

Ю. В. Сидоренко,
аспірант, Харківський державний технічний університет будівництва та архітектури

ФОРМУВАННЯ ПІДХОДУ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО НАЗЕМНОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

Досліджено організаційно-економічні заходи та інструменти забезпечення стійкого розвитку підприємств міського наземного електротранспорту в розрізі основних напрямів. Сформовано мотиваційний підхід до можливості та доцільності застосування тих чи інших заходів з позицій суб'єктів та учасників процесу забезпечення стійкого розвитку міського наземного електротранспорту.

In the article measures and instruments of city surface electrical transport's sustainable development providing in the cut of basic directions are researched. The motivational going near the possibility and expedience of application of some measures on positions of subjects and participants of process of providing of steady development city ground електротранспорт is formed.

Ключові слова: стійкий розвиток, напрями забезпечення, методи, важелі, інструменти, зацікавлені суб'єкти, узгодження, мотиваційний підхід.

Key words: sustainable development, providing directions, methods, levers, instruments, interested subjects, concordances, motivational approach.

ВСТУП

Сучасний кризовий стан більшості підприємств міського наземного електротранспорту в Україні зумовлює необхідність формування дієвого управлінського механізму забезпечення їх стійкого прогресивного розвитку, як це має місце в розвинених країнах світу. Особливе місце в означеному механізмі [1] займають конкретні методи, заходи, важелі та інструменти, які чинять безпосередній вплив на хід розвитку підприємств та опосередковують процеси прийняття та реалізації управлінських рішень.

Фахівцями в сфері міського електротранспорту, такими як В. Величко, В. Димченко, І. Маліков, І. Когут, В. Костецький, О. Мірошник, М. Радченко, О. Філіпова та іншими науковцями, пропонувалися різні організаційно-економічні заходи, призначені забезпечити стійкий прогресивний розвиток електротранспортних підприємств, однак з різних причин більшість з них не знайшли реальної втілення в практиці господарювання.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою статті є формування комплексного наукового підходу до обґрунтування напрямів та заходів забезпечення стійкого розвитку підприємств міського електротранспорту на основі аналізу можливостей та перешкод їх впровадження.

РЕЗУЛЬТАТИ

Чимало інструментів та заходів, здатних прискорити забезпечення стійкого розвитку міського електротранспорту в Україні, є достатньо відомими та в різні часи згадувалися у вітчизняних та зарубіжних публікаціях з означеної тематики. Однак на практиці більшість з них за різних причин не знайшли практичного втілення. Тому в роботі конкретні заходи, по-перше, розглядаються в контексті можливостей та перешкод стосовно їх впровадження з позицій інтересів основних учасників створення та споживання транспортних послуг: електротранспортних підприємств, споживачів їх послуг та органів влади.

Існуючі організаційно-економічні заходи, способи та методи, на нашу думку, доцільно упорядкувати за основними напрямами оцінки та забезпечення стійкого розвитку електротранспортних підприємств: техніко-технологічним, фінансовим, соціальним та екологічним. При цьому варто зауважити, що більшість проблем електротранспорту мають комплексний характер, відповідно до цього заходи різних напрямів на практиці виявляються тісно пов'язаними та взаємозумовленими.

Група методів техніко-технологічного напрямку заслуговує на особливу увагу, оскільки саме технічний потенціал грає системоутворювальну роль в процесі діяльності транспортних підприємств. Оскільки рухомий склад електротранспорту є суттєво зношеним і вибуває значними

темпами, то ключовим і необхідним методом забезпечення стійкого розвитку має стати, в першу чергу, його оновлення та модернізація. Реалізація даного напрямку може приймати вигляд різних заходів.

Можливість придбання нових одиниць рухомого складу значно ускладнено нестачею коштів як у підприємств, так і в бюджетах всіх рівнів внаслідок відсутності закріпленої статті фінансування, тому постає питання пошуку інших методів оновлення. Одним із існуючих методів фінансування оновлення рухомого складу є лізинг, актуальність застосування якого обґрунтувалась, наприклад, в праці [2] та підтверджувалася посадовими особами [3]. Однак використання лізингових схем фінансування на практиці має певні недоліки. Як свідчить практика використання лізингу в Харківській області, недостатньо врегульованими є правові засади лізингу в сфері електротранспортних засобів, зокрема стосовно країни-виробника рухомого складу. Крім того, на нашу думку, присутність у лізингових схемах приватних посередників призводить до значного удорожчання придбаних транспортних засобів, зокрема, за даними джерела [3], воно становить 35 % річних від вартості основних засобів, що також є значним навантаженням на підприємства та бюджети. Складність застосування такого заходу також визначено браком вільних коштів на рівні обох суб'єктів управління електротранспортом — органів влади на підприємства.

У складних фінансово-економічних умовах господарювання ефективним шляхом підвищення технічного рівня розвитку електротранспорту може стати реконструкція — капітальний ремонт рухомого складу, який значно подовжить термін його експлуатації та є менш витратним, ніж купівля нових машин [3, с. 88]. Зокрема, вартість нових трамваїв більше за вартість реконструйованих в 2 рази, для тролейбусів це співвідношення складає 3,5 рази, що дозволяє зекономити 0,7 млн грн. на кожному трамваї та 3 млн грн. — на кожному реконструйованому тролейбусі, а також дозволяє продовжити термін їх експлуатації ще на 10—15 років. На нашу думку, в умовах, що склалися, саме цей метод є найбільш прийнятним для забезпечення стійкого розвитку електротранспорту, через його фінансову доступність.

Окрім модернізації рухомого складу, необхідною умовою прогресивного розвитку є також удосконалення його технічного обслуговування, оскільки стан та якість утримання транспортних засобів безпосередньо пов'язані з ефективністю транспортного обслуговування. В цьому зв'язку привабливим інструментом, що дозволить зменшити вартість ремонтних робіт та їх якість, може бути застосування аутсорсингу як одного із методів забезпечення стійкого розвитку. Аутсорсинг передбачає замовлення ремонтних послуг у сторонніх організацій, що дозволяє суттєво скоротити витрати на оплату праці робітничого персоналу депо. Складність застосування такого

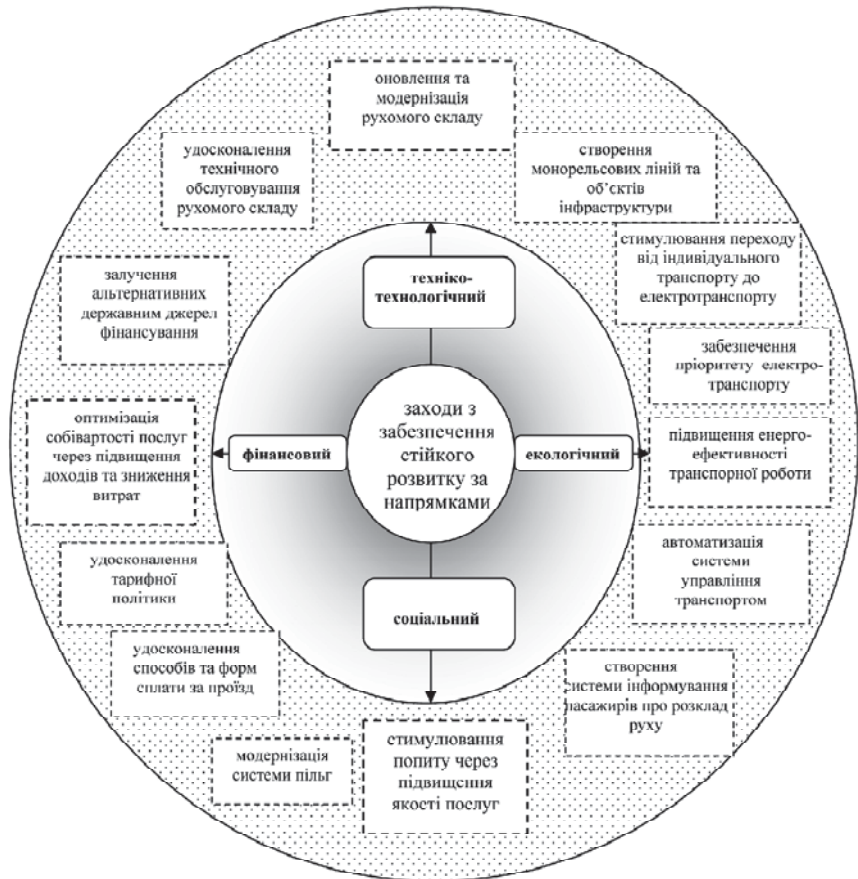


Рис. 1. Перспективні напрямки забезпечення стійкого розвитку міського наземного електротранспорту [розроблено автором]

інструменту визначається необхідністю перебудови організаційної структури підприємств електротранспорту, а також визначення органами влади нормативно-правових засад роботи ремонтних підприємств та джерел їх фінансування з метою регулювання рівня їх прибутковості.

Окрім оновлення рухомого складу, модернізації потребує також мережа експлуатаційних шляхів електротранспорту. В сучасних умовах, під впливом глобалізації та європейського вектора розвитку України, просте відтворення електротранспортних мереж є необхідною, але недостатньою умовою відродження технічного потенціалу підприємств електротранспортної галузі. Вимогою сучасності є створення швидкісних монорельсових мереж з високою провізною здатністю. Окрім розбудови мереж електротранспорту, дієвим методом забезпечення його стійкого розвитку може стати створення інфраструктурних об'єктів, що сполучають різні види транспорту. Одним із інноваційних напрямів розвитку міського пасажирського транспорту в світі є створення принципово нового елемента міської транспортної інфраструктури — транспортно-пересадкових вузлів у місцях взаємодії різних видів транспорту, які є закінченими інженерними спорудами, що забезпечують впорядковану посадку і висадку пасажирів, оптимальну організацію процесу пересадки та включають в свій склад різні сервісні об'єкти обслуговування пасажирів. Іноземний досвід використання таких споруд свідчить про позитивний вплив на підвищення якості транспортного обслуговування пасажирів і зростання привабливості громадського транспорту. Це дозволяє нівелювати основну перевагу використання в

місті індивідуального легкового автомобіля — пряму безпересадочну поїздку до місця призначення, в той час як поїздка громадським транспортом пов'язана з використанням в її процесі різних видів транспорту і різних елементів транспортної інфраструктури, в результаті чого виникає ряд незручностей для пасажирів.

Стимулювання відмови від індивідуального транспорту та надання пріоритету руху засобам міського електротранспорту нами віднесено до заходів екологічного спрямування, які призначені підтримувати прогресивний розвиток електротранспорту як найбільш екологічного виду міського сполучення. Цей напрям може виражатися в реалізації різних методів, в тому числі організації пріоритетності руху міського електротранспорту через виділення спеціальних пріоритетних смуг руху для нього та введення спеціального світлофорного режиму. Крім того, в європейських мегаполісах застосовуються практика заборони чи обмеження в'їзду індивідуального транспорту до центрів міст, причому право руху в межах центральних районів надається лише громадському транспорту [4]. Яскравим прикладом такого рішення, як обмеження руху індивідуальних легкових автомобілів у окремих міських районах, може служити введена у Лондоні система платного в'їзду індивідуальних легкових автомобілів у центральну частину столиці. Введення цієї системи привело до зниження рівня затримок і заторів у центрі міста і відповідно до зменшення рівня забруднення навколишнього середовища в середньому на 17%, швидкість руху автотранспорту зросла на 20% і на 33% збільшилася регулярність руху автобусів.

Поряд із обмеженням руху в центрі міст, що є директивним методом, має проводитися популяризація електротранспорту, формування громадської думки щодо усвідомлення його максимальної екологічності. Зростання ролі електротранспорту може бути підвищене через створення умов зі стимулювання населення до використання громадського транспорту та часткової відмови від поїздок на індивідуальних легкових автомобілях. Обмеження використання приватних автомобілів має відбуватися з одночасним впровадженням мотиваційних заходів, як-то покращення якості транспортних засобів та інфраструктури, підвищення швидкості та регулярності руху і т.п. методів, що підвищують задоволення пасажирів від поїздки.

Екологічність електротранспорту може розглядатися в двох аспектах — пряма екологічність як доля у загальному забрудненні транспортом атмосферного повітря, за показниками якої електротранспорт сьогодні є максимально екологічним із всіх видів громадського сполучення, а також енергоефективність, яка характеризує внутрішні особливості енергоємності електротранспортного руху. Методи, спрямовані на підвищення енергоефективності, мають цілу низку ефектів, забезпечуючи не тільки економічний ефект, але і екологічний, адже виробництво електроенергії супроводжується забрудненням навколишнього середовища. Застарілий рухомий склад українського електротранспорту характеризується більш низькими показниками енергоефективності у порівнянні з сучасними транспортними засобами, тому саме підвищення енергоефективності електротранспортного руху також є ключовим методом екологічного спрямування, який задовільняє інтереси всіх учасників — споживачів, органів влади та підприємства, для якого метод є резервом зменшення собівартості послуг. Перешкоджає впровадженню енергозберігаючих технологій також відсутність визначених джерел фінансування у суб'єктів обох

рівнів — підприємств та владних органів.

Методи фінансового спрямування покликані вирівняти фінансове становище електротранспорту та визначити джерела фінансування його стійкого розвитку. Першочерговим завданням даного напрямку є підвищення дохідності електротранспорту та зменшення витрат, що в сумі призведе до зменшення збитковості та навіть до перспективної прибутковості.

Зниженню собівартості може сприяти, в першу чергу, підвищення енергоефективності, яка має значну питому вагу в структурі собівартості, що у підсумку дасть змогу зменшити матеріальні витрати на суму вартості зекономленої електроенергії.

Заходи фінансового напрямку, спрямовані на збільшення доходів, зосереджуються переважно на проблематиці підвищення розмірів збору виручки від продажу квитків. Дієвим методом підвищення ефективності роботи зі збору плати за проїзд є удосконалення форм і методів оплати. Майже в усіх розвинених країнах відбувається перехід від використання традиційних паперових квитків до квитків з магнітною смугою або квитки, виконані на основі безконтактних смарт-карток, тобто пластикових карт, в які вбудований електронний процесор, передавач та антена. Оплата проїзду за смарт-карткам максимально оптимізує збір виручки — дозволяє проводити попередню акумуляцію проїзної плати, що дає можливість найефективніше складати фінансові плани. Ця система спрощує збір виручки, знижуючи обсяг ручної праці, економить час водія, не затримує транспорт на зупинках, що дає значну економію в рухомому складі. Автоматизація збору плати за проїзд надає наступні переваги: облік поїздок пасажирів різних категорій, різні способи обліку проїзду для різних категорій пасажирів — безкоштовний проїзд з фіксацією факту проїзду, часткова чи повна оплата проїзду; визначення повного пасажиро потоку; врахування поїздок різної вартості в умовах застосування диференційованих тарифів. Автоматизована система сплати за проїзд була впроваджена, наприклад, в столиці Російської Федерації — в Москві. Впровадженню системи передував експеримент в м. Зеленоград, який дозволив: збільшити щорічний обсяг виручки більш ніж в 2 рази; отримати точні дані про обсяги перевезень всіх категорій пасажирів, що дозволило привести у відповідність попит та пропозицію транспортних послуг; створити інструмент оцінки затрат бюджету на компенсацію пільгових перевезень [5].

Удосконалення і впровадження сучасної системи, форм і методів оплати проїзду є бажаним для підприємств електротранспорту. Водночас чинити опір впровадженню методу можуть споживачі внаслідок консервативного налаштування, крім того, самі підприємства не мають достатніх фінансових коштів для впровадження подібних систем, що вимагає участі органів влади.

Дієвим методом підвищення доходів електротранспортних підприємств маже стати удосконалення тарифної політики. Існуюча специфіка ціноутворення визначає встановлення єдиного тарифу на проїзд в міському електротранспорті в межах одного міста, не враховуючи протяжності маршрутів. У той самий час досвід розвитку закордонних транспортних систем вказує на ефективність та необхідність застосування диференційованих тарифів у залежності від дальності поїздки. Для створення об'єктивної основи для розрахунку диференційованих тарифів необхідною є розробка методики визначення базового тарифу на перевезення пасажирів і подальша його дифе-

ренціяція залежно від дальності поїздки та, наприклад, мінімальної кількості зупинок, комфортності салону і т.п. Методика може передбачати періодичність перегляду тарифу у зв'язку із зростанням цін і платоспроможним попитом населення та, бажано, бути прив'язаною до таких макроекономічних показників, як індекси споживчих та промислових цін, мінімальна заробітна плата, середня заробітна плата в місті. Нам імпонує підхід до ціноутворення, запропонований групою авторів у роботі [6], який визначає необхідність прив'язки тарифів до динаміки рівня доходів пасажирів.

Пошук альтернативних існуючим джерел фінансування міського електротранспорту в умовах ринкових перетворень також є нагальною потребою сьогодення. Наприклад, В. Димченко пропонує створити фонд фінансування розвитку міського електротранспорту [7], втім, автор не наводить конкретних джерел наповнення такого фонду. Не виключено, що з цих причин такий фонд допоки не було створено. На нашу думку, серед альтернативних джерел фінансування розвитку електротранспорту можуть бути застосовані, такі як: благодійні внески громадян та організацій, кошти міжнародних фінансово-кредитних установ (ЄБРР та інші), залучення частини грошових коштів від надання ліцензій автотранспортним компаніям, кошти, отримані від користувачів парків, "зелені інвестиції", отримані в рамках Кіотської домовленості, залучення "зелених інвестицій" як у вигляді грошових коштів, так і у вигляді трансферу технологій, залучення частини транспортного податку, а в перспективі — використання грошових компенсацій за створення "витрат переливу" від стаціонарних та пересувних джерел забруднення повітря, інші джерела фінансування.

Залученню додаткового фінансування може сприяти також використання іновативних форм організації діяльності підприємств міського наземного електротранспорту, наприклад, у формі акціонерних товариств, транспортних концернів, управляючих компаній тощо. Особливої уваги заслуговує застосування методів державно-приватних партнерств, які дозволяють залучити чималі кошти, необхідні для подальшого розвитку галузі, зокрема, концесійних механізмів. Привабливість застосування концесійного механізму стосовно підприємств комунальної сфери, яка обгрунтовується, наприклад, в праці [8], пояснюється можливістю знизити тиск на бюджет за рахунок залучення приватних коштів. На переваги використання концесій для України вказує позитивний світовий досвід їх залучення у таких країнах, як Франція, Німеччина, Чехія, Угорщина, Польща. Водночас застосуванню концесійних механізмів має передувати упорядкування пільгово-дотаційних відносин, які значною мірою впливають на збитковість підприємств та їх привабливість для приватних інвесторів. Загалом складність застосування альтернативних джерел визначається відсутністю зацікавленості інвесторів в участі фінансування розвитку електротранспортних підприємств через їх збитковість, а також відсутністю дієвого нормативного підґрунтя.

Заходи, важелі та інструменти соціального напрямку забезпечення стійкого розвитку підприємств міського електротранспорту мають на меті, в першу чергу, підвищити спадаючий попит на послуги електротранспорту, здебільшого, через підвищення рівня задоволення пасажирів від отриманих транспортних послуг.

Першочерговим заходом даного напрямку, який активно обговорюється, однак допоки не знаходить реалізації, є системи пільгового забезпечення перевезень громадян.

За чинної в Україні правової системи соціальні пільги надаються в натуральній формі великій кількості категорій громадян, основними її рисами є: завищений обсяг соціальних зобов'язань стосовно сучасного рівня економічного розвитку, коли є вони є обтяжливими для бюджету та не мають захищених статей фінансування, як зазначається в Законі України "Про державну програму економічного і соціального розвитку України на 2010 рік" [9], неповне фінансування соціальних зобов'язань державою, яке значною мірою зумовлене їх завищеним обсягом; недоліки нормативно-правової бази, які виражаються у безсистемному прийнятті нормативних правових актів та відсутності механізмів їх реалізації та джерел фінансування; низький рівень адресності пільг, відсутність чіткої системи диференціації отримувачів та відсутність єдиної статистичної бази та інші. Існуюча пільгова система стосовно транспортної сфери приводить до деградації транспортних підприємств, крім того, така система пільг несправедлива у відношенні громадян, які мають пільги, але не користуються ними, наприклад, мешканці сільської місцевості.

Одним із дієвих методів розв'язання цих протиріч може стати монетизація пільг, яка являє собою заміну натуральних пільг на грошові компенсації, позитивний приклад впровадження якої показала практика Російської Федерації. Проведена урядом РФ у 2005 році реформа з монетизації пільг, хоча і викликала певний соціальний протест та опір у перший рік впровадження, однак в подальшому отримала підтримку населення. Крім того, з моменту проведення реформи результати діяльності електротранспортних підприємств російської Федерації суттєво покращилися, про що свідчать дані статистичної звітності підприємств міського електротранспорту Російської Федерації.

У рамках даного напрямку дієвим методом може стати підвищення рівня сервісного обслуговування, зокрема через будівництво та облаштування таких додаткових інфраструктурних об'єктів, як зупинки та пересадкові вузли, а також створення сучасної системи інформування пасажирів про розклади руху транспорту, яка є слабкою ланкою української міської транспортної системи. Таким об'єктами можуть стати інфоюкіоски або інформаційні стенди на основних пересадкових пунктах, а також розміщення схеми маршрутної мережі в доступних для пасажирів громадських місцях, а також у засобах масової інформації та мережі Інтернет. Ідеальним розв'язанням вказаної задачі може стати система інформаційних електронних табло.

До заходів соціального спрямування відноситься також упорядкування транспортних схем міст, яке дозволить усунути невиправдане дублювання електротранспортних маршрутів автобусними, а також в цілому покращити умови надання безпечних та якісних послуг з перевезень пасажирів в містах, з наданням пріоритету, де це можливо міському електричному транспорту.

Пов'язаним із попереднім заходом забезпечення стійкого розвитку може стати удосконалення системи управління рухом транспорту з метою організації ефективної координації різних видів транспорту для підвищення швидкості та якості перевезень, оскільки існуюча організація транспортного руху в містах України не відповідає сучасним вимогам до технічного рівня організації пасажирських перевезень. Відсутність автоматизованої системи навігації не дозволяє виключити непродуктивну транспортну роботу, підрахувати збиток та упущену ви-

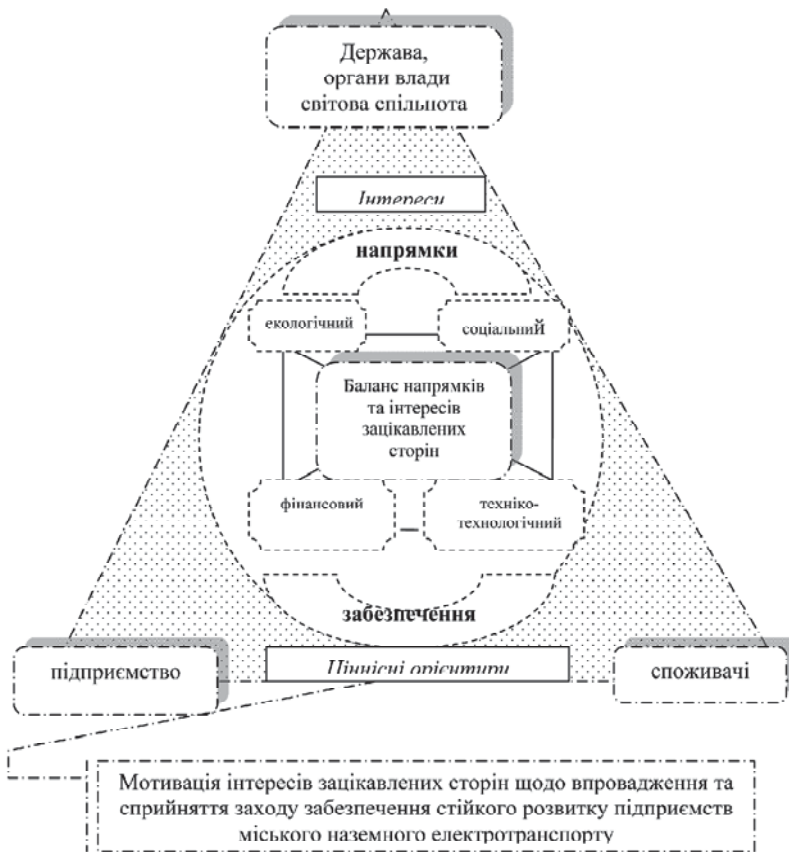


Рис. 2. Мотиваційний підхід до визначення заходів забезпечення стійкого розвитку [складено автором]

году. Впровадження сучасних автоматизованих систем диспетчерського управління, які успішно експлуатуються в розвинених країнах, дозволить: забезпечити повний, безперервний контроль та прозорість роботи транспорту; підвищити окупність транспортного комплексу і ефективність використання рухомого складу за рахунок скорочення непродуктивних пробігів, часу простою, витрат на утримання диспетчерів кінцевих станцій і збільшення машино-годин на лінії; підвищити точність і регулярність руху транспорту, покращити загальну дисципліну перевезень і безпеку руху. Наприклад, єдину навігаційно-інформаційну систему на основі ГЛОНАСС постановлено впровадити за постановою уряду м. Москви. Звичайно, вартість впровадження навігаційних систем є високою і потребує залучення додаткових фінансових ресурсів, яких не мають підприємства електротранспорту, та в умовах фінансової кризи, які важко виділити органам влади.

Реалізація вищезазначених заходів дозволить підвищити комфортність та конкурентоспроможність електротранспорту, є бажаною як для підприємств, так і для споживачів. Водночас впровадження заходів даного напрямку вимагає залучення значного обсягу інвестицій, які нездатні забезпечити самі підприємства, а також органи влади в умовах невизначеності джерел фінансування та дефіциту бюджетних коштів.

Як показує практика управління, існуючі традиційні заходи, інструменти та важелі управління стійким розвитком українських підприємств міського електротранспорту демонструють свою неспроможність забезпечити їх прогресивний розвиток, як це відбувається в розвинених країнах світу. Тому, на нашу думку, в перспективі бажаним є використання інноваційних заходів, як обґрунтову-

валося в праці [10]. При цьому інноваційні технології можуть бути або новоствореними, або запозиченими, вдосконаленими. Одним із доступних інструментів інноваційного характеру може стати бенчмаркінг, що являє собою "діяльність з пошуку та вивчення найкращого досвіду" [11, с. 103]. В сучасних умовах загострення конкуренції саме цей метод активно використовується підприємствами різноманітних сфер діяльності для удосконалення господарського процесу та забезпечення конкурентних переваг. Звичайно, недопустимим є просте калькування чужого досвіду, вся інформація має бути систематизована та адаптована до вітчизняних реалій перед початком процедури запровадження інновацій.

Крім того, прийняття суб'єктами управлінських рішень стосовно впровадження певних заходів часто має директивний характер і не враховує інтереси та потреби всіх зацікавлених сторін процесу забезпечення стійкого розвитку електротранспорту. На нашу думку, обґрунтування будь-яких вживаних заходів має базуватися на врахуванні цінностей та інтересів всіх сторін-учасниць та мотивувати їх до впровадження та позитивного сприйняття таких заходів, як проілюстровано на складеному автором рис. 2.

ВИСНОВКИ

1. Сукупність заходів, важелів та інструментів забезпечення стійкого розвитку підприємств міськелектротранспорту доцільно групувати за напрямками оцінки та забезпечення: техніко-технологічним, фінансовим, соціальним та екологічним, причому означені напрями є взаємопов'язаними та взаємозумовленими, мають комплексний характер, тому із застосуванням певного заходу мають аналізуватися наслідки його впровадження стосовно інших напрямів.

2. Бажаними до використання в механізмі забезпечення стійкого розвитку підприємств міського наземного електротранспорту є заходи, що застосовуються на обох рівнях управління та мають переважно інноваційний характер.

3. Практична реалізація організаційно-економічних заходів часто ускладнена тим, що більшість з них не задовольняє одночасно всіх трьох учасників процесу забезпечення стійкого розвитку підприємств міського наземного електротранспорту — органів влади, підприємства та населення (пасажирів), не враховує їх ціннісні орієнтири, та не мотивує одночасно всіх учасників до впровадження та сприйняття певного методу. Тому пропонується застосування мотиваційного підходу до обґрунтування заходів забезпечення стійкого розвитку електротранспорту, який, який, по-перше, буде задовольняти умови підвищення стійкості розвитку за всіма напрямками, по-друге, буде узгоджувати інтереси та ціннісні орієнтири всіх сторін-учасниць, що буде слугувати мотивацією для впровадження заходів, по-третє, зможуть використовуватися практично в існуючому правовому полі та соціально-економічних реаліях, яке це проілюстровано на рис. 2.

4. Практичне значення сформованого мотиваційного підходу дає змогу удосконалити організаційно-економічний механізм забезпечення стійкого розвит-

ку підприємств міського наземного електротранспорту, який запропоновано у роботі [1], доповнивши його функцією мотиваційного узгодження інтересів зацікавлених сторін в процесі обґрунтування конкретних заходів таким чином, як проілюстровано на рис. 3.

Література:

1. Сидоренко Ю.В. Особливості управління стійким розвитком підприємств міського електричного транспорту / Ю.В. Сидоренко // *Економіка и управление*. — № 1. — С. 103 — 109

2. Радченко М.Ю. Регіональний механізм відновлення основних фондів міського електротранспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон наук: спец. 08.10.01. "Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка" / Радченко М. Ю. — Харків, 2006. — 19 с.

3. Шумельда О. Шляхи оновлення трамвайного парку / О.Шумельда // *Справ очник економіста*. — 2007. — №8. — С. 87—89.

4. Вазовский Ю. Рано нам ставить точку на трамвае / Ю. Вазовский / *Міське господарство України*. — 2005. — № 2. — С. 39—41.

5. Постановление Правительства Москвы от 16 июля 2002 г. № 549 — ПП "О результатах эксперимента по повышению сбора проездной платы и учету перевозки пассажиров в наземном городском транспорте Зеленоградского административного округа" [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.mos.ru>

6. Маликов И. Регулирование экономических условий работы городского пассажирского транспорта / И. Маликов, П. Недов, В. Вербицкая // *Бизнес-Информ*. — 2002. — № 1—2. — С. 61—64.

7. Димченко В. В. Соціально орієнтоване управління організаційно-економічною стійкістю підприємств міського електричного транспорту в умовах формування ринкових відносин: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.10.01. "Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка" / В.В. Димченко. — Харків, 2003. — 20 с.

8. Веретеннікова О.В. Концесія як один із шляхів залучення приватних інвестицій в комунальну сферу міста / О.В. Веретеннікова, А.В. Бондаренко // *Економіка будівництва і міського господарства*. — 2009. — № 2. — С. 125—130.

9. Закон України "Про державну програму економічного і соціального розвитку України на 2010 рік" Відомості Верховної Ради України. — 2010. — № 33. — С. 470.

10. Сидоренко Ю.В. Інновації як передумова забезпечення розвитку / Ю.В. Сидоренко: матеріали між нар. наук.-практ. конфер. ["Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств"], (Харків, 4—5 березня 2009 р.) — Х.: ХДТУБА, 2009. — С. 85—88.

11. Дубодєлова А.В. Класифікація видів і сфери застосування бенчмаркінгу в системі менеджменту підприємства / Дубодєлова А.В., Юринєць О.В., Катаєв А.В. // *Маркетинг і менеджмент інновацій*. — 2010. — № 1. — С. 102—106.

Стаття надійшла до редакції 04.07.2011 р.

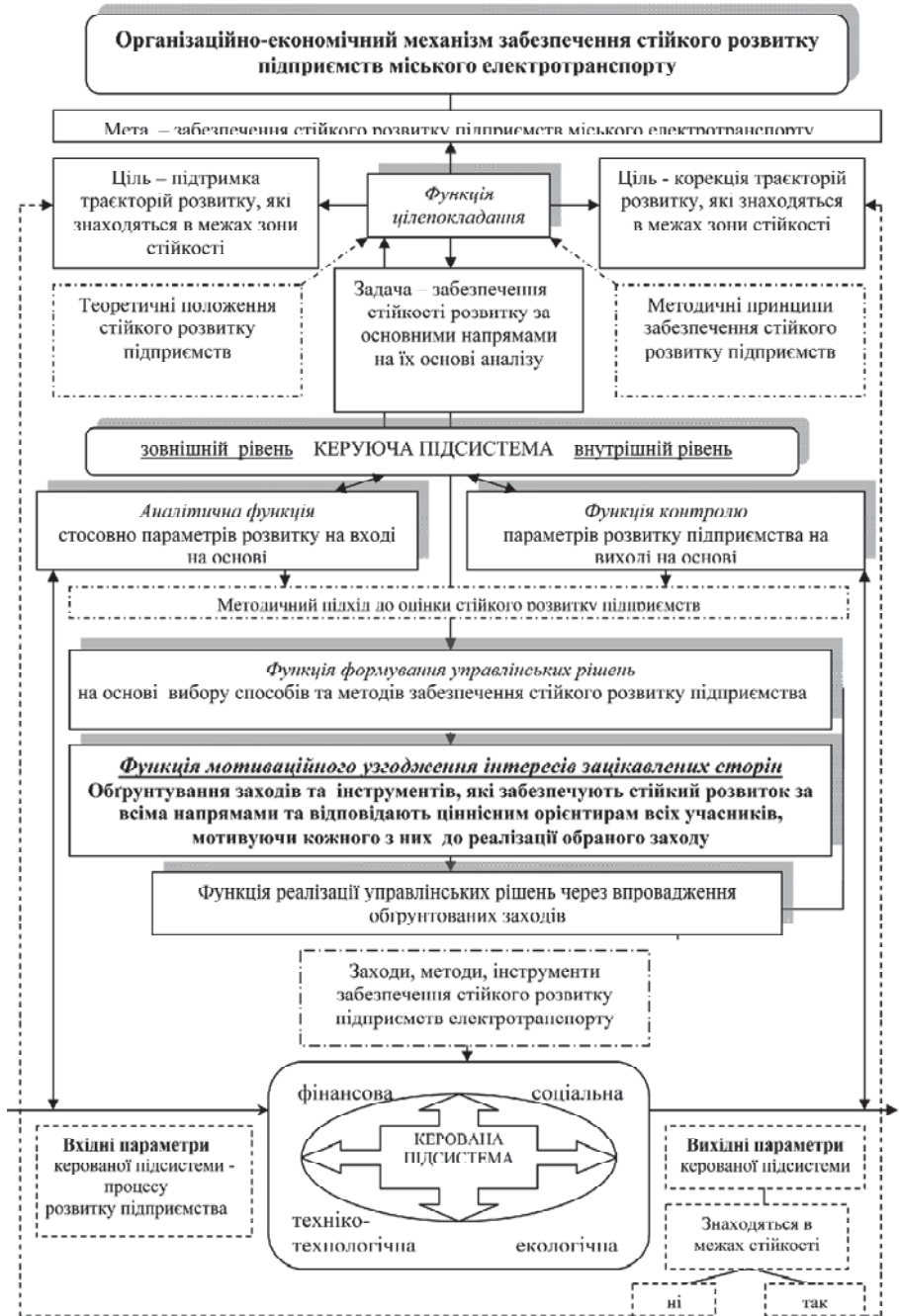


Рис. 3. Організаційно-економічний механізм забезпечення стійкого розвитку підприємств міського наземного електротранспорту [розроблено автором]