2017 р. ситуація стабілізувалася, і кількість трамвайних вагонів зростає до початкового рівня. При цьому, оновлення тролейбусів протягом 2015-2016 рр. нівелюється їх фізичним зносом у 2017 р.

Оновлення тролейбусного парку відбувається дещо швидше порівняно з трамвайним. Але загалом технічний стан рухомого складу підприємств МЕТ варто вважати кризовим, що підтверджує необхідність реструктуризації цих підприємств.

Показники надходження, вибуття та оновлення рухомого складу
електротранспортних підприємств, 2015-2017 рр., відсотки

Показники	Вид транспорту	2015 р.	2016 р.	2017 р.
Коефіцієнт надходження рухомого складу	трамвай	2,075	1,688	2,499
	тролейбус	4,169	3,873	3,587
Коефіцієнт вибуття рухомого складу	трамвай	2,413	1,816	2,035
	тролейбус	2,901	2,057	4,692
Коефіцієнт оновлення рухомого складу	трамвай	-0,346	-0,13	0,474
	тролейбус	1,306	1,855	-1,159

Примітка: побудував автор

Інформаційно-аналітичне забезпечення реструктуризації підприємств МЕТ у дисертаційній роботі запропоновано здійснювати шляхом створення аналітичного центру (рис. 2).

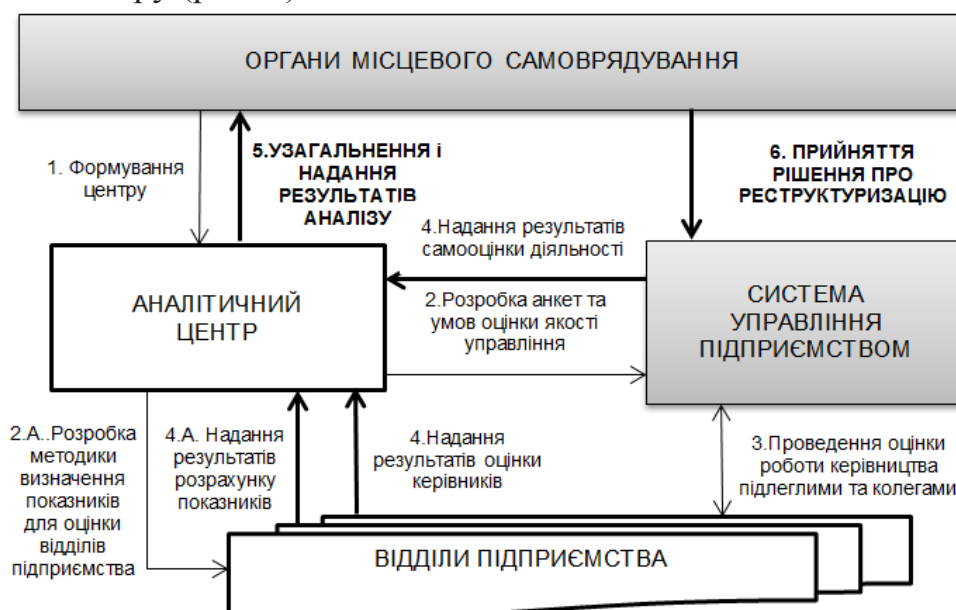


Рис. 2 – Схема інформаційно-аналітичного забезпечення реструктуризації підприємств МЕТ (розробив автор)

Метою створення центру є аналіз інформації щодо реструктуризації підприємств МЕТ з обґрунтуванням відповідних управлінських рішень. Основними функціями аналітичного центру є: а) оцінка функціонування відділів підприємств МЕТ із застосуванням системи показників; б) оцінка якості управління на підприємствах МЕТ за результатами анкетування керівників відділів та підрозділів електротранспортних підприємств; в) організаційно-економічне обґрунтування заходів з реструктуризації відділів підприємств МЕТ на основі узагальнення результатів оцінки.

У третьому розділі «Реалізація організаційно-економічного механізму реструктуризації електротранспортних підприємств» запропоновано аналітико-прикладне забезпечення оцінки ефективності та результативності діяльності підрозділів, що функціонують або створюються в процесі реструктуризації

підприємств МЕТ, розроблені організаційно-економічний механізм їх реструктуризації та науково-практичний підхід до визначення пріоритетності їх реструктуризації.

За результатами аналізу організаційної структури електротранспортних підприємств у роботі запропоновано удосконалення організаційного забезпечення системи управління реструктуризацією підприємств МЕТ через:

1. Проведення оцінки роботи підрозділів ремонту та технічного обслуговування рухомого складу у декілька етапів: а) визначення показників пробігу рухомого складу у розрахунку на один ремонт або технічне обслуговування; б) розрахунок показників результативності роботи цих підрозділів як відношення фактичного та нормативного значення пробігу на один ремонт або технічне обслуговування. Залежно від відхилення фактичної результативності підрозділів від нормативної запропоновано організаційні заходи, що передбачають мотивацію та підвищення кваліфікації персоналу, посилення контролю використання робочого часу або зміну керівництва.

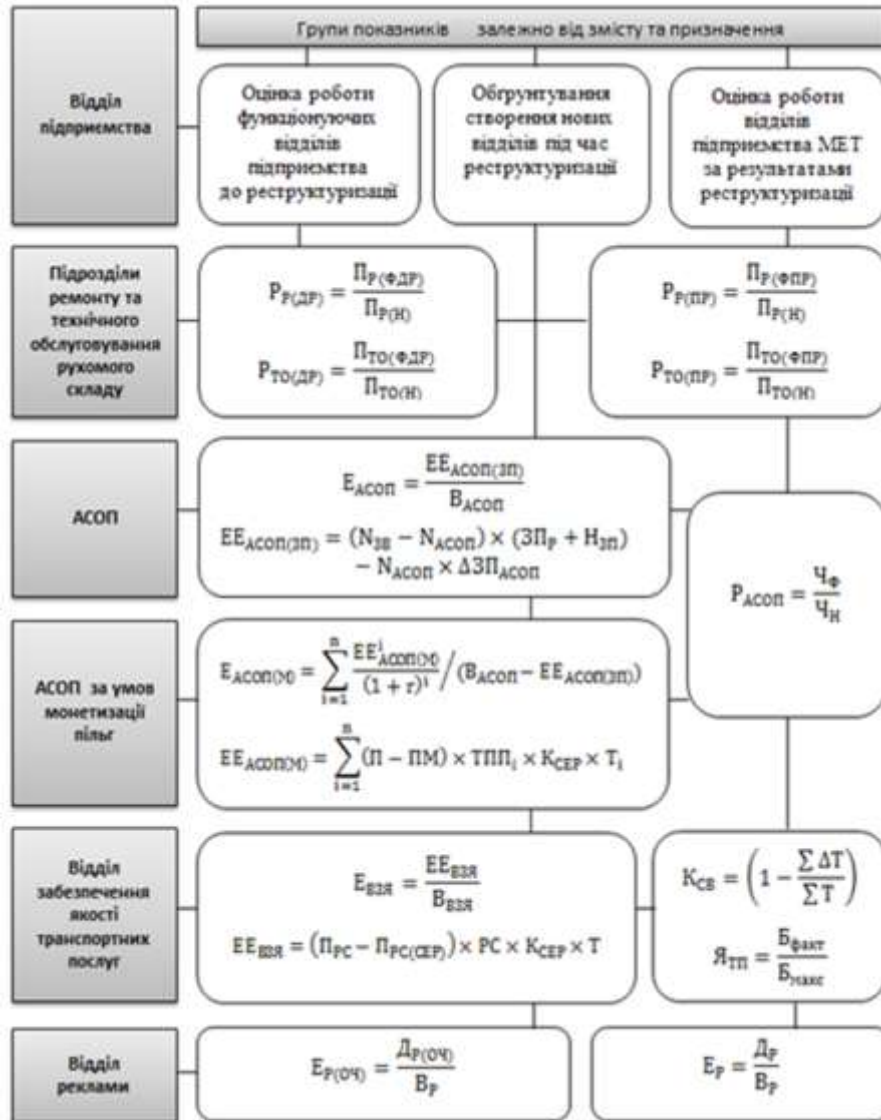
2. Створення відділу забезпечення якості транспортних послуг замість відділу експлуатації рухомого складу для моніторингу якості транспортних послуг, розробки заходів щодо її підвищення та контролю їх належної реалізації.

3. Створення відділу реклами в структурі підприємств МЕТ для надання рекламних послуг шляхом розміщення внутрішньої та зовнішньої реклами на транспорті, що в перспективі приведе до зростання доходів та дозволить підприємствам зменшити фінансову залежність від бюджетного фінансування.

4. Розформування відділу збору виручки з огляду на впровадження електронних систем оплати проїзду.

Також у дисертаційній роботі запропоновано аналітико-прикладне забезпечення оцінки ефективності та результативності діяльності підрозділів, що функціонують або створюються в процесі реструктуризації підприємств МЕТ, що реалізується через використання системи показників для обґрунтування реструктуризаційних заходів (рис. 3). Практичне застосування цієї системи показників дає можливість: а) обґрунтовувати рішення про реструктуризацію відділів та підрозділів підприємств МЕТ до її проведення на основі розрахунку показників ефективності функціонування, як існуючих структурних одиниць електротранспортних підприємств, так і тих, які планується створити під час реструктуризації; б) оцінювати діяльність відділів та підрозділів підприємств МЕТ за результатами реструктуризації з урахуванням показників результативності їх роботи протягом року з моменту завершення реструктуризації.

В результаті систематизації результатів дисертаційної роботи було розроблено організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств МЕТ (рис. 4).



Умовні позначення: $R_{F(ПР)}$, $R_{TO(ПР)}$ – результативність роботи підрозділів ремонту та технічного обслуговування, що визначається після реструктуризації; $R_{F(DF)}$, $R_{TO(DF)}$ – те саме до реструктуризації, $P_{F(ФDF)}$, $P_{F(ФПР)}$ – фактичні показники пробігу на один ремонт до та після реструктуризації, тис. пас.-км.; $P_{TO(ФDF)}$, $P_{TO(ФПР)}$ – фактичні показники пробігу на технічне обслуговування рухомого складу до та після реструктуризації, тис. пас.-км.; $P_{F(Н)}$, $P_{TO(Н)}$ – нормативні показники пробігу на один ремонт та на технічне обслуговування рухомого складу, тис. пас.-км.; $R_{АСОП}$ – результативність роботи суб'єкту АСОП, $Ч_Ф$ – фактичний середній час роботи між відмовами, год.; $Ч_Н$ – нормативний середній час роботи між відмовами, год.; $K_{СВ}$ – коефіцієнт своєчасності, частка одиниці; $\sum \Delta T$ – сумарне запізнення транспортних засобів на маршрутів за період, год.; $\sum T$ – загальний час перевезення пасажирів без запізень, год.; $Y_{ТП}$ – показник якості надання транспортних послуг, частка одиниці; $B_{ФАКТ}$ – фактична кількість балів за результатами опитування пасажирів, балів; $B_{МАКС}$ – максимальна кількість балів за результатами опитування пасажирів, бали; E_P – ефективність відділу реклами після реструктуризації, частка одиниці; D_P – доходи від рекламної діяльності, тис. грн.; B_P – витрати на рекламну діяльність, тис. грн.; $EE_{АСОП(ЗП)}$ – економічний ефект від впровадження АСОП, що виникає як економія заробітної плати працівників, тис. грн.; $N_{ЗВ}$ – загальна чисельність працівників відділу збору виручки, осіб; $N_{АСОП}$ – чисельність працівників, що пройшли перекваліфікацію й будуть задіяні для технічного обслуговування АСОП, осіб; $ЗП_r$ – середня річна заробітна плата працівника відділу збору виручки, тис. грн.; $H_{ЗП}$ – річні нарахування на заробітну плату працівників, звільнених через реструктуризацію, тис. грн.; $\Delta ЗП_{АСОП}$ – розмір додаткових витрат на заробітну плату працівників разом із нарахуваннями, внаслідок їх переведення до нового відділу, тис. грн.; $EE_{АСОП(О)}$ – економічний ефект від впровадження АСОП, з урахуванням монетизації пільг, тис. грн.; Π – кількість громадян, що нині користуються правом пільгового проїзду, осіб; $ПМ$ – кількість громадян, що отримають виплати від держави при проведенні монетизації пільг, осіб; $ТПП_i$ – темп зростання або зменшення кількості перевезених пасажирів перевезених протягом i-го року, порівняно з попереднім, частка одиниці; $K_{СЕР}$ – середня річна кількість поїздок одного пасажирів, разів; T_i – тариф на пасажирські перевезення i-го року, грн.; n – кількість років використання АСОП. $E_{АСОП}$ – ефективність використання АСОП з розформуванням відділу збору виручки підприємств МЕТ без врахування монетизації пільг, тис. грн.; $B_{АСОП}$ – вартість ресурсів, що планується використати для функціонування АСОП, тис. грн.; $E_{АСОП(М)}$ – ефективність використання АСОП з розформуванням відділу збору виручки підприємств МЕТ у випадку монетизації пільг, частка одиниці; $EE_{АСОП(М)}$ – економічний ефект i-го року від впровадження АСОП з урахуванням монетизації пільг, тис. грн.; r – ставка дисконтування, частка одиниці; i – порядковий номер року; $EE_{ВЗЯ}$ – економічний ефект від функціонування відділу забезпечення якості транспортних послуг, тис. грн.; $\Pi_{РС}$ – кількість пасажирів у розрахунку на одиницю рухомого складу за умов функціонування відділу забезпечення якості транспортних послуг, осіб; $\Pi_{РС(СЕР)}$ – те саме для підприємств МЕТ, що не мають у своїй структурі відділу забезпечення якості транспортних послуг, осіб; $K_{СЕР}$ – середня річна кількість поїздок одного пасажирів, разів; T – тариф на пасажирські перевезення, грн.; $B_{ВЗЯ}$ – річні витрати, пов'язані з функціонуванням відділу забезпечення якості транспортних послуг, тис. грн.; $E_{P(ОЧ)}$ – очікувана ефективність функціонування відділу реклами підприємств МЕТ, частка одиниці; $D_{P(ОЧ)}$ – очікувані доходи від функціонування відділу реклами, тис. грн.; B_P – витрати, пов'язані з функціонуванням відділу реклами, тис. грн.;

Рис. 3 – Система показників для обґрунтування реструктуризації підприємств МЕТ (розробив автор)

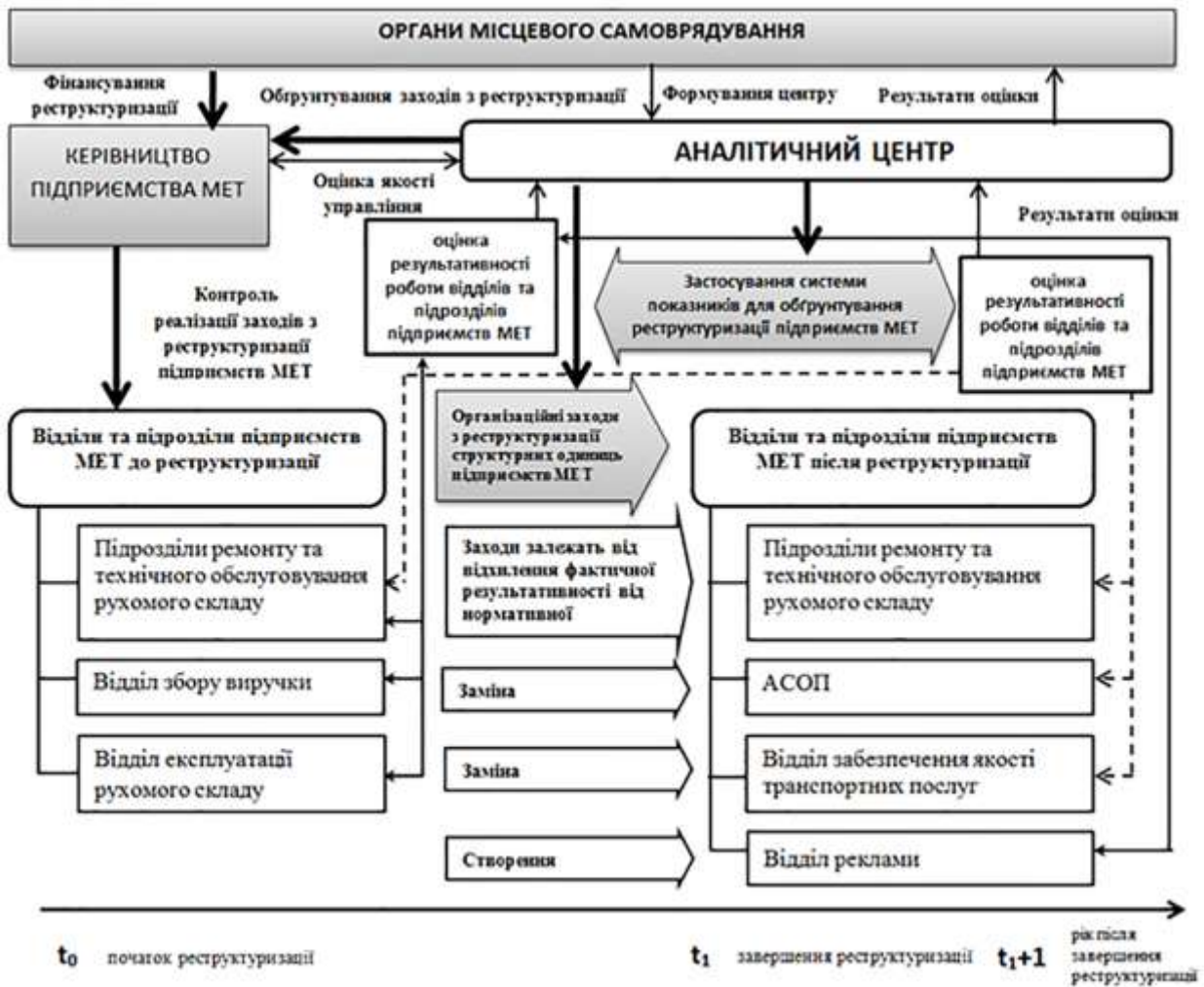


Рис. 4 – Організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств МЕТ (розробив автор)

Організаційна складова цього механізму представлена у вигляді організаційних заходів з реструктуризації підприємств МЕТ, а економічна – у вигляді системи показників для обґрунтування їх реструктуризації.

Суб'єктом застосування механізму є керівництво підприємства МЕТ, але процес реструктуризації узгоджується з органами місцевого самоврядування, а ключові функції реалізуються аналітичним центром.

Для обґрунтування вибору підприємств МЕТ, що потребують першочергової реструктуризації, у дисертаційній роботі запропоновано науково-практичний підхід до визначення пріоритетності реструктуризації підприємств МЕТ, який передбачає визначення показників, що відображають фінансове, кадрове та технічне забезпечення діяльності підприємств і визначаються таким чином (1-3):

$$ПВ_{БК} = Д_{МБ} + У + С_{ДБ}, \quad НК = \frac{П_{\max} - П_i}{П_{\max}} \times 100, \quad ВИБ_{РС} = \frac{РС_{ВИВ}}{РС_{ПР}} \times 100; \quad (1-3)$$

де: $ПВ_{БК}$ – показник покриття витрат підприємств МЕТ за рахунок бюджетних коштів, відсотки; $Д_{МБ}$ – рівень покриття витрат підприємств МЕТ за рахунок дотацій з місцевих

бюджетів, відсотки; $У$ – те саме, за рахунок оплати транспортної роботи за угодою, відсотки; $C_{дб}$ – те саме за рахунок субвенції з державного бюджету, відсотки; $НК$ – показник недостатності кадрів, відсотки; Π_{max} – максимальна кількість працівників на одиницю рухомого складу, осіб; Π_i – кількість працівників на одиницю рухомого складу i -того електротранспортного підприємства, осіб; $ВИБ_{PC}$ – показник вибуття рухомого складу, відсотки; $PC_{ВИБ}$ – кількість одиниць рухомого складу, що вибули протягом року, од.; $PC_{ПР}$ – кількість одиниць рухомого складу станом на початок року, од.

Зростання показників (1-3) свідчить про погіршення функціонування підприємств МЕТ і вказує на необхідність їх першочергової реструктуризації. Результати їх визначення для деяких підприємств МЕТ представлено нижче (табл. 3).

Таблиця 3

Показники, що характеризують фінансове, кадрове та технічне забезпечення діяльності деяких підприємств МЕТ (фрагмент таблиці)

№ п/п	Підприємства	Покриття витрат підприємств МЕТ за рахунок бюджетних коштів, %	Недостатність кадрів, %	Вибуття одиниць рухомого складу, %
1	КП «Бахмутелектротранс»	59,8	69	7,1
2	КП «Білоцерківське тролейбусне управління»	72	59,4	-
3	КП «Вінницька транспортна компанія»	4,6	67,3	-
...
25	КП «Черкасиелектротранс»	75,3	76,2	-
26	КП «Чернівецьке тролейбусне управління»	81,7	74,7	5,2
27	КП «Чернігівське тролейбусне управління»	63,4	73,7	9,5

Примітка: побудував автор

Вибір підприємств, що найбільше потребують реструктуризації, у дослідженні обґрунтовано з використанням «методу k-середніх», що дозволило підтвердити тезу про те, що підприємства із найбільшими значеннями (1-3) утворюють окремий кластер і будуть вважатися пріоритетними об'єктами реструктуризації. Для коректного застосування цього методу значення показників (1-3) були переведені у бали з подальшим використанням програмного продукту STATISTICA 10. Результати кластерного аналізу представлені нижче (рис. 5).

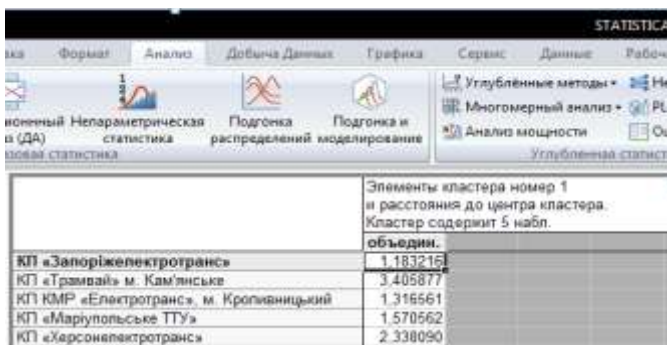


Рис. 5 – Результати кластерного аналізу (розробив автор)

Застосування описаного підходу забезпечить більш раціональне використання бюджетних коштів в процесі реалізації організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств МЕТ.

ВИСНОВКИ

Одержані результати в сукупності вирішують важливу наукову задачу, пов'язану з розробкою теоретико-методологічних положень та обґрунтування практичних рекомендацій щодо формування організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств міського електричного транспорту з метою підвищення ефективності їх функціонування.

1. На основі аналізу робіт вітчизняних та іноземних дослідників у роботі встановлено, що найбільш гострими проблемами функціонування та розвитку підприємств МЕТ сьогодні вважаються високий рівень зносу рухомого складу, незадовільний стан транспортної мережі, низька якість транспортних послуг та зростання обсягів перевезень пільгового контингенту пасажирів. При цьому проблемам удосконалення системи управління підприємств МЕТ не приділяється належної уваги, що вказує на необхідність їх детального дослідження.

2. За результатами узагальнення підходів до тлумачення терміну «реструктуризація» у роботі визначено поняття «реструктуризація підприємств міського електричного транспорту», що являє собою комплекс заходів з удосконалення системи управління підприємств МЕТ з метою забезпечення прибутковості їх діяльності, оновлення рухомого складу, підвищення якості транспортних послуг та досягнення інших цілей. Крім того, на основі аналізу змісту понять «механізм», «економічний механізм» та «організаційно-економічний механізм» було сформульоване визначення організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств міського електричного транспорту, який в роботі визначено як сукупність методів, економічних та організаційних заходів з управління реструктуризацією підприємств МЕТ.

3. На основі аналізу динаміки показників, що характеризують поточний стан електротранспортних підприємств, у роботі проведено аналіз сучасного стану та перспектив розвитку підприємств МЕТ України, результати якого свідчать про повільне зниження обсягів транспортної роботи (що викликано поступовим зниженням популярності міського електротранспорту серед населення та демографічними факторами) на тлі стабілізації на низькому рівні середньодобового пробігу одиниць рухомого складу підприємств МЕТ та значного зниження середньодобового перевезення пасажирів на одиницю рухомого складу (з 2399 до 1544 осіб протягом 2016-2017 рр.). Також функціонування електротранспортних підприємств ускладнюється поступовим зменшенням кількості одиниць рухомого складу та низькими темпами його оновлення (що особливо стосується трамвайних вагонів, для яких показники оновлення за 2015-2016 р. були від'ємними). За результатами проведеного

аналізу у дисертаційній роботі сформульовано висновок про загострення кризи та необхідність проведення реструктуризації підприємств МЕТ, що має супроводжуватися комплексною модернізацією підприємств галузі із залученням приватних інвесторів.

4. Для підвищення рівня інформаційного забезпечення процесу реструктуризації підприємств МЕТ в дисертаційному дослідженні розроблено пропозиції щодо удосконалення інформаційно-аналітичного забезпечення реструктуризації підприємств МЕТ шляхом створення аналітичного центру, де на тимчасовій основі будуть задіяні працівники ключових відділів підприємств МЕТ (крім тих відділів, що підлягають реструктуризації). До основних функцій цього центру відносяться: оцінка роботи відділів підприємств МЕТ на основі заздалегідь обґрунтованої системи показників, контролювання ресурсного забезпечення процесу реструктуризації та оцінка її можливих наслідків.

5. В межах удосконалення організаційного забезпечення системи управління реструктуризацією підприємств МЕТ в дисертаційній роботі проведено аналіз організаційної структури декількох підприємств МЕТ та запропоновано оцінювати функціонування технічних підрозділів підприємств МЕТ (ремонт та технічного обслуговування рухомого складу), спираючись на визначення показника пробігу на один ремонт або технічне обслуговування. На основі таких розрахунків у роботі визначено показники результативності технічних підрозділів, від значення яких залежить вибір дій щодо їх реструктуризації. Інші пропозиції стосуються утворення відділу забезпечення якості транспортних послуг та відділу реклами з описом їх основних функцій. Крім того, значна увага в дослідженні приділена перспективам використання автоматизованої системи оплати проїзду з одночасним розформуванням відділу збору виручки.

6. Для обґрунтування реструктуризації електротранспортних підприємств у дисертаційній роботі запропоновано аналітико-прикладне забезпечення оцінки ефективності та результативності діяльності підрозділів, що функціонують або створюються в процесі реструктуризації підприємств МЕТ, що передбачає застосування системи показників, яка може бути використана і для обґрунтування економічної доцільності проведення реструктуризації і для оцінки функціонування структурних одиниць, що були створені в результаті її проведення. При цьому значна увага приділялася визначенню економічного ефекту, очікуваного від створення нових відділів підприємств МЕТ. Крім того, у роботі розглядалися питання ресурсного забезпечення реструктуризації, проведення якої сьогодні значною мірою залежить від підтримки цієї ініціативи представниками органів державної влади та місцевого самоврядування. Особливістю наведених у роботі пропозицій є те, що економічна ефективність

та результативність функціонування визначалися лише для тих структурних одиниць, що створені або удосконалені в межах пропозицій організаційного характеру. В цьому, на наш погляд, проявляється єдність складових організаційно-економічного механізму реструктуризації, про який йдеться.

7. В результаті систематизації результатів дисертаційної роботи було розроблено організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств МЕТ. Організаційна складова цього механізму представлена у вигляді організаційних заходів з реструктуризації підприємств МЕТ, що забезпечує покращення їх систем управління, а економічна – у вигляді системи показників для обґрунтування реструктуризації структурних одиниць, що удосконалюються або створюються в процесі реструктуризації. Суб'єктом, що ініціює застосування механізму, є керівництво підприємства МЕТ, але інформаційно-аналітичне забезпечення його реалізації запропоновано здійснювати із залученням аналітичного центру.

8. Також у дисертаційній роботі було вирішене завдання обґрунтування вибору підприємств МЕТ, що потребують першочергової реструктуризації. Для цього було запропоновано науково-практичний підхід на основі кластеризації електротранспортних підприємств з використанням показників, що відображають фінансове, кадрове та технічне забезпечення їх діяльності (відповідно, покриття витрат підприємств МЕТ за рахунок бюджетних коштів, недостатність кадрів та вибуття рухомого складу). Підвищення цих показників вказує на погіршення стану підприємств МЕТ. Це дало можливість використовувати їх як критерії пріоритетності реструктуризації цих підприємств. Для здійснення кластеризації підприємств МЕТ у дослідженні було застосовано «метод k-середніх», використання якого дозволило виявити об'єкти першочергової реструктуризації: КП «Запоріжелектротранс», КП «Трамвай» (м. Кам'янське), КМР «Електротранс» (м. Кропивницький), КП «Маріупольське тролейбусно-трамвайне управління» та КП «Херсонелектротранс».

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

Монографії

1. Водовозов Є.Н., Димченко О.В., Палант О.Ю., Тараруєв Ю.О. Проблеми реструктуризації підприємств наземного електричного транспорту : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2018. 208 с. (*внесок автора*: обґрунтовано заходи щодо реструктуризації підприємств міського електричного транспорту; запропоновано систему показників для оцінки ефективності та результативності

функціонування їх підрозділів задля економічного обґрунтування доцільності їх реструктуризації).

Статті у наукових фахових виданнях України

2. Водовозов Є.Н. Стратегії та підходи до реструктуризації підприємств ЖКГ в умовах реформування власності України // Економіка промисловості. 2011. № 2-3 (54-55). С. 128-135.

3. Водовозов Є.Н. Сутність та напрямки процесу реструктуризації підприємств житлово-комунального господарства в умовах реформування власності України // Економіка промисловості. 2011. № 4 (56). С. 104-111.

4. Водовозов Є.Н. Моделювання процесів стратегічної реструктуризації підприємств сфери ЖКГ // Інвестиції: практика і досвід. 2012. № 20. С. 53-59.

5. Водовозов Є.Н. Реструктуризація підприємств сфери ЖКГ на основі проектного підходу // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія Економічні науки. 2012. № 3 (61). С. 215-218.

6. Водовозов Є.Н., Палант О.Ю. Економічне обґрунтування організації та створення суб'єкта господарювання для впровадження е-білету // Проблеми економіки. 2017. № 4. С. 212-218. (внесок автора: дослідження особливостей нормативного врегулювання створення та функціонування суб'єкту для впровадження електронного білету).

7. Водовозов Є.Н. Основи системної реструктуризації підприємств сфери громадського транспорту // Схід. 2017. № 6 (152). С. 5-9.

8. Водовозов Є.Н., Палант О.Ю. Економіко-правові аспекти забезпечення електронних розрахунків на громадському транспорті // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2018. № 1 (13). С. 92-98. (внесок автора: систематизація нормативних положень законодавства України щодо перспектив впровадження електронних розрахунків за транспортні послуги).

9. Водовозов Є.Н., Палант О.Ю. Аналіз можливостей впровадження е-квітка в наземному громадському транспорті // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка. 2018. Вип. 1 (51). С. 182-185. (внесок автора: формулювання пропозицій в сфері фінансового забезпечення впровадження електронного квитка в наземному громадському транспорті).

10. Водовозов Є.Н., Димченко О.В., Палант О.Ю., Тараруєв Ю.О. Обґрунтування та застосування методики визначення інвестиційної складової тарифів підприємств міського електричного транспорту // Науковий вісник Хмельницького національного університету. Сер. Економічні науки. 2018. № 2. С. 115-120. (внесок автора: дослідження та розбір діючої методики визначення тарифів на транспортні послуги).

11. Водовозов Є.Н., Палант О.Ю., Тараруєв Ю.О. Механізм модернізації підприємств міського електричного транспорту // Науковий вісник

міжнародного гуманітарного університету Сер. Економіка і менеджмент. 2018. № 30. С. 42-46. (*внесок автора: розробка пропозицій щодо реалізації організаційної складової механізму модернізації електротранспортних підприємств*).

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз

12. Водовозов Є.Н. Типовий інтегрований план реалізації стратегії реструктуризації підприємств сфери ЖКГ // Актуальні питання сталого розвитку економіки : зб. наук. пр. – Херсон, 2012. Т. 1. С. 87-93.

13. Водовозов Є.Н. Формування концепції реструктуризації підприємств сфери ЖКГ // Кримський економічний вісник. 2012. Ч. 1. № 1 (01). С. 91-96.

14. Водовозов Є.Н. Контроль витрат матеріальних ресурсів на реструктуризаційні заходи підприємств сфери ЖКГ // Бізнес Інформ. 2013. № 1. С. 160-164.

15. Водовозов Є.Н., Адаменко М.І. Системні основи реструктуризації підприємств сфери житлово-комунального господарства // Технологический аудит и резервы производства. 2015. № 2/6 (22). С. 38-41. (*внесок автора: досліджено взаємодію виробничих та невиробничих підсистем підприємств ЖКГ в процесі їх реструктуризації*).

16. Водовозов Е.Н., Адаменко Н.И. Реформирование собственности и последовательная реструктуризация предприятий сферы жилищно-коммунального хозяйства Украины в кризисный период // ScienceRise. 2015. № 4/3 (9), С. 21-24. (*внесок автора: сформульовано пропозиції щодо алгоритмізації процесу реструктуризації підприємств ЖКГ*).

17. Vodovozov Ye. Analysis of economic status of ground transport in Ukraine // Magyar Tudományos Journal. 2018. № 14. С. 3-5.

Праці апробаційного характеру

18. Водовозов Є.Н. Реструктуризация предприятий в условиях реформирования собственности ЖКХ Украины // Управление инновациями: теория, методология, практика : сб. матер. Міжнар. наук.-практ. конф. Новосибірськ, 2012. С. 177-188.

19. Водовозов Є.Н. Актуальні питання розробки проекту стратегічної реструктуризації підприємств сфери житлово-комунального господарства України // Научные исследования. Теория и практика : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. Вроцлав, Польща, 2012. Ч. 4. С. 86-90.

20. Водовозов Є.Н. Моделювання результатів проектів реструктуризації підприємств сфери житлово-комунального господарства // Актуальні проблеми забезпечення сталого економічного розвитку : зб. матер. Міжнар. наук.-практ. конф. Київ, 2012. Ч. 1. С. 66-69.

21. Водовозов Є.Н. Поетапний метод комплексної реструктуризації підприємств сфери ЖКГ // Сучасні проблеми соціально-економічного розвитку : зб. тез наук. робіт Міжнар. наук.-практ. конф. Одеса, 2012. Ч. 1. С. 112-114.

22. Водовозов Е.Н. Стратегии реструктуризации предприятий ЖКХ // Современные направления развития информационно-коммуникационных технологий и средств управления : матеріали IV Міжнар. наук.-техн. конф. Харків, 2014. С. 79-80.

23. Водовозов Є.Н. Напрями правового забезпечення реструктуризації підприємств ЖКГ // Актуальні напрями правового забезпечення інноваційної та інвестиційної політики в Україні : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. Харків, 2014. С. 17-20.

24. Водовозов Є.Н. Новітні стратегії реструктуризації підприємств житлово-комунального сектора // Современные направления развития информационно-коммуникационных технологий и средств управления : матеріали V Міжнар. наук.-техн. конф. Харків, 2015. С. 166.

25. Водовозов Є.Н. Інформаційні засади створення інтегрованого плану реструктуризації підприємств сфери житлово-комунального господарства // Проблеми інформатизації : тези допов. III Міжнар. наук.-техн. конф. Черкаси, 2015, С. 79.

26. Водовозов Є.Н., Палант О.Ю. Актуальні питання розробки проекту електронного квитка // Innovation management in marketing: modern trends and strategic imperatives : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. Познань, Польща, 2018. С. 65-67. (внесок автора: обґрунтування цілей та переваг реалізації проекту єдиного електронного квитка).

27. Водовозов Є.Н., Палант О.Ю. Инновационные подходы к внедрению единого электронного билета в г. Харькове // Інноваційні підходи і сучасна наука : зб. наук. праць «Велес» за матер. IV Міжнар. конф. Київ, 2018. С. 10-18. (внесок автора: проаналізовано перспективи застосування єдиного електронного квитка у м. Харкові).

28. Водовозов Є.Н. Сучасні економічно обґрунтовані та інноваційні засади побудови системи «електронний квиток» // Сучасні напрямки розвитку ринкової економіки на засадах конкурентоспроможності, інноваційності та сталості : матер. допов. Міжнар. наук.-практ. конф. Запоріжжя, 2018, С. 41-44.

29. Водовозов Є.Н. Трансформація системи оплати проїзду в міському електротранспорті України в умовах Євроінтеграції та глобалізації // Економічні, політичні та культурологічні аспекти Європейської інтеграції України в умовах нових глобалізаційних викликів : матер. допов. Міжнар. наук.-практ. конф. Ужгород, 2018. С. 129-132.

АНОТАЦІЯ

Водовозов Є.Н. Організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств міського електричного транспорту. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, Харків, 2018.

Дисертаційна робота присвячена обґрунтуванню теоретичних положень та практичних рекомендацій щодо розробки та реалізації організаційно-економічного механізму реструктуризації підприємств міського електричного транспорту.

Розроблено організаційно-економічний механізм реструктуризації цих підприємств, що включає організаційну та економічну складові. Організаційну складову запропоновано реалізувати шляхом удосконалення системи управління електротранспортних підприємств через покращення функціонування їх технічних підрозділів та створення нових структурних одиниць. З метою реалізації економічної складової організаційно-економічного механізму сформовано систему показників для обґрунтування реструктуризації існуючих або створених підрозділів підприємств, що передбачає використання показників ефективності та результативності їх функціонування. Для інформаційно-аналітичного забезпечення реструктуризації підприємств, що розглядаються, обґрунтовано необхідність створення тимчасового аналітичного центру. Визначено поняття «реструктуризація підприємств міського електричного транспорту» та «організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств міського електричного транспорту». Запропоновано теоретико-методичний підхід щодо наукового обґрунтування вибору електротранспортних підприємств, які потребують першочергової реструктуризації.

Ключові слова: підприємства міського електричного транспорту, реструктуризація, організаційно-економічний механізм.

ANNOTATION

Vodovozov Y.N. The Organizational and Economic Mechanism for Restructuring Urban Electric Transport Enterprises. – Manuscript.

Thesis for the degree of candidate of economic sciences in specialty 08.00.04 - economics and management of enterprises (by type of economic activity). - O.M. Beketov Kharkiv National University of Urban Economy, Kharkiv, 2018.

The thesis is devoted to the substantiation of theoretical positions and practical recommendations on the development and implementation of the organizational and economic mechanism for restructuring urban electric transport enterprises.

An organizational and economic mechanism for restructuring urban electric transport enterprises has been developed, including organizational and economic components. It was proposed to implement the organizational component by improving the management system of electric transport enterprises, improving the

functioning of their technical divisions and creating new structural units. In order to implement the economic component of the organizational and economic mechanism, a system of indicators has been formed to substantiate the restructuring of existing or newly created departments of enterprises, involving the use of indicators of efficiency and effectiveness of their operation.

For the informational and analytical support for the restructuring of urban electric transport enterprises, the necessity of creating a temporary analytical center has been substantiated.

The concepts of «restructuring of urban electric transport enterprises» and «organizational and economic mechanism of restructuring enterprises of urban electric transport» are defined. A theoretical and methodical approach to the scientific substantiation of the choice of electric transport enterprises requiring urgent restructuring is proposed. It is based on the «k-medium method», for which the main indicators of the enterprises' work (covering the costs of the enterprise at the expense of budget funds, personnel insufficiency and retirement of rolling stock units) were converted into points, and the enterprises were divided into clusters.

Taking into account the industry specific features of the operation of urban electric transport enterprises, the principles are formulated in the work, the use of which allows us to justify the direction of implementing the restructuring mechanism of the industry enterprises and to plan the expected results of such restructuring. In the opinion of the author, the mechanism of restructuring of urban electric transport enterprises includes economic, technical and organizational components. The implementation of this mechanism allows solving such problems of electric transport enterprises as: high level of physical deterioration of rolling stock, dependence on state financing, low level of transport services and use of obsolete methods of fare collection with passengers, and some others.

Keywords: urban electric transport enterprises, restructuring, organizational and economic mechanism.

Підп. до друку

Формат 60x84 1/16

Друк на ризографі.

Умовн.-друк. арк. 1,9

Замовл. №

Тираж 200 пр.

Видавець і виготовлювач:

Харківська національний університет міського господарства

імені О.М. Бекетова

вул. Маршала Бажанова, 17, Харків, 61002

Електронна адреса: rectorat@kname.edu.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи:

ДК №5328 від 11.04.2017