

вкладають приватні компанії та особи. Цей варіант для ПАТ «УЗ» більш вигідний, оскільки воно перекладає частину функцій, які пов'язані із забезпечення проживання, харчування, проведення екскурсій, а інколи і трансферні перевезення на туристичну компанію. Тобто, цей проект розвитку залізничних туристичних перевезень побудовано на принципах державно-приватного партнерства. Для виконання своїх основних функцій – залізничні перевезення, обслуговування пасажирів ночівлею та харчування у поїзді, жодних додаткових організаційних структур у складі Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні утворювати не варто.

Сценарій 3 – ініціатором організації залізничних туристичних перевезень виступають приватні компанії та окремі особи. Лише вони вкладають інвестиції в цей проект. В цьому разі функції ПАТ «УЗ» – це забезпечення залізничних перевезень та ночівлі в поїзді, а функції туристичної компанії – організація харчування в поїзді, проживання та харчування в місцевих готелях, трансферних перевезень та екскурсій.

Але, як за другим так і за третім сценаріями, ПАТ «УЗ», за додатковими угодами з новоутвореною туристичною компанією, виконує утримання, експлуатацію та ремонт рухомого складу і отримує кошти за доступ до залізничної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Дергоусова, А.О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму [Текст] : дис. к.е.н.: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.О. Дергоусова. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – 216 с.

2. Економічна енциклопедія [Текст]: У трьох томах. Т.1 / Редкол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) [та ін.]. - К. : Академія ; Тернопіль : Акад. нар. госп-ва, 2002. - 951 с.

УДК 658.14:656.2(477)

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ ПОТЕНЦІАЛОМ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Маслова В.О., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 547 від 21 грудня 2015 року [1] передбачає такі напрямки: 1) створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання у сфері залізничного транспорту, створення умов для розвитку конкуренції в галузі; 2) створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізницях; 3) забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг; 4) удосконалення логістичних технологій та інтеграція в міжнародні транспортні системи.

Серед найнегативніших чинників, що впливають на розвиток залізничного транспорту визначено хронічну нестачу інвестицій у галузь, що призвела до високого ступеня зносу основних фондів галузі (понад 80%), та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам [1]. У той же час відставання від технічного прогресу в частині безпеки конструкції та забезпечення придатності залізничних транспортних засобів до експлуатації, подальше їх старіння визначено як один з основних ризиків невиконання цілей даного стратегічного плану [1].

Саме тому управління фінансовим потенціалом підприємств залізничного транспорту як у фінансовому, так й інвестиційному аспекті повинно носити стратегічний характер, тобто бути спрямованим на досягнення, перш за все, стратегічних цілей розвитку галузі.

На відміну від фінансових ресурсів, що являють собою кошти, які вже перебувають в розпорядженні підприємств, фінансовий потенціал включає ще й здатність нарощення фінансових ресурсів у майбутньому [2], і в стратегічному аспекті саме формування фінансового потенціалу матиме ключове значення у забезпеченні ефективного функціонування та конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту як на

внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних перевезень.

Необхідність застосування стратегічного підходу в управлінні фінансовим потенціалом залізничного транспорту обумовлюється тим, що підприємства повинні зважено підходити до процесу формування та використання фінансових ресурсів з обов'язковим дотриманням цільового призначення, аналізом можливості отримання додаткового ефекту (приросту) за цільовим призначенням, вибором найнеобхідніших інвестиційних проектів для ефективного функціонування підприємств, контролем за їх реалізацією та коригуванням за джерелами, строками та цілями фінансування за необхідності. Тільки за таких умов можна досягти нарощування фінансового потенціалу підприємств не тільки з позиції сьогодення, але й у майбутньому [3].

Для підприємств залізничного транспорту України найвужчим місцем у виконанні напрямків та досягненні цілей затвердженого стратегічного плану є їх матеріально-технічна база. Її оновлення на сьогодні потребує значних фінансових ресурсів, і перш за все, власних ресурсів залізниць. У той же час досягнення хоча б прийняттого стану основних фондів дозволить зменшити ризики невиконання стратегічного плану, у тому числі в частині залучення додаткових внутрішніх та міжнародних вантажопотоків, що у свою чергу сприятиме додатковому надходженню фінансових ресурсів та нарощуванню фінансового потенціалу галузі.

Приведення матеріально-технічної бази до рівня, необхідного для забезпечення виконання цілей стратегічного плану розвитку галузі, є першочерговим за пріоритетністю напрямком стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємств залізничного транспорту. Наступним напрямком повинно стати зростання нематеріальних активів (розвиток НДДКР, підвищення кваліфікації персоналу тощо) при підтримці матеріально-технічної бази на належному рівні (своєчасна заміна, модернізація, реконструкція основних фондів відповідно до сучасних вимог ринку). І, нарешті, третім напрямком нарощування фінансового потенціалу галузі може стати фінансове інвестування за умови підтримки матеріальних і нематеріальних активів у належному стані відповідно до вимог ринку, а також наявності достатнього обсягу фінансових ресурсів.

Таким чином, основне завдання стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємств залізничного транспорту повинно полягати у виборі таких проектів оновлення матеріально-технічної бази, формування нематеріальних активів, фінансового інвестування, які дозволили б здійснювати цей процес з максимальним ефектом при потенційному обмеженні фінансових ресурсів для забезпечення конкурентоспроможності та виживання. Це дозволить ефективно використовувати наявні фінансові ресурси та нарощувати фінансовий потенціал підприємств залізничного транспорту у майбутньому завдяки використанню переважно режиму самофінансування. Головною умовою при цьому є жорстке дотримання цільового призначення використання фінансових ресурсів у рамках виконання прийнятого інвестиційного портфелю.

Список використаних джерел

- 1 Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/documents/443.html>
- 2 Дикань, В.Л. Стратегічне управління: навч. посіб. / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 272 с.
- 3 Маслова, В.О. Інвестиційний аспект стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємства [Текст] / В.О. Маслова, Я.Ю. Акулова. // Вісник економіки транспорту і промисловості: 36. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2016. - № 55. – С.103-109.

УДК 657.92:624.04.69

ТРАНСПАРЕНТНІСТЬ ЕКОНОМІЧНОЇ ПРИРОДИ ДОГОВІРНИХ ЦІН НА ПРОЕКТНІ РОБОТИ

Машошина Т.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Всі види ресурсів, відомі людству й використані для виробництва блага (товару, продукції, послуг), обмежені, а економіка – це ведення господарської діяльності в умовах обмежених ресурсів. Отже, виконання проектних робіт обмежено різними видами ресурсів: