

- повідей міжнародної науково-практичної конференції, Львів, 10-12 лист. 2011 р., присвяченої 45-річчю Інституту економіки і менеджменту та 20-річчю Інституту післядипломної освіти Національного університету «Львівська політехніка» / Національний університет «Львівська політехніка». – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2011. – С. 637-638.
6. Дідух О. В. Аналіз ефективності використання аутсорсингу у господарській діяльності підприємств / О. В. Дідух // Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку: спец. випуск Інституту підприємництва та перспективних технологій. – 2012. – № 739. – С. 82-87.
 7. Крупа О. В. Обґрунтування механізму організації аутсорсингу допоміжних бізнес-процесів підприємств машинобудування / О. В. Крупа // Вісник ДонНУЕТ. – 2013. – № 3(59). – С. 30-37.
 8. Вікісловник «Вікіпедія» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ru.wikipedia.org/wiki/Аутсорсинг>.
 9. Методичні вказівки з інспектування банків «Система оцінки ризиків», схвалені Постановою Правління Національного банку України від 15 бер. 2004 р. № 104 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0104500-04>.
 10. Загородній А. Г. Аутсорсинг та його вплив на витрати підприємства / А. Г. Загородній, Г. О. Партин // Фінанси України. – 2009. – № 9(166). – С. 87-97.
 11. Ермошина Е. А. Аутсорсинг [Електронний ресурс] / Е. А. Ермошина. – Режим доступу : <http://audit-it.ru/account5/audar29.php>.
 12. Болдырев Ю. Н. Аутсорсинг и аутстаффинг в предпринимательской деятельности [Электронный ресурс] / Ю. Н. Болдырев // Торговая газета. – 2007. – № 79-80(422-423). – Режим доступа : http://www.businesspress.ru/newspaper/article_mld_21962_aid_432945.html.
 13. Морозова Е. П. Особенности использования аутсорсинга с целью повышения экономической безопасности предприятия / Е. П. Морозова, О. М. Качан // Научно-технический сборник «Коммунальное хозяйство городов». – 2012. – № 104. – С. 216-220.
 14. Дідух О. В. Сутність аутсорсингу та перспективи його застосування в Україні / О. В. Дідух // Економічний простір. – 2011. – № 54. – С. 173-182.
 15. Петрачкова З. З. Некоторые проблемы применения аутсорсинга туристскими организациями / З. З. Петрачкова // Материалы XIII Международной научно-практической конференции «Туризм и сервис: подготовка кадров, проблемы и перспективы развития», г. Москва, 28.10.2011 г. – С. 405-409.
 16. Лігоненко Л. О. Аутсорсинг як інструмент оптимізації та підвищення ефективності бізнесу / Л. О. Лігоненко, Ю. Ю. Фролова // Менеджмент. – 2005. – № 6(48). – С. 115-125.
 17. Александрова С. А. Аутсорсинг: перспективы застосування на підприємствах туристської індустрії / С. А. Александрова // Научно-технический сборник «Коммунальное хозяйство городов». – 2011. – № 98. – С. 408-413.
 18. Микало О. І. Аналіз та класифікація форм аутсорсингу / О. І. Микало // Економічний простір. – 2010. – № 37. – С. 216-222.

УДК 330.341.1: 338.47

Парубець О.М.
кандидат економічних наук,
доцент, докторант кафедри економіки
Національного авіаційного університету

РЕСУРСНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ ЯК ФАКТОР ПРИСКОРЕННЯ ЇХ МЕРЕЖЕВОЇ ВЗАЄМОДІЇ

У статті досліджено стан ресурсного потенціалу транспортних підприємств, основні проблеми його формування і використання. Виявлено ресурсні можливості прискорення мережевої взаємодії суб'єктів транспортної діяльності. Конкретизовано теоретичний інструментарій стосовно сумісного використання мережевих ресурсів підприємствами різних видів транспорту.

Ключові слова: підприємства транспорту, ресурсний потенціал, мережева взаємодія, доходи, витрати, прибуток.

Parubets O.M. РЕСУРСНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПРІДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТА КАК ФАКТОР УСКОРЕНИЯ ИХ СЕТЕВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

В статье исследовано состояние ресурсного потенциала транспортных предприятий, основные проблемы его формирования и использования. Выявлены ресурсные возможности ускорения сетевого взаимодействия субъектов транспортной деятельности. Конкретизирован теоретический инструментарий относительно совместного использования сетевых ресурсов.

Ключевые слова: предприятия транспорта, ресурсный потенциал, сетевое взаимодействие, доходы, расходы, прибыль.

Parubets O.M. RESOURCE POTENTIAL OF TRANSPORT COMPANIES AS A FACTOR OF ACCELERATION OF NETWORKING

The state of the resource potential of the transport industry, the main problems of its formation and use in the article investigated. Resource capabilities accelerate networking subjects transport activity were identified. Theoretical instruments regarding sharing of network resources been concretized.

Keywords: transport enterprises, resource potential, networking, income, expenses, profit.

Постановка проблеми. Підписана угода про політичну асоціацію України й ЄС розширила можливості виходу національних товаровиробників на європейський ринок. Не скористатися цим шансом в умовах структурної фінансово-економічної кризи, викликаної політичними та форс-мажорними подіями, означає втрату інвестиційних, конкурентних позицій на європейському ринку. Замикання кінцевої продукції на потребах тільки внутрішнього ринку буде в подальшому поглиблювати процеси спаду виробництва, структурного безробіття, дефіцитності бюджету, зростання інфляційних та валютних коливань.

Входження на ринок країн-членів ЄС є складним процесом по причині відмінностей національних і європейських норм законодавства, системи побудови ділових стосунків, орієнтації на вимоги і потреби споживачів, відповідальності за порушення підписаних угод, зокрема в сфері якості продукції та послуг. Головною відмінністю європейської моделі побудови стосунків між окремими бізнес-одинацями від національної є їх розвиток на основі принципів кооперації, корпоративізації, інтеграції, в результаті чого досягається їх ефективне сумісне функціонування в складі різноманітних інтеграційних об'єднань.

При цьому важливо зазначити, що жодне підприємство, не дивлячись на свою галузеву приналежність і форму власності, не може обійтися без участі транспорту в забезпеченні процесу перевезень сировини, готової продукції, персоналу тощо. Однак забезпечити високу якість транспортного обслуговування в умовах постійного зростання вартості ресурсів, значного ступеня зносу основних засобів, недостатнього обсягу бюджетного фінансування та інвестицій, спрямованих на розвиток окремих видів транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури, досить складно.

У зв'язку з цим на перший план постає необхідність розвитку мережевої взаємодії транспортних підприємств для більш повного врахування інтеграційних намірів держави, якісного задоволення потреб споживачів транспортних послуг, оптимізації і координації діяльності різних видів транспорту з метою підвищення їх конкурентоспроможності на внутрішньому і міжнародному ринках транспортних послуг.

Передумовою і прискорюючим фактором розвитку мереж транспорту є достатність ресурсного потенціалу взаємодіючих суб'єктів транспортної діяльності та наявність можливостей ефективного сумісного використання його окремих складових.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Суттєвий науковий доробок в дослідженні сутності, структури, класифікації, оцінки потенціалу транспорту в цілому, окремих його видів та транспортних підприємств відображено в наукових працях багатьох національних вчених, зокрема В. Г. Алькеми [1] – досліджено генезис структури та складові транспортного потенціалу України, місце та роль трудового потенціалу у складі транспортного потенціалу; В. В. Віннікова [2] – запропоновано логістичні концепції і мультимодальні транспортні технології для підвищення морського транспортного потенціалу в системі інтеграційних процесів; В. М. Загорюлька [3] – розроблено теоретичні основи і економічні методи управління оновленням виробничого потенціалу цивільної авіації України; Д. К. Прейгера, О. В. Собкевича, О. Ю. Смелянкової [4] – запропоновано шляхи реалізації потенціалу транспортної інфраструктури в розрізі окремих видів транспорту; П. В. Пузирьової [5] – визначено структуру потенціалу автотранспортного підприємства та розглянуто його об'єктивну та суб'єктивну складові та три види – базовий, прихований, збитковий; Є. М. Сича, Н. В. Іванової [6] – визначено сутність та специфічні особливості формування економічного потенціалу транспортних підприємств.

Постановка завдання. Недостатній рівень розробленості питань стосовно ресурсного забезпечення мережевої взаємодії підприємств різних видів транспорту обумовлює актуальність обраної теми дослідження та визначає його мету та завдання. Останні полягають в проведенні аналізу існуючого ресурсного потенціалу транспортних підприємств та поглибленні теоретичного забезпечення його використання в умовах розвитку мережевих взаємовідносин на транспорті.

Виклад основного матеріалу. Система мережевих взаємовідносин суб'єктів транспортної діяльності передбачає розвиток обмінних процесів різними видами ресурсів для досягнення балансу інтересів всіх взаємодіючих сторін, які мають за мету отримання певної вигоди від їх сумісного використання.

У зв'язку з цим в основі створення різного роду мережевих структур на транспорті повинна бути закладена парадигма обміну, яка передбачає можливість доступу до використання нових ресурсів

підприємств-партнерів, а саме високоефективних інноваційних технологій, розробок, обмін ідеями, інформацією, досвідом роботи на тих чи інших сегментах ринку транспортних послуг з метою виявлення і мобілізації резервів часу процесу перевезень, планування, координації і взаємодії різних видів транспорту, підвищення конкурентоспроможності та ефективності сумісної діяльності.

В даному дослідженні під ресурсним потенціалом транспортних підприємств будемо розуміти сукупність всіх видів ресурсів, задіяних в процесі надання транспортних послуг (робіт) споживачам, використання яких узгоджено між партнерами по мережевій взаємодії і спрямовано на досягнення сумісних інтересів, можливостей та цілей, що передбачають отримання синергетичного, мультиплікативного, бюджетного та соціального ефектів від їх використання. Наявність такого потенціалу є початковим імпульсом розвитку мережевих взаємозв'язків між підприємствами-партнерами, в результаті економічно-ресурсного симбіозу яких досягається рівновага між ресурсною залежністю і фінансовою автономією при зростанні їх конкурентного потенціалу в майбутньому (див. рис. 1).

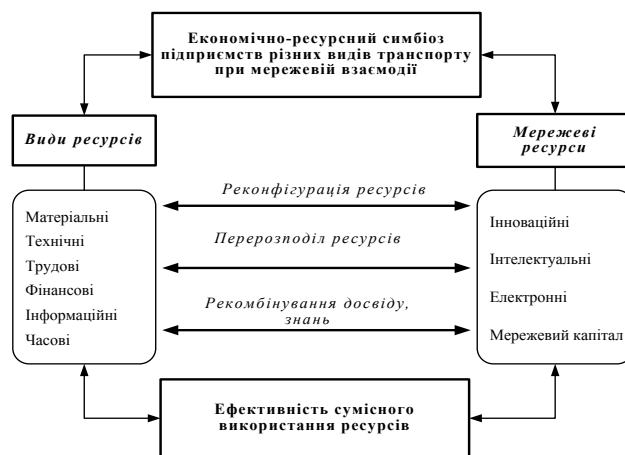


Рис. 1. Процес використання ресурсів в умовах мережевої взаємодії транспортних підприємств

Децентралізація мережевих відносин передбачає обґрунтування сукупної потреби в ресурсах та її покриття за рахунок пошуку нових джерел формування та напрямків раціонального витрачання шляхом залучення в процес надання транспортних послуг (робіт) споживачам нових підприємств-партнерів.

Перш ніж розглянути ресурсні можливості для розвитку мережевої взаємодії підприємств різних видів транспорту, виявимо тенденції зміни в їх кількісному складі та наведених на рисунку 1 ресурсів за період 2011-2012 рр.

За підсумками 2012 р. кількість суб'єктів господарювання, що здійснювали свою діяльність в сфері наземного транспорту (без трубопровідного), складала 7533 од., що на 303 од. або 4,2 % більше в порівнянні з попереднім 2011 р., найбільша їх кількість зосереджена на вантажному автомобільному транспорті – 5282 од. та іншому пасажирському наземному транспорті – 2138 од., найменша припадала на вантажний залізничний транспорт – 110 од., а також пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення – 3 од.

Кількість підприємств водного транспорту в 2012 р. зросла на 34 од. або 27,2 % і дорівнювала 159 од., з них були зосереджені на пасажирському

морському – 35 од., річковому – 24 од., на вантажно-морському – 72 од., річковому транспорті – 28 од.

На авіаційному транспорті за звітний період кількість підприємств зросла з 116 од. до 118 од. відповідно на кінець 2011 та 2012 рр. При цьому кількість підприємств пасажирського авіаційного транспорту зменшилась з 86 до 80 од., вантажного транспорту та космічного транспорту збільшилась з 30 до 38 од.

Число підприємств, що здійснювали допоміжну діяльність у сфері транспорту, на кінець 2012 р. дорівнювала 6448 од., що на 325 од. або на 5,3 % більше ніж в 2011 р. [7, с. 509-510].

Проведемо аналіз стану матеріально-технічних ресурсів транспортних підприємств за період 2011-2012 рр. (див. табл. 1).

Ресурсний потенціал підприємств транспорту характеризується наявністю товарно-матеріальних запасів та станом основних засобів, особливо транспортних. Рівень зношення останніх безпосередньо впливає на процес надання якісних і безпечних послуг з перевезення вантажів та пасажирів і, як видно з наведених в таблиці 1 даних, має тенденцію до зростання. Особливо це відчувається на залізничному транспорті, де рівень розподілу пасажирських вагонів за роками випуску до 8 років складає 5,2%, більше 28 років – 50,2 %, вантажні вагони до 8 років – 6,3 %, 26-40 років – 53 %. Придатний до експлуатації річковий транспорт терміном введення до 5 років складає 8,5 %, більше 20 років – 81,9%, морський транспорт до 5 років – 3,3 %, більше 20 років – 84,8% [8, с. 139]. Наведені показники свідчать про необхідність оновлення рухомого складу транспорту і пошуку всіх можливих фінансових джерел як власних, залучених, так і запозичених, зокрема по лінії європейських фондів і програм, а також шляхом розвитку концесії, лізингу, державно-приватного партнерства, корпоратизації підприємств [9, с. 65]. Технічна невідповідність транспортних засо-

бів та об'єктів транспортної інфраструктури міжнародним стандартам обумовлює низький рівень обслуговування вантажовласників, вантажоотримувачів і пасажирів та гальмує процеси мережевої взаємодії транспортних підприємств.

Одним з головних ресурсів, від яких залежать такі показники діяльності підприємств транспорту, як продуктивність праці, безпека перевезень, якість обслуговування, розвиток міжособистісних та міжфірмових відносин, тощо, є трудові. Кількість зайнятих працівників за період 2011-2012 рр. в розрізі наземного транспорту складала 299,3 та 264,3 тис. осіб, водного – 9,1 та 8,8 тис. осіб, авіаційного – 24,5 та 25,1 тис. осіб відповідно. Як видно, суттєве зменшення чисельності працівників спостерігалось на наземному транспорті на 35 тис. осіб (11,6%) та незначне на водному – 0,3 тис. осіб (3,2%). На авіаційному транспорті відбулося зростання чисельності працюючих на 0,6 тис. осіб або 2,4%.

Кількість зайнятих працівників підприємств, що здійснюють допоміжну діяльність в сфері транспорту, в 2012 році складала 460,7 тис. осіб, що на 44,8 тис. осіб або 10,7% більше в порівнянні з попереднім роком [7, с. 511].

Підприємства транспорту, об'єднанні в мережі, мають ознаки мобільності, колективної відповідальності за якість послуг і робіт, що надаються та отримані фінансово-економічні результати. Джерела формування фінансових ресурсів підприємств різних видів транспорту наведені в табл. 2. Відомо, що основними джерелами формування фінансових ресурсів підприємств є дохід від реалізації продукції, робіт, послуг, чистий прибуток, дебіторська заборгованість, кошти засновників, дотації з бюджету, інвестиції, кошти від емісії цінних паперів тощо. Основними напрямками використання є сплата всіх зобов'язань перед постачальниками, персоналом, бюджетом, інвесторами, фінансово-кредитними установами.

Таблиця 1

Матеріально-технічні ресурси суб'єктів транспортної діяльності

Види транспорту та транспортної діяльності	Роки	Показники, млн. грн.		
		Запаси товарно-матеріальних цінностей	Залишкова вартість основних засобів, нематеріальних активів, інвестиційної нерухомості	Знос основних засобів
Авіаційний, в тому числі	2011	2476,1	4916,2	3760,8
	2012	2568,1	4443,0	4990,7
пасажирський	2011	247,9	1637,1	1097,6
	2012	233,5	1488,1	2006,9
вантажний (авіаційний, космічний)	2011	2228,2	3279,1	2663,2
	2012	2334,6	2954,9	2983,8
Наземний (без врахування трубопровідного), в тому числі	2011	2633,9	40927,7	986179,6
	2012	3154,5	48289,5	1163161,9
пасажирський	2011	398,4	20934,8	30817,3
	2012	415,4	26252,3	35161,3
вантажний	2011	2235,5	19992,9	955362,3
	2012	2739,1	22037,2	1128000,6
Водний, в тому числі	2011	204,4	1260,9	2559,3
	2012	291,1	1286,8	2580,9
пасажирський	2011	38,8	150,0	10,6
	2012	44,9	166,7	11,1
вантажний	2011	165,6	1110,9	2548,7
	2012	246,2	1120,1	2569,8
Допоміжна діяльність у сфері транспорту	2011	6020,8	100796,9	3364604,2
	2012	6780,9	110445,8	4134946,3

Складено автором за [7, с. 520-522]

Як видно з даних, наведених в таблиці 2, розмір власних фінансових ресурсів є недостатнім для впровадження інноваційних змін в діяльності підприємств транспорту. Зазвичай на інноваційний розвиток спрямовується частина чистого прибутку підприємств, однак в умовах збитковості діяльності більшості транспортних підприємств це є неможливим. Також на фоні зростання кредиторської заборгованості за товари, роботи, послуги, розрахунки з бюджетом, зі страхування, з оплати праці тощо, збільшується розмір дебіторської заборгованості, що призводить до несвоєчасного виконання фінансових зобов'язань та погіршення показників платоспроможності транспортних підприємств.

На основі показників рентабельності оцінюються ефективність діяльності кожного з мережевих партнерів окремо та їх значимість в складі мережевих транспортних структур. Рентабельність операційної діяльності підприємств наземного і трубопровідного транспорту в 2012 р. знизилася на 1,3 % в порівнянні з 2011 р. і склала 2,7%.

Діяльність підприємств водного і авіаційного транспорту на протязі 2011-2012 рр. залишається збитковою. Рівень рентабельності операційної діяльності за звітний рік має від'ємне значення (-1,1%) та (-6,0%) відповідно на водному та авіаційному транспорті. Найбільш рентабельною в 2012 р. була діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють допоміжну діяльність в сфері транспорту, а саме 9,9%, не дивлячись на зменшення даного показника на 1,4 % в порівнянні з 2011 р.

Показники рентабельності усієї діяльності вищезазначених підприємств транспорту є від'ємними, окрім суб'єктів, що здійснюють допоміжну діяль-

ність у сфері транспорту де даний показник за підсумками 2012 р. складав 4,4 %. При цьому найбільш збитковою була діяльність підприємств, що займаються перевезенням пасажирів [7, с. 542].

Суб'єкти мереж транспорту функціонують за рахунок створення спільної ресурсної бази, де ключовим ресурсом є інформаційні. Особливого значення під впливом розвитку сучасних інформаційних технологій як в суспільному житті, так і в діяльності суміжних з транспортною іншими галузями економіки, набувають саме електронні ресурси, які дають змогу швидкого реагування на зміну потреб споживачів транспортних послуг (робіт) і їх якісного задоволення.

Обмеження ресурсів часу на здійснення процесу перевезення вантажів і пасажирів, надання допоміжних послуг і робіт обумовлює необхідність мінімізації часових витрат, що в поєднанні з інформаційними електронними ресурсами дасть змогу визначати час реакції суб'єктів транспортних мереж на пристосування до роботи в нових умовах.

Таким чином, на основі реконфігурації, перерозподілу та рекомбінування ресурсів відбувається формування масиву мережевих ресурсів підприємств-партнерів, на основі якого можна провести кількісну та якісну оцінку ефективності їх сумісного використання.

Висновки з проведеного дослідження. Проведений аналіз стану ресурсного потенціалу підприємств транспорту свідчить про недостатній рівень їх забезпеченості всіма видами ресурсів, без яких неможливо надавати якісні, конкурентоспроможні транспортні послуги і роботи споживачам. Об'єднання в складі мереж транспорту різних суб'єктів транспортної діяльності, які мають нехай обмежені, але якісні

Таблиця 2

Основні джерела формування фінансових ресурсів транспортних підприємств

Види транспорту та транспортної діяльності	Роки	Показники, млн. грн.								
		Доходи від реалізації продукції (робіт, послуг)	Чистий прибуток (збиток)	Дебіторська заборгованість	Кредиторська заборгованість	Власний капітал	Незавершені капітальні інвестиції	Довгострокові фінансові інвестиції	Поточні фінансові інвестиції	Доходи майбутніх періодів
Авіаційний, в тому числі	2011	15364,9	-2236,9	2659,2	5599,5	119,3	274,2	194,9	1,4	477,8
	2012	16425,9	-1479,5	2601,9	7128,8	-1784,3	260,4	369,0	1,4	383,5
пасажирський	2011	15234,6	-2226,2	1806,4	4167,3	-4249,0	153,8	189,9	1,4	438,0
	2012	14795,0	-1523,0	1620,2	5933,9	-5786,8	156,3	364,0	1,4	332,6
вантажний (авіаційний, космічний)	2011	130,3	-10,7	852,8	1432,2	4368,3	120,4	5,0	0,0	39,8
	2012	1630,9	43,5	981,7	1194,9	4002,5	104,1	5,0	0,0	50,9
Наземний (без врахування трубопровідного), в тому числі	2011	40686,8	-1059,4	11940,4	14823,2	35229,1	4805,6	989,6	388,6	1232,0
	2012	56428,8	-851,2	13575,8	17632,8	41958,0	2666,9	1799,0	989,0	1424,0
пасажирський	2011	10183,8	-1275,8	1653,3	2698,4	18597,2	3943,2	175,4	152,1	1171,1
	2012	13670,8	-1227,7	1906,8	3306,2	23282,5	1706,2	187,1	185,3	1349,2
вантажний	2011	30503,0	216,4	10284,2	12124,8	16631,9	862,4	814,2	236,5	60,9
	2012	42758,0	376,5	11669,0	14326,6	18675,5	960,7	1611,9	803,7	74,8
Водний в тому числі	2011	1549,9	-100,5	532,6	604,0	1983,2	173,9	794,9	3,5	0,0
	2012	1594,3	-126,9	591,4	690,7	1824,3	173,6	636,3	4,2	0,0
пасажирський	2011	155,9	-36,8	56,4	49,4	85,0	31,5	42,9	3,5	0,0
	2012	198,4	-52,4	61,6	104,4	39,5	34,5	27,0	3,2	0,0
вантажний	2011	1394,0	-63,7	476,2	554,6	1898,2	142,4	752,0	0,0	0,0
	2012	1395,9	-74,5	529,8	586,3	17848,0	139,1	609,3	1,0	0,0
Допоміжна діяльність у сфері транспорту	2011	91064,5	5646,2	28454,5	34463,4	94953,4	16232,0	3665,2	1791,4	1292,2
	2012	94086,1	5369,1	31676,8	37322,7	100066,3	13285,5	3271,4	4274,3	1702,0

Складено автором за [7, с. 521-534]

ресурси, що доповнюють один одного, дасть змогу прискорити розвиток інтеграційних процесів підприємств різних видів транспорту не тільки між собою, але й розширити межі їх співпраці з іншими економічними агентами.

При побудові ефективної моделі мережевої взаємодії доцільним є створення підприємствами транспорту, що взаємодіють в складі різноманітних мереж і мережевих структур ресурсно-інформаційних центрів, для прискорення координації діяльності партнерів по мережевій взаємодії та відслідковування виникаючих потреб в ресурсах, пошуку можливостей їх швидкого, якісного і повного задоволення, а також надання інформації підприємствам партнерам про новостворені мережеві структури в різних сферах діяльності, пов'язаних з транспортом, для розширення меж транспортно-економічної співпраці.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Алькема В.Г. Генезис структури транспортного потенціалу України в умовах сталого розвитку [Електронний ресурс] / В.Г. Алькема // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2012. – № 2. – С. 172-180. – Режим доступу : <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/27564>.
2. Винников В. В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов : монография / В. В. Винников. – Одесса : Изд-во Феникс, 2004. – 222 с.
3. Загорюлько В.М. Проблемы обновления производственного потенциала гражданской авиации Украины [Текст] : дис. ... д-ра экон. наук : 08.07.04 / Загорюлько Валентин Миронович ; Киевский международный ун-т гражданской авиации. – К., 1994. – 519 с.
4. Прейгер Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку [Аналітична доповідь] / Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Смельянова О. Ю. – К. : НІСД, 2011. – 37 с.
5. Пузирьова П. В. Особливості формування потенціалу автотранспортних підприємств, що здійснюють вантажні перевезення [Електронний ресурс] / П. В. Пузирьова. Ефективна економіка. – 2013. – № 2. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua>
6. Сич Є.М. Особливості формування економічного потенціалу транспортних підприємств / Є.М. Сич, Н.В. Іванова // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. Збірник наукових праць МННЦ ІТІС. – Вип. 6. – К., 2003. – С. 96-104.
7. Діяльність суб'єктів господарювання : статистичний збірник / [відп. за випуск І.В. Калачова]. – К. : ТОВ «Август Трейд», 2013. – 839 с.
8. Транспорт і зв'язок України: статистичний збірник / [відп. за випуск І.В. Калачова]. – К. : ТОВ «Август Трейд», 2013. – 269 с.
9. Парубець О. М. Інвестиційна складова взаємодії підприємств транспорту в мережевих структурах / О. М. Парубець. – Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Збірник наукових праць: Випуск 36. – Київ : НАУ, 2013. – С. 60-65.

УДК 336.645.2

Пестовська З.С.

здобувач,

*старший викладач кафедри міжнародних фінансів та банківської справи
Дніпропетровського університету імені Альфреда Нобеля*

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ ПОТОЧНИМИ ФІНАНСОВИМИ ПОТРЕБАМИ ПІДПРИЄМСТВА

Стаття присвячена формулюванню етапів управління поточними фінансовими потребами підприємства. Визначені етапи інтегровано до відповідної концепції управління, яка надає їм теоретичне та методичне забезпечення. Запропоновано відповідні фінансові інструменти та засоби практичної реалізації процесу управління поточними фінансовими потребами підприємства.

Ключові слова: поточні фінансові потреби підприємства, управління, емерджентна система, фінансові інструменти, фінансовий цикл.

Пестовская З.С. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ ТЕКУЩИМИ ФИНАНСОВЫМИ ПОТРЕБНОСТЯМИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Статья посвящена формулировке этапов управления текущими финансовыми потребностями предприятия. Эти этапы интегрированы в соответствующую концепцию управления, которая даёт им теоретическое и методическое обеспечение. Предложены соответствующие финансовые инструменты и средства практической реализации процесса управления текущими финансовыми потребностями предприятия.

Ключевые слова: финансовый цикл, текущие финансовые потребности предприятия, управление, эмерджентная система, финансовые инструменты.

Pestovskaya Z.S. CONCEPTUAL APPROACHES TO MANAGEMENT OF CURRENT FINANCIAL NEEDS OF THE ENTERPRISE

Article is devoted to the formulation of stages of the management of current financial needs of the enterprise. These stages are integrated into the appropriate management concept, which gives them a theoretical and methodological support. There are suggested appropriate financial tools and practical realization of the management of current financial needs of the enterprise.

Keywords: current financial needs of the enterprise, management, emergent system, financial instruments, financial cycle (cash-to-cash cycle).

Постановка проблеми. Визначення структури та джерел фінансування оборотних активів підприємств напряму пов'язане з розміром та структурою їх поточних фінансових потреб. Аналіз звітності вітчизняних машинобудівних підприємств свідчить про те, що найбільш чутливими до кризових явищ в економіці та

численних внутрішніх та зовнішніх чинників, виявились поточні оборотні активи та поточні зобов'язання як джерела їхнього фінансування. Змінити негативні тенденції, що склалися, можливо тільки завдяки вдосконаленню управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств.