

УДК 330.342.3

DOI: 10.31891/2307-5740-2021-290-1-57

СТАМАТИН В. В.

Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

РОЗРОБКА МЕТОДИЧНИХ ПОЛОЖЕНЬ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті надано науково-методичне обґрунтування розроблених автором методичних положень щодо організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств міського електричного транспорту. Запропонована концептуальна модель є стратегічним базисом для розробки організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств міського електротранспорту. Вона враховує особливі умов їх функціонування та базується на виявленні внутрішніх та зовнішніх резервів підвищення ефективності розвитку основної та додаткової їх діяльності, включає в себе комплекс відповідних взаємопов'язаних заходів. Представлені методичні положення сприятимуть розвитку підприємницької діяльності підприємств досліджуваної галузі та зростанню їх прибутковості. Також наведено уточнення теоретичного визначення основного наукового терміну статті.

Ключові слова: міський електричний транспорт, інвестиції, інновації, механізм управління, організаційно-економічний механізм

VYACHESLAV STAMATIN

O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

DEVELOPMENT OF METHODOLOGICAL PROVISIONS OF THE ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM OF MANAGEMENT OF INNOVATION AND INVESTMENT ACTIVITY OF ENTERPRISES AND ENTERPRISES

У статті надано науково-методичне обґрунтування розроблених автором методичних положень щодо організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств міського електричного транспорту. Запропонована концептуальна модель є стратегічним базисом для розробки організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств міського електротранспорту. Вона враховує особливі умов їх функціонування та базується на виявленні внутрішніх та зовнішніх резервів підвищення ефективності розвитку основної та додаткової їх діяльності, включає в себе комплекс відповідних взаємопов'язаних заходів. Автор наголошує, що для гармонійного впровадження в діяльність підприємств запропонованого організаційно-економічного механізму необхідно приділити особливу увагу формуванню та розвитку його складових: управлінській, організаційній, економічній. Формування стратегій управління базується на сформульованій в статті місії та поставлених цілях та завданнях функціонування підприємства галузі. Ключовим аспектом у формуванні та функціонуванні організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю цих підприємств є вироблення стратегій управління такою діяльністю, що характеризуються цільовими показниками діяльності підприємства. Зокрема, але не тільки, розглядається інститут державно-приватного партнерства та інститут спільного інвестування. Як підсумок та в якості загальної сутності проведених досліджень надано схему організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю досліджуваних підприємств. Представлені методичні положення сприятимуть розвитку підприємницької діяльності підприємств досліджуваної галузі та зростанню їх прибутковості. Також наведено уточнення теоретичного визначення основного наукового терміну статті.

Keywords: urban electric transport, investments, innovations, management mechanism, organizational and economic mechanism

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливим науковими чи практичними завданнями

Для підвищення ефективності функціонування існуючих систем міських громадських перевезень і пошуків шляхів зростання їх прибутковості надзвичайно важливе значення має комплексний підхід: розробка ефективних форм і методів організації управління міським електричним транспортом (МЕТ), впровадження різноманітних техніко-технологічних інновацій щодо нових видів транспорту та розвитку транспортної інфраструктури, що, в свою чергу, потребує відповідного інвестиційного забезпечення та розробки методів управління цими процесами.

Таким чином, необхідним є розробка взаємопов'язаних елементів організаційно-економічного управління інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств міського електричного транспорту, які у своїй сукупності створюють єдиний механізм, спрямований на зростання прибутковості й мають неабиякий соціальний ефект.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Серед результатів, що містяться у наукових працях, написаних у процесі дослідження проблем функціонування підприємств міського електричного транспорту, організаційно-економічного механізму управління ним, а також його інноваційно-інвестиційною діяльністю, необхідно перед усім визначити роботи О.І. Никифорок [1], О.Ю. Паланта [2, 7], Є.Н. Водовозова [3], О.В. Димченко [4],

О.М. Зборовської [5], К.В. Гнедіної [6] та ін. Всі ці науковці загострюють увагу на актуальних проблемах електротранспортних підприємств: брак фінансування, несвоєчасність грошових компенсацій держави за перевезення пільгового контингенту, зношеність одиниць транспортних засобів, недосконалість тарифної політики держави, відсутність чіткої стратегії розвитку галузі. Найявніші, недосконалість, брак науково-обґрунтованих механізмів інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств різних галузей господарства, зокрема міського електричного транспорту, досліджені в роботах [7-10]. При цьому публікації мають переважно аналітичний характер, оскільки присвячені аналізу основних тенденцій і перспектив розвитку галузі. Вони здебільше носять теоретичний, ніж практичний характер.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття

Визначаючи теоретичну обґрунтованість та практичну цінність наукових результатів, якими характеризуються роботи згаданих вище дослідників, варто відзначити, що проблеми інформування та практичного застосування механізму (організаційно-економічного механізму, в першу чергу) управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств МЕТ є вкрай актуальними, проте вивчені недостатньо та потребують подальшого наукового дослідження. Ось чому ми пропонуємо вашій увазі розроблені нами методичні положення організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств міського електричного транспорту.

Формулювання цілей статті

Мета статті полягає в науковому обґрунтуванні розроблених нами методичних положень організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств міського електричного транспорту.

Виклад основного матеріалу

Зіставляючи сильні і слабкі сторони, можливості та загрози умов функціонування підприємств міського електричного транспорту, а також, аналізуючи результати інтегральної оцінки їх підприємницького потенціалу, можна сформулювати комплекс внутрішніх і зовнішніх резервів підвищення ефективності підприємницької діяльності підприємств МЕТ, що доцільно представити у вигляді концептуальної моделі [11-12].

Запропонована концептуальна модель є стратегічним базисом для розробки організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств міського електричного транспорту, враховує особливі умов їх функціонування та базується на виявленні внутрішніх та зовнішніх резервів підвищення ефективності розвитку основної та додаткової діяльності і включає комплекс відповідних та взаємопов'язаних заходів [13-14].

Представимо її докладніше.

Найбільш ефективним і результативним з точки зору випередження приросту прибутку над збільшенням витратної частини операційної діяльності, але і найбільш капіталоемним, є напрям «Збільшення обсягу перевезень». До проектів, які сприятимуть його реалізації можна віднести: впровадження нових маршрутів тролейбусного та трамвайного транспорту, побудова нових станцій метрополітену; впровадження електронні системи оплати й GPS-моніторингу; модернізація або заміна рухомого складу як для збільшення пропускної спроможності, так і для збільшення швидкості перевезень та підвищення безпеки; оновлення рейкового господарства для трамвайного транспорту для підвищення швидкісних характеристик і рівня безпеки; підвищення мобільності рухомого складу – впровадження тролейбусів з автономним рухом.

Причому, базуючись на принципах мультимодальності і сталого розвитку мобільності, останній захід має додаткову економічну позитивність, оскільки не потребує побудови лінійного господарства, а й відповідно додаткових капітальних витрат. Такий саме економічний ефект мають електронні системи оплати й GPS-моніторингу оскільки дозволяють організувати оптимальну систему транспортного сполучення з позицій безперервності переміщення пасажирів та одночасного скорочення витрат. Усі зазначені проекти підпадають під категорію інноваційних, оскільки передбачають впровадження новостворених або вдосконалених технологій, процесів або організаційно-технічних рішень виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру.

Супутнім напрямом і менш витратним є «Скорочення витрат на транспортні послуги», який спрямований на умовне зниження собівартості надання послуг завдяки реалізації, знов таки, інноваційних проектів з технологічного переоснащення та автоматизації, у тому числі це впровадження систем автоведення рухомого складу у трамвайному та метрополітенівському транспорті; впровадження енергоефективних технологій; оновлення основних фондів, впровадження нових матеріалів і технологій.

Заходи групи «Активізація інших видів підприємницької діяльності» логічно впливають з двох попередніх груп проектів, бо вони напряму залежать від удосконалення і розвитку матеріально-технічної бази і економії електричної енергії, тобто впровадження інновацій.

Для гармонійного впровадження в діяльність підприємств МЕТ організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю на базі запропонованої концептуальної моделі необхідно приділити особливу увагу формуванню та розвитку його складових, а саме:

- управлінській;

- організаційній;
- економічній.

Розглядаючи управлінську складову механізму необхідно брати до уваги те, що підприємства в своїй діяльності знаходяться в системі регулювання як державних органів влади так і органів місцевого самоврядування, що реалізується через *керуючі* бізнес-процеси.

На державному рівні управлінський механізм (керуючі бізнес-процеси) інвестиційно-інноваційної діяльності МЕТ включає в себе регулювання та стимулювання галузі. Вплив держави на розвиток діяльності МЕТ закріплено в Національній економічній стратегії на період до 2030 року.

Шляхи розвитку та активізації інвестиційної діяльності підприємств міського електричного транспорту закріплені в Державній стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки та відповідно в Стратегіях розвитку областей України та Стратегіях розвитку територіальних громад. Одним із стратегічних напрямків є реформування сфери управління комунальних підприємств до якої включено наступні завдання, а саме [16]:

- формування та впровадження політики власності комунальних підприємств;
- створення і впровадження механізму комунікації з органами місцевого самоврядування (через координаційні центри);
- впровадження уніфікованої системи звітності комунальних підприємств та запуск порталу, що містить всю інформацію про результати діяльності комунальних підприємств;
- забезпечення впровадження чіткого плану виконання і контролю реформи;
- визначення того, які комунальні підприємства повинні залишитись у комунальній власності, бути передані в концесію, приватизовані або ж ліквідовані (“тріаж”) відповідно до впровадженої політики власності;
- сприяння залученню іноземних та внутрішніх інвесторів до угод концесії;
- укладення концесійних угод з партнерами (у тому числі стратегічними інвесторами);
- впровадження механізму контролю за дотриманням умов концесійної угоди.

На регіональному рівні управління (керуючі бізнес-процеси) підприємствами МЕТ реалізується через функції владних повноважень, що покладені на органи місцевого самоврядування (рис. 1) [16].



Рис. 1. Напрями управління комунальними підприємствами і транспортом органами місцевого самоврядування

Органи місцевого самоврядування в інвестиційній діяльності можуть відігравати різні ролі, а саме:

- організатор сприятливих умов щодо забезпечення соціально-економічного розвитку територіального утворення шляхом удосконалення структури господарського комплексу;
- учасники інвестиційного процесу, через функцію повного або часткового інвестування інвестиційних проєктів;

- розробник інвестиційних проєктів;
- гарант повернення позиків Міжнародних фінансово-кредитних установ, виконання зобов'язань за проєктами міжнародної технічної допомоги тощо.

У той же час, управлінська складова механізму на рівні підприємства це сукупність методів управління підприємства, що координують інвестиційні процеси та процеси впровадження інноваційних продуктів та технологій (управлінські, операційні, підтримуючі бізнес-процеси). Саме на управлінську складову покладено підвищення інвестиційної привабливості підприємства, визначення інвестиційних ризиків та створення умов для залучення потенційних інвесторів. В ролі інвестора, згідно Закону України «Про інвестиційну діяльність» [17] можуть виступати громадяни, недержавні підприємства, юридичні та фізичні особи, господарські асоціації, спілками і товариствами, організації, органи державної влади, органи місцевого самоврядування, юридичні особи та громадяни іноземних держав.

Формування стратегій управління базується на сформульованій місії та поставлених цілях та завданнях функціонування підприємства МЕТ. На етапі розвитку підприємств МЕТ ключовими стратегіями управління є:

- підвищення якості послуг за основним видом діяльності;
- розвиток додаткових видів діяльності;
- підвищення прибутковості підприємства МЕТ;
- зниження собівартості надання послуг з перевезення за рахунок впровадження інноваційних технологій та/або продукції;
- залучення потенційних інвесторів.

Управлінська складова організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств взаємопов'язана з організаційною складовою.

Основними засадами у здійсненні рушійних перетворень на підприємствах МЕТ є наступні:

- розробка та впровадження комплексних рішень щодо удосконалення та впровадження ефективних механізмів управління в урахуванням оптимальності та збалансованості використання ресурсів;
- визначення найбільш ефективної структури управління виробничими ресурсами, створення спеціальних відділів, та посадових осіб у компетентність яких входить розвиток інноваційно-інвестиційної діяльності підприємства;
- організація інформаційного забезпечення інноваційно-інвестиційної діяльності.

Для провадження організаційних змін на підприємствах МЕТ (удосконалення управлінських, операційних та підтримуючих бізнес-процесів) з метою започаткування та розвитку інноваційної діяльності є реінжиніринг. Реінжиніринг це перепроєктування бізнес-процесів для досягнення суттєвого покращення основних показників діяльності підприємства. Реінжиніринг відноситься до організаційних інновацій під якими розуміють інноваційні зміни у організаційній структурі підприємства. Цілі здійснення організаційних змін:

- 1) реалізація нової стратегії управління підприємством з метою розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності;
- 2) зміна структури підприємства з урахуванням нових викликів;
- 3) поліпшення фінансових показників основної діяльності підприємства за рахунок впровадження інноваційно-інвестиційної діяльності;
- 4) усунення внутрішніх організаційних проблем – перегляд функціональних обов'язків підрозділів в основі якого покладено збалансовану зміну системи відповідальності та повноважень;
- 5) оптимізація бізнес-процесів;
- 6) виведення підприємства із кризи.

З урахуванням вищезазначеного на початку впровадження організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств доцільно створити чотири види центрів відповідальності, а саме:

- центр витрат;
- центр доходів;
- центр прибутків;
- центр інвестицій і інновацій.

Всі центри відповідальності це окремі структурні одиниці, що взаємопов'язані між собою, мають консолідовану звітність та безперервний обмін інформацією. Кожен центр на чолі має керівника зі своїми функціональними обов'язками та відповідальністю. Загальна підзвітність центрів відповідальності тільки керівництву підприємства. Центри доходів, витрат та інвестицій і інновацій є структурними підрозділами, а центр витрат в залежності від розміру підприємства може складатися з цехів, ділянок, бригад та відділів. Основною функцією діяльності центру інвестицій і інновацій є формування облікової інформації про інноваційну діяльність, де основне місце займає управлінський облік, який є ефективним інструментом системи управління діяльності підприємства. Застосування управлінського обліку сприяє підвищенню якості та прийнятих управлінських рішень, а також зростання прибутку та зниження витрат.

Взаємозв'язок та зона відповідальності керівників центрів відповідальності надано на рис. 2.

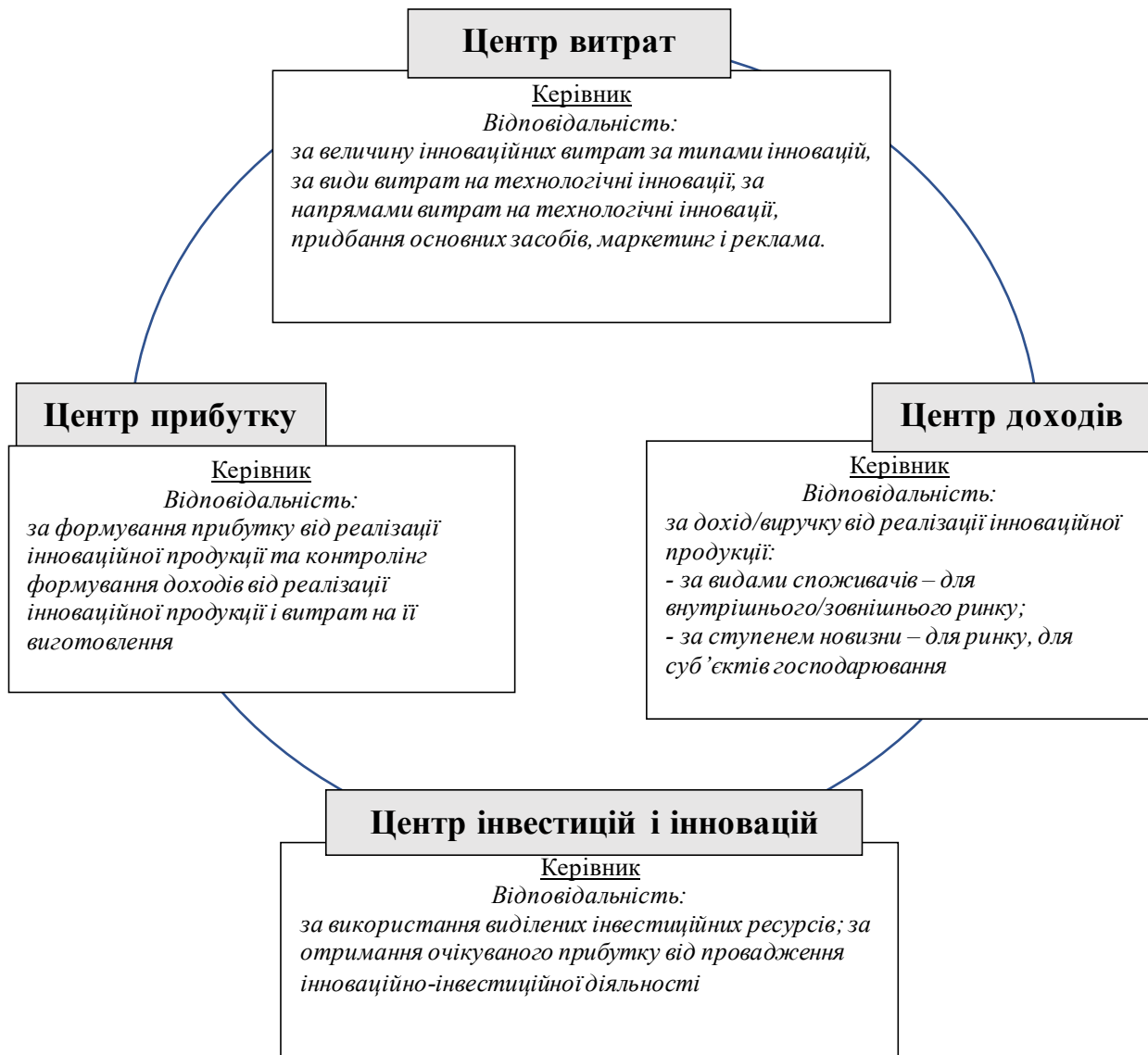


Рис. 2. Взаємозв'язок та зона відповідальності керівників центрів відповідальності

Ключовим аспектом у формуванні та функціонуванні організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств МЕТ є вироблення стратегій управління такою діяльністю, що характеризуються цільовими показниками діяльності підприємства. Необхідною умовою стратегії управління є виокремлення та введення основних показників ефективності (КРІ), що дозволяють оцінити ефективність виконання задач.

До КРІ пропонуємо віднести:

- витратні показники;
- показники динаміки інноваційних процесів;
- показники новизни інновацій;
- структурні показники, що відображають підтримку інноваційних процесів;
- результативні показники інноваційної діяльності підприємства.

Вимоги до процесів реалізації організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств МЕТ постійно змінюються.

Це пояснюється, з одного боку, високою динамікою змін в зовнішньому оточенні, з іншого боку, розвитком виробничих процесів, зміною стану ресурсів підприємства (фінансових, матеріальних, трудових тощо). Таким чином, постійний моніторинг та аналіз стану зовнішнього та внутрішнього середовищ підприємства дає змогу своєчасно реагувати на відповідні зміни. В залежності від їх масштабів та напрямків реалізується одна з концепцій стратегічних змін, що дозволяють активізувати внутрішні можливості підприємства та підвищити результативність його діяльності [8].

Важливою умовою ефективного функціонування організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю є інформаційні технології, тобто сукупність засобів і методів збирання, реєстрації, обробки, накопичення і доведення до користувача необхідних даних в системі організаційного

управління на основі застосування засобів обчислювальної техніки. Оскільки в управлінні підприємством одним з найважливіших аспектів є розвиток інноваційно-інвестиційної діяльності, то інформаційні технології повинні забезпечувати збирання, реєстрацію, обробку, накопичення і поширення даних щодо інноваційно-інвестиційної діяльності з урахуванням легітимних інтересів зацікавлених сторін [9].

В процесі стратегічних змін на підприємствах МЕТ при плануванні, організації та реалізації реінжинірингу необхідно виділити основні бізнес-процеси які будуть задіяні в інноваційно-інвестиційній діяльності підприємства. Серед яких саме ті бізнес-процеси що здійснюють прямий вплив на об'єкт управління – інноваційно-інвестиційну діяльність та впровадження інноваційної продукції та/або технології:

– основний вид діяльності – повне та якісне задоволення потреб населення міста у безпечних перевезеннях та забезпечення культури обслуговування пасажирів - допоміжні види діяльності - представлені процесами, що реалізують надання послуг кінцевим споживачам, опосередковано пов'язані з основною діяльністю підприємства;

– процеси обслуговування – реалізують функції забезпечення основних та допоміжних бізнес-процесів (наприклад, виконання робіт з капітального ремонту та модернізації рухомого складу і колісних пар для внутрішніх потреб, розробка автоматизованих систем управління та їх компонентів тощо).

– організаційна діяльність, націлена на залучення інвесторів, створення умов для ефективної взаємодії системи управління, бізнес-процесів та зовнішнього середовища в ході впровадження організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств.

Ефективне функціонування підприємства МЕТ як складної економічної системи реалізується у вигляді системи управління, представленої взаємодіючими компонентами:

– орган управління – елемент системи, в компетенції якого входить приймання управлінських рішень та контроль їх виконанням. Орган управління це сукупність служб, структурних підрозділів та колегіальних органів підприємства МЕТ, що здійснюють функції управління (планування, облік, контроль, аналіз, регулювання) з використанням відповідних механізмів управління та сучасних концепцій менеджменту;

– об'єкт управління – елемент системи, яким безпосередньо керує орган управління підприємством МЕТ, що сприймає керуючі впливи у вигляді інформаційних імпульсів і команд від органу управління та відповідно до своїх обов'язків відповідає та звітує перед органом управління про хід та результати виконання отриманих завдань;

– інформаційна система – забезпечує інформаційну взаємодію (отримання, зберігання, обробку та видачу інформації) з метою виконання функцій управління.

Для організації процесу ефективного обміну інформацією між органом управління та об'єктом управління, налагодження процесу передачі та обробки інформації всередині підприємства, вирішення нагальних виробничих питань, прийняття управлінських рішень необхідно впровадження в діяльність інформаційних системи таких як: CRM, HRM, CPM, ERP, EAM, EDMS/ECM, Workflow/BPM, Collaboration системи тощо.

Для організації ефективної інформаційної системи для функціонування організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств МЕТ необхідно дотримуватись наступних принципів її організації:

1. Придатність формату даних та пропускну здатність системи. Технічні засоби які використовуються повинні мати можливість не тільки отримання цієї інформації, але й здатність обробляти її в процесі роботи з інформацією. Для досягнення цього принципу необхідно провести на підприємствах МЕТ оновлення основних засобів які задіяні в процесі інформаційного обміну та проведення навчання персоналу щодо опанування навичками роботи із відповідним технологіями.

2. Повнота та придатність інформації для користувачів. Інформація, що надається користувачеві повинна бути повною та достатньою для виконання його посадових інструкцій та вирішення поточних завдань. Керівник, повинен володіти релевантною та актуальною інформацією для прийняття нагальних управлінських рішень та проведення порівняльного аналізу та контролю виконання робіт та завдань у своїй сфері діяльності.

3. Точність. Вся інформація на попадає в інформаційну систему повинна бути перевіреною та точною. Відповідальний за якість наданих даних саме особа яка цю інформацію оприлюднила, створила чи додала в інформаційну систему. Точність інформації безпосередньо впливає на якість роботи всіх взаємозалежних служб, підрозділів, дільниць тощо.

4. Своєчасність. Інформація повинна доходити до керівництва та до відповідальної особи підприємства вчасно та в обсязі необхідному для вирішення поточних питань. Крім того, багато операцій для провадження операційної та поточної діяльності підприємства потребують вирішення питань та оперування інформацією в режимі реального часу.

Економічна складова організаційно-економічного механізму управління інвестиційно-інноваційною діяльністю МЕТ залежить від суб'єкта інвестування та методів залучення інвестицій, тобто від виду зовнішніх і внутрішніх резервів.

Виходячи з положень Закону України «Про інноваційну діяльність» інвестиційна діяльність провадиться на основі [17]:

- інвестування, що здійснюється громадянами, недержавними підприємствами, господарськими асоціаціями, спілками і товариствами, а також громадськими і релігійними організаціями, іншими юридичними особами, заснованими на колективній власності;

- державного інвестування, що здійснюється органами державної влади за рахунок коштів державного бюджету, позичкових коштів, а також державними підприємствами та установами за рахунок власних і позичкових коштів;

- місцевого інвестування, що здійснюється органами місцевого самоврядування за рахунок коштів місцевих бюджетів, позичкових коштів, а також комунальними підприємствами та установами за рахунок власних і позичкових коштів;

- державної підтримки для реалізації інвестиційних проєктів;

- іноземного інвестування, що здійснюється іноземними державами, юридичними особами та громадянами іноземних держав;

- спільного інвестування, що здійснюється юридичними особами та громадянами України, юридичними особами та громадянами іноземних держав.

Основні методи залучення інвестицій – це акціонування, бюджетні програми (урядовий пільговий кредит, гарантування, дотаціювання, субвенції), пільгове фінансування (інвестиційний податковий кредит, безвідсотковий кредит) та позикове фінансування (оренда та боргове фінансування).

Для інноваційного розвитку діяльності підприємств МЕТ слід розглядати такі методи залучення інвестицій, що є похідними від загальноприйнятих (рис. 3).

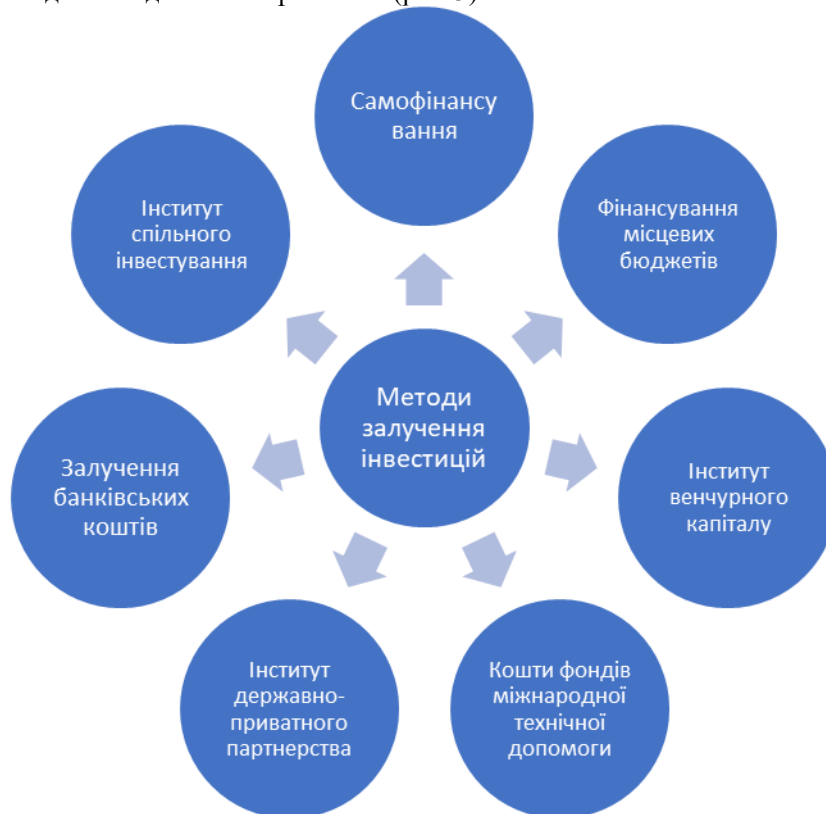


Рис. 3. Методи залучення інвестицій

1. Самофінансування. Важливим джерелом фінансових ресурсів підприємств МЕТ є власні кошти. Виникає необхідність у вдосконаленні процесу планування та управління фінансовими ресурсами на підприємствах, від чого залежатиме їх фінансова стійкість. Для цього необхідно забезпечити функціонування ефективної системи поточного, оперативного та стратегічного планування, організації, контролю й аналізу інноваційною діяльністю. Джерелами фінансування інноваційної діяльності є амортизаційні відрахування та прибуток. Основними перевагами залучення цих джерел фінансування є висока віддача норми прибутку на вкладений капітал, відсутність кредитних зобов'язань, повне збереження функцій управління підприємством власниками.

Підприємство створює за рахунок прибутку спеціальні (цільові) фонди, призначені для покриття витрат, пов'язаних з його діяльністю, зокрема:

- амортизаційний фонд – призначається для відтворення основних засобів, що залучені в інноваційній діяльності (устаткування, машини, будівлі тощо);

- фонд розвитку – використовується для розвитку оновленої матеріально-технічної бази підприємства;

- резервний фонд – призначений для покриття витрат, що пов'язані з відшкодуванням збитків та позапланових витрат.

2. Фінансування через інститут венчурного капіталу. Одним із популярних методів фінансування інноваційної діяльності є створення венчурних компаній, які є спеціалізованими інвестиційними компаніями із залучення та використання венчурного капіталу.

Використання венчурного фінансування в якості альтернативного джерела фінансового забезпечення інновацій в ЖКГ може стати перспективним направленням активізації інноваційної діяльності підприємства галузі і відправної точкою її реформування. Однак це можливо виключно при створенні відповідних передумов. Такими передумовами можуть стать: розробка і удосконалення нормативно-правової бази, в частині забезпечення доступності до джерел фінансування венчурних інвестицій фізичних осіб та інституційних інвесторів; бюджетна підтримка підприємств ЖКГ у напрямі сприяння залученню приватних інвестицій; забезпечення державних гарантій венчурним інвесторам – споживачам послуг – повернення вкладених коштів; збереження податкових пільг щодо відстрочення оподаткування прибутку від активності венчурного фонду до закриття його роботи та розподілу прибутку між учасниками; створення інституту венчурної організації споживачів послуг як організаційну форму управління процесом венчурного фінансування; організація громадського контролю над виконанням договірних зобов'язань всіх учасників венчурного фінансування [10].

3. Фінансування з місцевих бюджетів. Головним чином, фінансування комунальних підприємств здійснюється за рахунок бюджетних коштів. Реформування в Україні комунального сектору економіки вимагає проведення низки заходів у сфері активізації місцевої влади в пошуку інноваційних методів роботи, адекватних наявним ресурсним обмеженням і викликам часу.

Стимулом для інвестування інвестиційної діяльності є те, що у п. 35 ст. 64 Бюджетного кодексу України [18] передбачено, що частина чистого прибутку (доходу) комунальних унітарних підприємств вилучається до бюджету, в порядку, визначеному відповідними місцевими радами. Зокрема, в Законі України «Про місцеве самоврядування в Україні» [16] закріплено, що виключною компетенцією сільських, селищних і міських рад є встановлення для підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності відповідних територіальних громад, розміру частки прибутку, яка підлягає зарахуванню до місцевого бюджету.

4. Інститут державно-приватного партнерства. Перевагами використання механізму державно-приватного партнерства метою якого є впровадження в діяльність підприємства МЕТ інноваційних технологій є зниження державних витрат (витрат органів місцевого самоврядування) та економія ресурсів інвесторів, поділ відповідальності та ризиків з приватним сектором, доступ до технологічних та управлінських інновацій. До основних передумов залучення інвесторів до державно-приватного партнерства є дотримання інтересів інвесторів протягом реалізації інноваційного проекту з урахуванням того, що позитивний ефект від реалізації проекту не супроводжується збитками для сторонніх осіб. Перевагами цього механізму є прозорість проекту державно-приватного партнерства – відкритість процесів прийняття рішень, що стосуються проведення конкурсів та тендерів, фінансування, захисту навколишнього середовища та безпеки для людини.

5. Інститут спільного інвестування. Він має схожі ознаки з венчурною компанією та передбачає застосування колективного інвестування, за якого кошти інвесторів об'єднуються й інвестуються професійним керуючим в інноваційні проекти. Згідно з чинним законодавством, інститут спільного інвестування – це корпоративний інвестиційний фонд або пайовий інвестиційний фонд, що здійснює діяльність, пов'язану з об'єднанням (залученням) грошових коштів інвесторів з метою отримання прибутку від вкладення їх у цінні папери, корпоративні права та нерухомість. Все ж спільне інвестування передбачає більш широкий формат участі у розвитку інновацій підприємств. Тоді як венчурні фонди більше працюють як інститути прямого інвестування [19].

6. Кошти фондів міжнародної технічної допомоги. Залучення коштів міжнародних фондів в розвиток діяльності підприємств МЕТ дозволяє досягнути цілей сталого розвитку території, де розташовано це підприємство, а саме: стійке підвищення рівня життя населення; економічний та технологічний розвиток підприємства за рахунок зменшення операційних витрат підприємств та збільшення амортизаційних відрахувань; захист довкілля та навколишнього середовища за рахунок впровадження новітніх енергоефективних технологій. Держава та органи місцевого самоврядування зацікавлені у розбудові партнерських відносин з іноземними державами через інститут міжнародної технічної допомоги. Держава та органи місцевого самоврядування виступають гарантом повернення позикових коштів та/або їх цільового використання та/або дотримання умов та строків реалізації інвестиційного проекту.

7. Залучення банківських коштів на засадах кредитування та інвестування. В ринкових умовах господарювання одним із потенційним інструментом є кредитні ресурси, що дають змогу ефективно контролювати їх використання за узгодженим призначенням. Одним із важливих учасників процесу венчурного інвестування є комерційні банки як інвестори інноваційної діяльності. Слід зазначити, що банки в такій ролі виступають тільки у разі ймовірного успіху інновацій, а участь цих установ в інноваційних проектах без очевидного перспективного успіху обмежується через високу ризикованість таких інвестицій [19].

Для створення належних умов залучення інвестиційних коштів в діяльність підприємств МЕТ державній та місцевій владі необхідно розробити та впровадити інструменти підтримки інвесторів. До таких інструментів пропонується включити наступні:

- державні гарантії забезпечення позик;
- бюджетні вкладення в інвестиційні проекти;
- податкові пільги;
- інвестиційний податковий кредит;
- субсидування процентної ставки за кредитом;
- проведення експертизи інвестиційних проектів за рахунок бюджетних коштів
- пільги при оренді нерухомості;
- пільгові умови користування землею;
- співпраця з Національним фондом інвестицій України.

Загальна сутність організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств МЕТ схематично представлена на рис. 4.

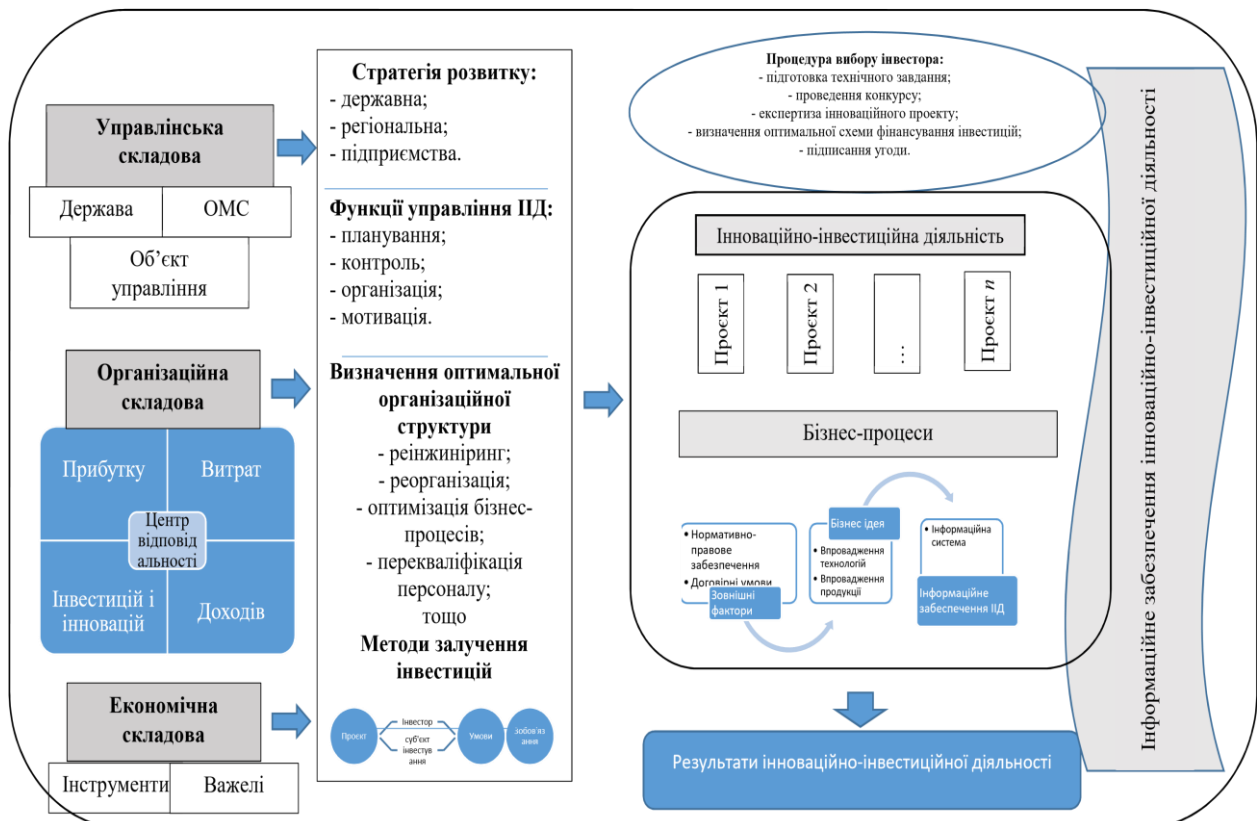


Рис. 4. Організаційно-економічний механізм управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств МЕТ

Пріоритетним шляхом розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності підприємств МЕТ є співпраця із новоствореним Національним фондом інвестицій України. Національний фонд інвестицій це державне підприємство утворено з метою створення сприятливих умов для реалізації масштабних інвестиційних та соціально значущих проектів, розвитку міжнародного економічного співробітництва, зростання конкурентоспроможності України. Предметом діяльності Національним фондом інвестицій України згідно зі Статутом, що було постановою Кабінету Міністрів України від 31 березня 2021 р. № 295 [20] є:

- 1) залучення та концентрація фінансових ресурсів для реалізації інвестиційних проектів;
- 2) фінансування та реалізація пріоритетних інвестиційних проектів;
- 3) залучення інвестицій;
- 4) підготовка інвестиційних та інших проектів;
- 5) управління об'єктами власності відповідно до закону;
- 6) утворення інвестиційних фондів, участь в інвестиційних фондах;
- 7) участь у спільній діяльності;
- 8) участь у соціально значущих проектах.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі

Таким чином, з урахуванням вищевказаного та з метою впровадження в діяльність підприємств міського електричного транспорту організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю доцільним є уточнення теоретичного визначення. Таким чином, під

«організаційно-економічним механізмом управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств МЕТ» пропонується розуміти інтеграцію управлінського, організаційного та економічного механізмів в діяльність підприємства з налагодженою інформаційною системою, що включають в себе організаційно-економічні методи, важелі, інструменти впливу на об'єкти управління інноваційною діяльністю, що пов'язані із створенням, використанням нововведень, обґрунтуванням необхідного обсягу інвестицій та пошуком оптимальних умов інвестування, з метою підвищення якості послуг з перевезень та прибутковості підприємства.

Завданням організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств МЕТ є орієнтація діяльності структурних елементів підприємств та зовнішніх зацікавлених осіб (державні та місцеві органи влади) на пошук та реалізацію можливостей інвестиційно-інноваційного розвитку з метою забезпечення умов сталого розвитку у тривалому періоді.

Представлені методичні положення організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств міського електричного транспорту, що базуються на концептуальній моделі, сприятимуть розвитку їх підприємницької діяльності та відповідному зростанню їх прибутковості.

Література

1. Никифорок О.І. Модернізація наземних транспортних систем України : монографія. Київ : НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2014. 440 с.
2. Палант О.Ю. Теоретико-методологічні засади управління системною модернізацією підприємств міського електричного транспорту : дис. ... док. економ. наук : 08.00.04. Харків, 2017. 459 с.
3. Водовозов Є.Н. Організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств міського електричного транспорту : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2018. 261 с.
4. Димченко О.В., Круду А.С. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні. Комунальне господарство міст. 2014. № 113. С. 3-9.
5. Зборовська О.М., Дивінець О.Л. Розвиток підприємств міського електричного транспорту України: проблеми та перспективи. Інвестиції: практика та досвід. 2016. № 24. С. 24-27.
6. Гнедіна К.В. Проблеми та перспективи розвитку міського електричного транспорту. Вісник Чернігівського державного технологічного університету. 2017. № 74. С. 11-19.
7. Палант О.Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку) : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2012. 168 с.
8. Воротинцев В.А. Концепція стратегічного управління інноваційними механізмами підприємств житлово-комунального господарства. Економічний аналіз. 2014. Том 15. № 2. С. 257-267.
9. Денисенко М.П., Голубєва Т.С., Колос І.В. Інформаційне забезпечення інноваційно-інвестиційної діяльності підприємства. Причорноморські економічні студії. 2020. Вип. 53. С. 105-108.
10. Бражнікова Л.М. Альтернативні джерела фінансового забезпечення інновацій в ЖКГ. Економіка: реалії часу. 2012. № 1 (2). С. 82-93.
11. Стаматін В.В. Інтегральна оцінка підприємницького потенціалу електротранспортних підприємств. Вісник Хмельницького національного університету. 2020, № 6. С. 341-346.
12. Стаматін В.В., Тараруєв Ю.О. Аналіз підприємств міського електротранспорту та оцінка їх підприємницької активності. Вісник Хмельницького національного університету. 2020, № 4, Том 2. С. 227-234.
13. Стаматін В.В. Розвиток підходів до розбудови інфраструктури метрополітенів (на прикладі КП «Харківський метрополітен»). Вісник економіки транспорту і промисловості. 2019. № 67. С. 164-172.
14. Палант О.Ю., Стаматін В.В. Системна результативність роботи підприємств метрополітену (на прикладі КП «Харківський метрополітен»). Науковий погляд: економіка та управління. 2019. № 3. С. 160-171.
15. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 03 березня 2021 р. № 179. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>.
16. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР. Дата оновлення: 13.11.21. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>.
17. Про інноваційну діяльність: Закон України від 04.07.2002 № 40-IV. Дата оновлення: 05.12.2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15#Text>.
18. Бюджетний кодекс України: Закон України від 08.07.2010 № 2456-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>.
19. Халатур С., Халатур О. Методичний інструментарій фінансування інноваційної діяльності в АПК. Світ фінансів. 2019. № 3 (60). С. 65-75.
20. Про утворення державного підприємства «Національний фонд інвестицій України»: Постанова Кабінету Міністрів України від 31 березня 2021 р. № 295. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-utvorennya-derzhavnogo-pidpriyemstva-nacionalnij-fond-investicij-ukrayini-i310321-295>.

References

1. Nykyforuk O.I. (2014) Modernizatsiya nazemnykh transportnykh system Ukrainy [Modernization of Ukraine's land transport systems]. Kyiv : IEP NANU. (in Ukraine).
2. Palant O.Y. (2017) Teoretyko-metodolohichni zasady upravlinnya systemnoyu modernizatsiyeyu pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu [Theoretical and methodological basis of management system modernization of urban electric transport] (Dr. Thesis), Kharkiv: O.M.Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv.
3. Vodovozov Y.N. (2018) Orhanizatsino-ekonomichnyy mekhanizm restrukturyzatsiyi pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu [The Organizational and Economic Mechanism for Restructuring Urban Electric Transport Enterprises] (PhD Thesis), Kharkiv: O.M.Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv.
4. Dimchenko O.V., Kurdu A.C. (2014) Obgruntuvannya tendentsiy rozvytku pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu u kontekstiyevrointehratsiynykh protsesiv v Ukraini [Substantiation of tendencies of development of enterprises of urban electric transport in the context of European integration processes in Ukraine]. Municipal economy of cities, no. 113, pp. 3-10.
5. Zborovska O.M., Divinets O.L. (2016) Rozvytok pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu Ukrainy: problemy ta perspektyvy. Investytsiyi: praktyka ta dosvid [Development of urban electric transport enterprises of Ukraine: problems and prospects]. Investments: practice and experience, no. 24, pp. 24-27.
6. Hnedina K.V. (2017) Problemy ta perspektyvy rozvytku mis'koho elektrychnoho transportu [Problems and prospects of urban electric transport development]. Bulletin of the Chernihiv State Technological University, no. 74, pp. 11-19.
7. Palant O.Y. (2012), Lohistyka transportnoho kompleksu rehionu (perspektyvy investuvannya ta innovatsiynoho rozvytku) [Logistics of transport complex of a region (the prospects of investing and innovation development)], monograph, Zolotistorinky, Kharkiv, 168 p. (in Ukraine).
8. Vorotintsev V.A. (2014) Kontseptsiya stratehichnoho upravlinnya innovatsiynymi mekhanizmamy pidpryyemstv zhytlovo-komunal'noho hospodarstva [The concept of strategic management of innovative mechanisms of housing and communal services]. Economic analysis. Vol. 15. no 2. pp. 257–267.
9. Denisenko M.P., Golubeva T.S., Kolos I.V. (2020) Informatsiynye za bezpechennya innovatsiyno-investytsiynoyi diyal'nosti pidpryyemstva [Information support of innovation and investment activities of the enterprise]. Black Sea Economic Studies. Vip. 53. pp. 105-108.
10. Brazhnikova L.M. (2012) Al'ternatyvni dzherela finansovoho zabezpechennya innovatsiy v ZHK [Alternative sources of financial support for innovations in housing and communal services]. Economy: the realities of time. No. 1 (2). pp. 82-93.
11. Stamatyn V.V. (2020) Intehra'na otsinka pidpryyemnyts'koho potentsialu elektrotransportnykh pidpryyemstv [Integrated assessment of entrepreneurial potential of electric transport enterprises] Bulletin of Khmelnytsky National University. No 6, pp. 341-346.
12. Stamatyn V.V., Tararuev Y.O. (2020) Analiz pidpryyemstv mis'koho elektrotransportu ta otsinka yikh pidpryyemnyts'koyi aktyvnosti [Analysis of municipal electric transport enterprises and evaluation of their entrepreneurial activity]. Bulletin of Khmelnytsky National University. No 4, vol. 2. pp. 227-234.
13. Stamatyn V.V. (2019) Rozvytok pidkhodiv do rozbudovy infrastruktury metropoliteniv (na prykladi KP «Kharkivs'kyy metropoliten») [Development of approaches to the development of metro infrastructure (on the example of KP "Kharkiv Metro")]. Bulletin of Transport Economics and Industry. No 67. pp. 164-172.
14. Palant O.Y., Stamatyn V.V. (2019) Systemna rezul'tatyvnist' roboty pidpryyemstv metropolitenu (na prykladi KP «Kharkivs'kyy metropoliten») [System performance of metro enterprises (on the example of KP "Kharkiv Metro")]. Scientific view: economics and management. No 3. pp. 160–171.
15. <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a-179>.
16. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>.
17. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15#Text>.
18. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>.
19. Khalatur S., Khalatur O. (2019) Metodychnyy instrumentariy finansuvannya innovatsiynoyi diyal'nosti v APK [Methodical tools for financing innovation in agriculture]. The world of finance. No 3 (60). pp. 65-75.
20. <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-utvorennya-derzhavnogo-pidpryyemstva-nacionalnij-fond-investicij-ukrayini-i310321-295>.

Надійшла / Paper received: 11.01.2021

Надрукована / Paper Printed : 05.03.2021