

УДК 658.1.5

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ СТІЙКИМ РОЗВИТКОМ МІСЬКОГО НАЗЕМНОГО ЕЛЕКТОРОТРАНСПОРТУ

Сидоренко Ю.В.

У статті досліджуються особливості управління стійким розвитком підприємств міського наземного електротранспорту, яке припускає формування і практичну реалізацію відповідного організаційно-економічного механізму. Розглядаються особливості зовнішнього і внутрішнього рівнів управління, а так само особливості взаємозв'язків суб'єктів, що беруть участь в створенні і споживанні транспортної послуги.

Ключові слова: *стійкий розвиток, міський наземний електротранспорт. механізм забезпечення стійкого розвитку*

В наукових публікаціях тематика стійкого розвитку є поширеною і популярною [1], однак, на практиці відсутнє накладення принципів реалізації стійкого розвитку стосовно підприємств міського наземного електротранспорту, які, безумовно, потребують особливої уваги, зважаючи на негативні тенденції в означеній галузі протягом останніх років, про що свідчать результати дослідження у роботах [2,3]. Цим обумовлено актуальність дослідження проблематики забезпечення стійкого розвитку електротранспорту, які порушуються в даній роботі, стосовно підприємств міського наземного електротранспорту.

В сучасних складних соціально-економічних умовах, викликаних масштабними кризовими явищами світової та української економік, особливої гостроти набувають проблеми міського електротранспорту, що виражаються у невідповідності між ступенем значущості електротранспорту та рівнем його розвитку. Відрізняючись високим рівнем екологічності та провізної спроможності, підприємства електротранспорту, фактично, переживають кризову фазу свого розвитку. Такий стан, з одного боку, створює загрозу банкрутства електротранспортних підприємств та їх зникнення, з іншого – є стимулом для пошуку нових, більш ефективних форм і методів управління електротранспортними господарствами, які б дозволили забезпечити їх стійкий прогресивний розвиток, як це має місце в розвинених країнах світу.

Метою статті є визначення особливостей управління стійким розвитком підприємств наземного електротранспорту. Управління стійким розвитком автором розуміється нами як процес здійснення цілеспрямованого систематичного впливу на хід розвитку з метою розв'язання поставлених задач через мету, функції, структуру, методи та процеси управління стійким розвитком.

Процес управління реалізується на практиці за допомогою формування та реалізації відповідного організаційно-економічного механізму в рамках загального господарського механізму управління. Аналіз публікації, присвячених сутності поняття «механізм» стосовно економічної галузі наукового знання, дає можливість стверджувати про наявність великої кількості різноманітних трактувань дефініції і, за слушним виразом І.І.Грузнова, «відсутність загальної домовленості в рамках всієї економічної науки стосовно визначення поняття, сутності, структури, функцій і типів організаційно-економічних механізмів» [4, с.6]. Так, М.Корінько [5, с.137] дає визначення механізму як «засобу реалізації стратегії або способу управління досягненням мети найбільш ефективним методом». У [6, с.332] механізм визначено як «послідовність станів, процесів, що визначає собою певну дію, явище». Необхідно зауважити, що наведені дефініції механізму розкривають різні сторони його змістовного наповнення, однак не розглядають їх в комплексі, з позицій системного підходу. Нам імпонує системний підхід до визначення механізму, що простежується у С.Мочерного [7, с.496], який визначає механізм як «1) систему ланок, пристрій, спосіб, які визначають порядок певного виду діяльності; 2) система прямих і опосередкованих взаємозв'язків між економічними явищами і процесами, передусім їх протилежними сторонами, а також між підсистемами і елементами, які виникають у різних типів економічних систем та між ними». В названих визначеннях немає протиріч, оскільки поняття системи апіорі означає необхідність зв'язків між її підсистемами та зв'язків із зовнішнім середовищем.

Досить ґрунтовно досліджено місце категорії «механізм» в економічній науці у роботі французь-

кого дослідника А.Кульмана [8]. А.Кульман [8, с.7], а також В.Захарченко [9, с.80] висловлюють погляд на механізм як на «необхідний взаємозв'язок, що виникає між різноманітними економічними явищами, що включає в себе певну послідовність даних явищ». Така абстрактність визначення пояснюється тим, що кожному виду економічних явищ властиві різні механізми.

Куркін Н. [10, с.286] визначає механізм як складну систему, що має інформацію на вході, як зовнішній стимул до дії, перетворювач - систему важелів і методів перетворення вхідних потоків інформації в її вихідний потік, та вихід - корисний результат, які по формі і змісту являє собою об'єктивне управлінське рішення. Бик, Китушин [11, с.3] також представляють механізм як «поточне перетворення «входу» в «вихід» за допомогою системи з відомою конструкцією, відомим алгоритмом».

Такі визначення дозволили виділити основні характерні риси механізму:

- 1) механізм є системним утворенням, що характеризується структурою та взаємозв'язками як всередині системи, так і стосовно зовнішнього середовища;
- 2) механізм здатний сприймати інформацію та ресурси ззовні, тому для нього принципово важливі зовнішні умови, що визначають його дію;
- 3) ціллю механізму є перетворення вхідних імпульсів (інформації, ресурсів, явищ) у вихідні у, тобто певна дія, функція (лат. *functio* – виконання дії), яку формально можна виразити у вигляді залежності $f(x)=y$;
- 4) реалізація функцій механізму здійснюється за допомогою перетворювача, що об'єднує в собі важелі, методи, прийоми, способи, за допомогою яких досягається мета діяльності.

На основі аналізу наукових думок уточнимо поняття «механізм», представивши його як *взаємозв'язок суб'єкту та об'єкту впливу (явища чи процесу, на який здійснюється управлінський вплив), опосередкований сукупністю способів та методів впливу, спрямованих на досягнення управлінської мети*.

Теоретичну надбудову механізму складають положення теорії стійкого розвитку підприємств та принципи його забезпечення – сукупність керівних ідей, які устанавлюються на основі вимог практичного досвіду та конкретного середовища діяльності підприємства.

Здійснення управлінського впливу передбачає наявність об'єкту та суб'єкту впливу, при чому об'єктом впливу є процеси розвитку, а суб'єктом постає організаційний елемент механізму - керівний суб'єкт, уповноважений здійснювати вплив. Організаційною основою функціонування механізму є здійснення функцій управління відповідним суб'єктом, що має відповідні повноваження, що передбачає таке функціональним навантаженням:

- аналіз вхідної інформації про вхідний стан розвитку підприємства;
- формування управлінських рішень на основі отриманих результатів аналізу ;
- реалізація управлінських рішень за допомогою перетворювача - системи методів забезпечення стійкого розвитку;
- контроль результату впливу за зворотним зв'язком щодо вихідних показників.

Механізм забезпечення стійкого розвитку підприємств визначено нами як підсистему в складі господарського механізму управління підприємством, яка реалізує сукупність цілеспрямованих впливів на процеси розвитку підприємства з метою утримання їх параметрів в межах зони допустимих значень стійкого розвитку. Це означає, що досліджуваний механізм не є новою управлінською структурою, а постає складовою загального господарського механізму і має базуватися на розумінні його особливостей (рис. 1). Робота господарського механізму підприємства, в свою чергу, також не є уособленою і здійснює прямі та зворотні зв'язки стосовно механізмів вищих рівнів, тому, в процесі формування організаційно-економічного механізму забезпечення стійкого розвитку підприємств міського електротранспорту мають неодмінно враховуватись особливості механізмів більш високих ієрархічних рівнів – господарського механізму підприємства, галузевих та регіональних механізмів, управління країною, а також глобалізаційні процеси. Механізм забезпечення стійкого розвитку електротранспорту значною мірою визначається структурою та функціями загального господарського механізму управління підприємств галузі міського електротранспорту, що зумовлює необхідність визначення закономірностей його функціонування.

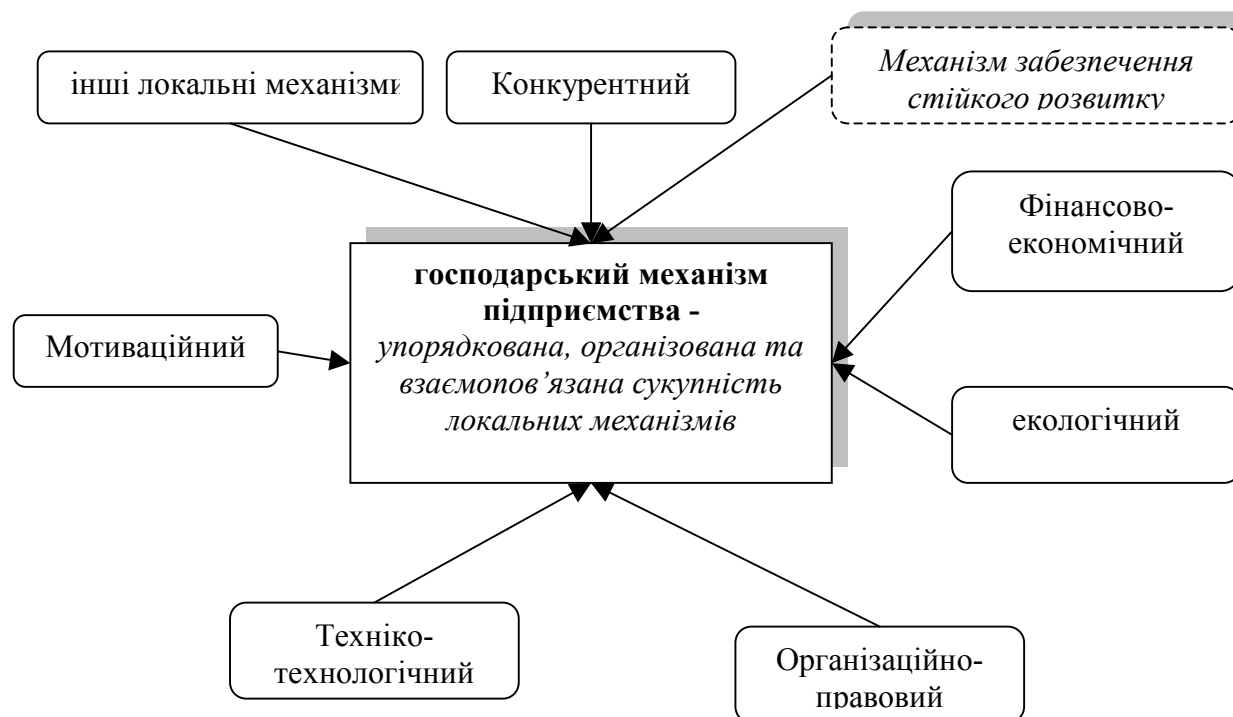


Рис. 1. Місце механізму забезпечення стійкого розвитку в складі господарського механізму підприємства

В сучасних умовах підприємства міського електротранспорту не володіють достатньою економічною самостійністю і не мають необхідних умов для комерційної діяльності, значна соціально-екологічна спрямованість їх діяльності обумовлює необхідність діяльної участі держави в економіці галузі, що певною мірою ускладнює впровадження нових форм управління. Суттєвою особливістю створення електротранспортної продукції є неодмінна взаємодія в цьому процесі пасажирів (споживачі послуг), підприємств-перевізників та владних структур, які утворюють між собою три типи відмінних взаємозв'язків (рис. 2).

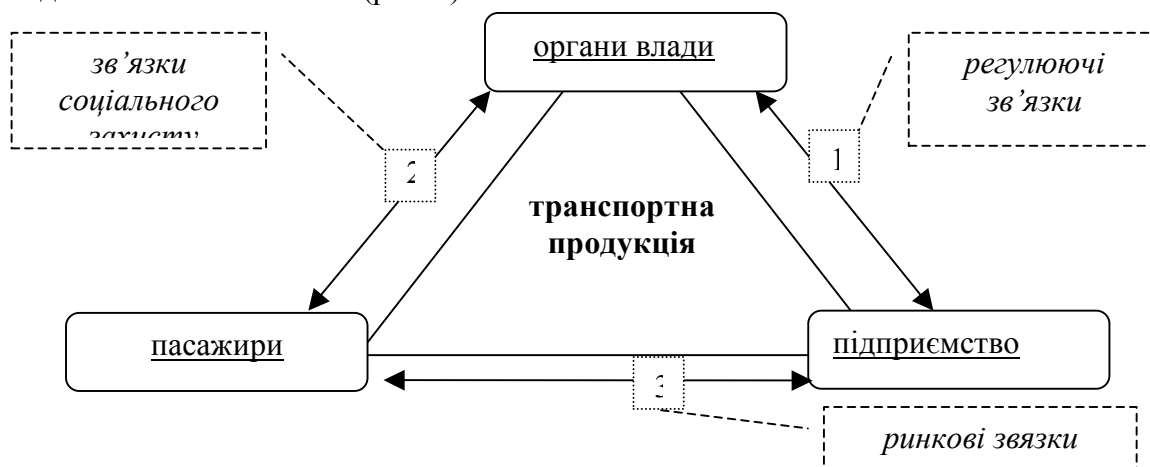


Рис. 2. Учасники процесу створення та споживання транспортної послуги

Маючи комунальну форму власності, підприємства міськелектротранспорту належать місцевим громадам та виступає виконавцем створення транспортної послуги, що викликана необхідністю в переміщеннях перевезення пасажирів в межах міст. Замовниками транспортних послуг виступають місцеві органи влади, які затверджують розклад руху електротранспорту на основі розрахунку необхідної транспортної роботи із обстеженням пасажиропотоків, яке проводиться кожні 5 років. Таким чином, між підприємствами електротранспорту та органами влади різних рівнів виникають регулюючі зв'язки.

В якості загального регулятора виступають державні органи влади, які визначають організаційні, економічні та правові засади роботи міського електротранспорту та регламентує порядок державного

регулювання галузі та забезпечення державної політики в сфері електротранспорту. Державне регулювання полягає у таких основних формах, як законодавчо-нормативне забезпечення, галузеве міністерське управління та технічний контроль. Основним законодавчим актом в галузі є Закон України «Про міський електричний транспорт», прийнятий у 2004 році, яким на державному рівні визначається необхідність забезпечення пріоритетності міського електротранспорту над іншими видами. Згідно основних положень закону, Кабінет Міністрів України, Рада міністрів АРК, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації у межах своїх повноважень здійснюють загальне регулювання діяльності міське-лектротранспорту та контроль за виконанням галузевого законодавства. Державний контроль за технічним станом об'єктів міського електротранспорту (крім метрополітену) здійснюється державною технічною інспекцією міського електричного транспорту. На державному рівні розроблена Державна програма розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки, затверджена Кабінетом Міністрів України у 2006 році, яка визначає основні проблеми галузі, містить опис заходів щодо подолання проблем та визначає основні напрямки розвитку галузі.

До компетенції місцевих органів влади входить розробка регіональних та місцевих програм розвитку і забезпечення їх виконання, а також встановлення тарифів на проїзд, організація перевезень пасажирів, встановлення порядку справляння плати за проїзд, забезпечення координації роботи, пов'язаної з функціонуванням електричного та інших видів міського транспорту, створення належних дорожніх умов для здійснення перевезень, а також розробка транспортних схем в рамках генеральних планів будівництва міст. Ці ж органи виступають замовниками транспортних послуг, які надіє перевізник (підприємство) населенню місцевої громади згідно укладених договорів.

Одним із основних суперечностей господарського механізму міського електротранспорту є надання державою права безкоштовного проїзду певним категоріям громадян, що уособлює другий тип зв'язків з приводу створення і реалізації транспортної продукції - пільгові компенсації за безкоштовний проїзд надаються через дотації із державного та місцевого бюджетів, однак питання компенсацій залишається законодавчо неврегульованим, оскільки не передбачає «захищеної статті» бюджету і кошти виділяються за остатковим принципом, що спричинює недофінансування. Недостатній обсяг дотаційного фінансування призводить до фактичної збитковості підприємств, при тому, що законом регламентовано забезпечення його беззбитковості, а розрахунки тарифів на послуги визначаються, згідно Наказу Міністерства з питань житлово-комунального господарства України №96 від 25.07.2007 року «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)», місцевими органами влади за погодження із Міністерством економіки та розраховується за формулою, що передбачає прибутковість діяльності підприємств, водночас фактично діяльність більшості підприємств галузі є збитковою через низький рівень компенсації перевезень пільгового контингенту населення.

Порівняння рівня бюджетного фінансування, що склався останніми роками, з потребами міського електротранспортного господарства у фінансових ресурсах свідчить про те, що задоволення його потреб далеко не відповідає необхідному рівню, як на стадії виділення бюджетних коштів, так і, тим більше, по фактично виділених засобах. Існуюча довгі роки дефіцитність бюджету не дозволяла забезпечити належну фінансову основу діяльності підприємств галузі в умовах відсутності захищених статей бюджету для здійснення дотацій підприємствам електротранспорту. Як стверджується в Законі України «Про державну програму економічного і соціального розвитку України на 2010 рік» [12], «система пільг та субсидій населенню, що не забезпечуються фінансовими можливостями держави - соціально несправедлива та обтяжлива для бюджету», що є стимулом до її перегляду з метою подальшого удосконалення.

Перегляд тарифів з метою зниження збитковості відбувається раз на кілька років, в той час як собівартість створення транспортної послуги постійно зростає темпами, не нижчими за інфляцію, що призводить до зростання рівня фактичної збитковості підприємств.

Суттєвим внутрішнім протиріччям є розрахунковий метод визначення необхідних дотацій на перевезення пільгового контингенту, який є застарілим і недосконалим. Кількість перевезених пільгових пасажирів визначається множенням планованого обсягу платних пасажирів на встановлений коефіцієнт. Ураховуючи відсутність очевидного чи встановленого зв'язку між переміщеннями платних та безплатних пасажирів, місцеві органи влади здійснюють замовлення транспортної послуги, не маючи фактичних реальних даних про кількість реально перевезених пасажирів через відсутність системи їх обліку.

Це означає, що держава сплачує значні суми грошових коштів за послуги, які реально не обліковуються.

Специфіка ціноутворення визначає встановлення єдиного тарифу на проїзд в міському електротранспорті в межах одного міста за трамвайним чи тролейбусним видами транспорту, не враховуючи протяжність різних маршрутів. В цей час досвід розвитку закордонних транспортних систем вказує на ефективність та необхідність застосування диференційованих тарифів в залежності від дальності поїздки.

З огляду на вищесказане, можна стверджувати, що управління стійким розвитком міського електротранспортом має дворівневу структуру: перший рівень забезпечення здійснюється безпосередньо підприємством, другий рівень управління реалізується на більш високих ієрархічних рівнях – органами влади державного та місцевого підпорядкування.

Взаємозв'язки третього типу характеризують відносини між підприємством як виробником транспортної послуги та споживачами цих послуг, і в цілому можуть бути охарактеризовані як ринкові. За винятком безплатних пасажирів, споживачі отримують транспортну послугу та в момент її отримання справляють плату за проїзд. Своєрідність послуг транспорту полягає у неможливості створювати запас продукції, оскільки вона споживається в момент виготовлення. Це ставить транспортні послуги в пряму залежність від попиту та його коливань, а також від рівня задоволення потреб споживачів. Внаслідок погіршення технічного стану рухомого складу та появою конкурентних видів транспорту, з появою у споживачів вибору, попит споживачів зміщується в бік використання автотранспорту, який сьогодні в силу технічних особливостей є більш швидким, мобільним та сучасним. Іншим суттєвим недоліком даної групи зв'язків є низька ефективність системи збору плати за проїзд кондукторським методом, що дає простір для зловживань неоплаченими поїздками та зменшує розмір виручки.



Рис.3. Дворівнева структура механізму забезпечення стійкого розвитку міського наземного електротранспорту

Інший тип взаємозв'язків, яких непрямо стосується на виробництво транспортної продукції підприємств міського наземного електротранспорту, являють взаємозв'язки підприємств міського електротранспорту з іншими транспортними підприємствами, що забезпечують перевезення населення в місті, можна вважати конкурентними. Так, рівень технічного та морально зносу рухомого складу електротранспорту, невідповідність швидкості його руху вимогам часу, рух у загальному потоці без виділених ліній провокує відтік платоспроможного попиту з боку споживачів в бік альтернативних автотранспортних послуг, які представлений надають автомобільні підприємства та приватні особи-перевізники. Дійсно, рухомий склад автотранспорту є порівняно новішим та більш маневреним, однак не позбавлений ряду недоліків, які відображаються на рівні забезпечення попиту на якісні та безпечні перевезення. Серед основний недоліків є недостатній рівень контролю приватних власників за якістю технічний засобів та перевезень. Якщо технічний стан електротранспорту контролюється відповідною державною інспекцією, то неможливо з'ясувати стан контролю за засобами автотранспорту, що випускаються в лінії, за відсутністю органу такого контролю та ведення суворої звітності. Аналогічна ситуація має

місце і з оглядом водіїв транспортних засобів перед допуском до роботи в лініях. Переважаючи за швидкісними показниками руху, автотранспорт значно поступається електричному за місткістю, тому стає однією із причин постійного зростання заторів на дорогах міст. Цей факт значно ускладнює дорожню обстановку в містах, знижуючи загальний рівень якості проживання в них. Суперечливим моментом конкурентних відносин постає також той факт, що інфраструктура підприємств електротранспорту утримується за рахунок засобів самого підприємства, що робить його роботу витратомісткою, в той час, як підприємства автотранспорту використовують в своїй роботі автошляхи, що будуються та утримуються за рахунок державних коштів, що певною мірою здешевлює їх роботу.

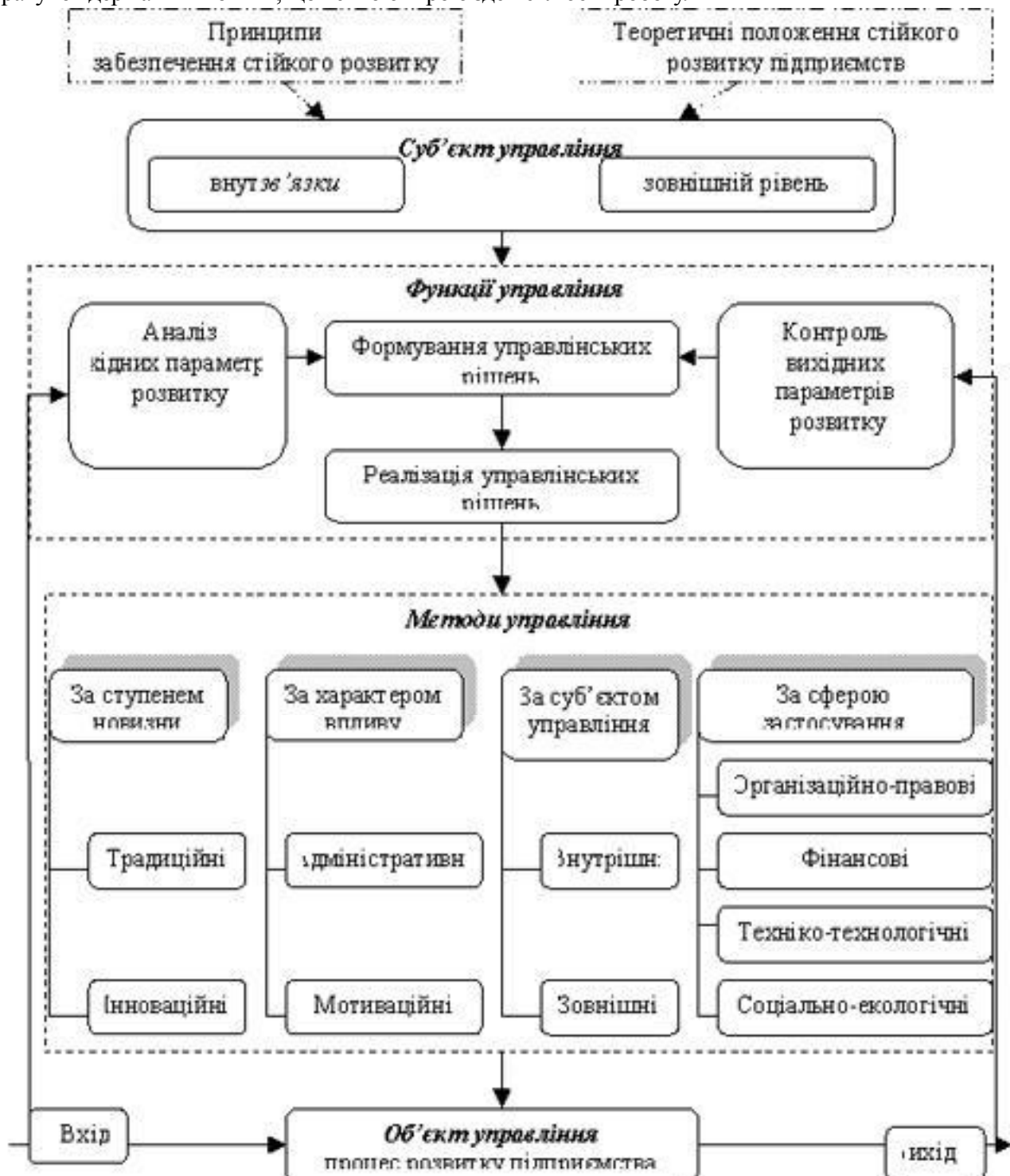


Рис. 4. Принципова схема змісту організаційно-економічного механізму забезпечення стійкого розвитку підприємств міського наземного електротранспорту

Нерівністю конкурентних умов господарювання відзначається той факт, що електротранспорт здійснює перевезення абсолютно всіх громадян, що мають право на безкоштовний проїзд, в той

час, як приватні перевізники суворо не дотримуються цієї норма, прагнучи наповнити салон транспортного засобу переважно платними пасажирями.

Таким чином, система управління міським електротранспортом є дворівневою: перший (внутрішній) рівень являє собою управління безпосередньо в рамках підприємства, другий (зовнішній) рівень представлений управлінськими впливами органів влади, які є зовнішніми по відношенню до підприємства (рисунок 3)

Під стійким розвитком нами розуміється цілеспрямований рух соціально-економічної системи в просторі та часі, що визначає здатність системи утримувати певний набір своїх сутнісних параметрів та характеристик у межах зони стійкості, незважаючи на вплив постійних зовнішніх та внутрішніх обмежень [1].

З огляду на вищесказане, маємо змогу сформулювати погляд на організаційно-економічний механізм забезпечення стійкого розвитку як на управлінську систему об'єктно-суб'єктних взаємозв'язків, яка реалізує сукупність цілеспрямованих впливів на процеси розвитку підприємства з метою утримання їх параметрів в межах зони допустимих зони стійкості.

Зазначені у роботі особливості господарювання мають неодмінно бути враховані в процесі формування та реалізації організаційно-економічного механізму забезпечення стійкого розвитку підприємств, принципова схема змісту якого розроблена автором та представлена на рисунку 4.

ВИСНОВКИ

Процес управління стійким розвитком підприємств виражається у здійсненні цілеспрямованого систематичного впливу на хід розвитку з метою розв'язання поставлених задач через мету, функції, структуру, методи та процеси управління стійким розвитком та реалізується на практиці за допомогою формування та реалізації відповідного організаційно-економічного механізму в рамках загального господарського механізму.

Відповідно до розуміння поняття «механізму» як взаємозв'язку суб'єкту та об'єкту впливу (явища чи процесу, на який здійснюється управлінський вплив), опосередкований сукупністю способів та методів впливу, спрямованих на досягнення управлінської мети, механізм забезпечення стійкого розвитку є втіленням об'єктно-суб'єктних взаємозв'язків.

Управління стійким розвитком міського електротранспорту має дворівневу структуру: зовнішній та внутрішній (по відношенню до підприємства) рівні.

В ході реалізації функцій управління необхідно зауважити існування трьох відмінних типів зв'язків, що виникають з приводу надання транспортної послуги: ринкові, регулюючі та зв'язки з соціально-пільгового забезпечення. Урахування інтересів трьох основних учасників створення і споживання транспортної продукції дозволить забезпечити найбільш ефективне управління стійким розвитком електротранспорту.

Вибір конкретних напрямів та методів забезпечення стійкого розвитку міського електротранспорту є предметом перспективних подальших досліджень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Сидоренко Ю.В. Сучасні напрямки досліджень стійкого розвитку підприємств / Ю.В. Сидоренко, Т.Б. Кушнір / Вісник Сумського державного університету. - 2010. - № 1. - С.14-152
2. Сидоренко Ю.В. Аналіз стану та перспектив розвитку міського наземного електричного транспорту // Н.Г. Чеканова, Т.Б. Кушнір, О.Ю. Палант, Ю.В. Сидоренко // Коммунальное хозяйство городов. - 2010. - №92. - С. 150-154
3. Сидоренко Ю.В. Дослідження тенденцій розвитку міського електротранспорту країн СНД / Ю.В. Сидоренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2010. - №30. - С.57-60
4. Грузнов.И.И. Всеобщий механизм управления объектами человеческой деятельности (теоретические и прикладные основы): [моногр.] / И.И. Грузнов. – Одесса: Феникс, 2006. – 40с. – ISBN 966-8631-29-3
5. Корінько М.Д. Організаційно-економічний механізм диверсифікації діяльності суб'єктів господарювання / Корінько М.Д. // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – №6. – С.134–142

6. Большой экономический словарь / [ред. А.Н. Азрилиян]. - изд. 7-е, доп. – М.: Ин-т новой экономики, 2008. - 1472с.
7. Економічний енциклопедичний словник [у 2Т / Т. 2] / С.В.Мочерний, Я.С. Ларіна, О.А.Устенко, С.І.Юрій. - Львів: Світ, 2005. - 568 с.
8. Кульман А. Экономические механизмы: [пер. с фр., общ. ред. Н.И. Хрустальной]. – М.: Издательская группа «Прогресс», «Универс», 1993. – 192с.
9. Захарченко В. Экономический механизм устойчивого развития/ В.Захарченко // Бизнесинформ. - 1998. - №17–18. - С. 80–83.
10. Куркин Н.В. Механизм обеспечения экономической безопасности развития предприятия / Н.В.Куркин // Економіка, менеджмент, підприємництво [зб. наук. праць]. – 2003. – №3. – С. 284–290.
11. Бык Ф.Л. Механизмы развития и управление ими / Ф.Л. Бык , В.Г. Китушин // Менеджмент в России и за рубежом. – 2008. – №4. – С. 3–9.
12. Закон України «Про державну програму економічного і соціального розвитку України на 2010 рік» №33 від 2010 р / Відомості Верховної Ради України. – 2010. - N 33. - С.470.