

морських участках всего пути прохождения товаров от отправителей до получателей. Этот цикл обеспечивается целым рядом предпринимательских структур и институциональных организаций. Среди них выделяются: судовладельческие, фрахтовые, агентские, экспедиторские, брокерские, стивидорные и операторские компании. Оказание услуг и получение соответствующего вознаграждения является конечной целью хозяйствования данных субъектов. При этом основные виды деятельности характеризуются разной капиталоемкостью и уровнем экономического риска.

Увеличение денежных потоков и оказанных услуг на конкретных рынках взаимосвязано. Увеличение объема сервиса и грузопереработки в результате приводят к увеличению притоков денежных средств на заданный сегмент рынка. Деятельность предприятий должна быть направлена на максимизацию прибыли путем повышения объемов и качества оказанных ею услуг.

При выборе стратегий деятельности необходимо учитывать фазы экономических циклов на глобальном рынке транспортных услуг. Изменение параметров рынка вследствие колебания конъюнктуры, спроса и предложения рынков морской индустрии приводят к увеличению или уменьшению доходности конкретных предприятий, независимо от уровня средних затрат и капиталоемкости развития.

Следовательно, мониторинг и своевременные действия по предотвращению негативных влияний цикличности экономики или их правильное использование приводят к повышению функциональной устойчивости конкретных предприятий на рынке транспортных услуг. Изменение соотношения сегментов фрахователя или судовладельцев дает возможности экономической экспансии с одной или другой стороны.

Постоянно высокая конкуренция в сегменте рынка морских транспортных услуг предопределяет задачи по внедрению и применению новых технологий, а также контролю и учету денежных поступлений и целевому их использованию. Одним из основных вопросов формирования экономической безопасности рыночной среды МТК является вопрос развития ассоциаций судовладельцев брокерских и фрахтовых организаций. Ассоциации морских предприятий должны учитывать интересы их участников с целью снижения экономического риска и формирования равновесного поля присутствия морских и межотраслевых компаний. Развитие ассоциаций предприятий морской отрасли благотворно влияет на экономическую устойчивость рынка транспортных услуг, и

справедливое распределение прибыли, управляемую конкурентную среду. В таком случае рынок становится более предсказуемым и привлекательным для инвестиций.

Привлечение инвестиционных ресурсов является одной из задач, стоящих перед организациями, деятельность которых направлена на расширение хозяйственной деятельности. Это дает импульс развитию предпринимательских структур, увеличивает возможность развития в сложной и постоянно изменяющейся рыночной среде, дает возможность модернизации технологий и инновационных решений, что в свою очередь заставляет конкурентов применять такие же технологии. Это в результате приводит к структурным изменениям технологических циклов на РТУ и в целом приводит к оптимизации и ускорению доставки товаров. А это служит «толчком» для роста глобальной экономики и роста производства и товаров по всему миру.

УДК 330.131.7

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ГОСПОДАРСЬКИМ РИЗИКОМ

*Крихтіна Н.М., к.е.н., професор,
Журавель К.В., асистент (УкрДАЗТ)*

Господарський ризик і управління є взаємопов'язаними компонентами складної економічної системи, якою є підприємство. Це особливо гостро виявилось під час різких змін соціально-економічного середовища в державі в результаті здійснення економічних реформ 90-х років. Господарючі суб'єкти не мали достатнього самостійного досвіду прийняття управлінських рішень і несення відповідальності за їх можливі наслідки. Крім того підприємства не були підготовлені до роботи в умовах невизначеності і ризику та не мали науково обгрунтованого методичного забезпечення управління господарським ризиком.

Проблема управління господарським ризиком, подолання невизначеності була завжди актуальною в будь-якому секторі економіки. Причинами появи невизначеності в господарських процесах діяльності підприємства слід вважати: по-перше, господарські процеси є дуже динамічними, вони є результатом взаємодії великої кількості різноманітних елементів; по-друге, вплив науково-технічного прогресу, споживчого попиту, природно-кліматичних та соціальних умов на процеси виробництва та відновлення призводять до виникнення невизначеності в господарській діяльності підприємства; по-третє, безпосередньо

об'єкти управління є підвладними впливу поведінки людей, яка обумовлена сукупністю різноманітних факторів (об'єктивних і суб'єктивних), результат дії яких є непередбаченим.

У процесі управління підприємством необхідно брати до уваги як багатоваріантний характер оцінки господарського ризику і наслідків рішень, що приймаються, так і різноманітні впливи внутрішніх і зовнішніх факторів на майбутні результати конкретного напрямку діяльності, зважати на кардинально різну дію вказаних факторів на сучасне становище і перспективи розвитку суб'єкта господарювання. Керівник підприємства вимушений безперервно здійснювати управління господарським ризиком в процесі прийняття управлінських рішень.

Управління ризиком можна розглядати як комплекс управлінських дій та заходів впливу на суб'єкти господарської діяльності, які забезпечують максимально широке охоплення можливих ризиків, обґрунтоване прийняття і доведення їх впливу до оптимально можливих меж для зниження ймовірності настання стохастичних (випадкових) негативних подій і нейтралізації їх наслідків.

При цьому, управління господарським ризиком, що розуміється таким чином, може здійснюватися на різних рівнях: державному (наприклад, система цивільного захисту населення); фірми (зокрема, програма заходів по забезпеченню стійкості її бізнесу); індивідуальному (особисте страхування й страхування особистого майна). У широкому розумінні управління господарським ризиком можна визначити як науку про забезпечення умов успішного функціонування будь-якої виробничо-господарської одиниці, у вузькому - це процес розробки та впровадження заходів щодо зменшення будь-яких випадково виникаючих збитків (втрат).

УДК 330.322:338.47

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Лоза С.П., к.е.н., доцент (ДонІЗТ УкрДАЗТ)

Сучасна фінансово-економічна криза значною мірою знизила рівень прибутковості діяльності підприємств залізничного транспорту, одночасно загостривши проблему більш ефективного використання наявних інвестиційних ресурсів при формуванні і доборі інвестиційних

проектів.

Особливості формування інвестиційних ресурсів підприємств залізничного транспорту визначаються його інвестиційною стратегією – системою довгострокових цілей інвестиційної діяльності підприємства, які обумовлені загальними задачами його розвитку та ідеологією, а також вибором найбільш ефективних шляхів їхнього досягнення.

Основною формою реалізації інвестиційної ідеології та інвестиційної стратегії залізниць у розрізі найбільш важливих аспектів інвестиційної діяльності на окремих етапах її здійснення є інвестиційна політика. Система формування інвестиційної політики за основними напрямками інвестиційної діяльності включає політику управління інвестиціями, формування ресурсів і управління інвестиційними ризиками.

Розробка та удосконалення стратегічних основ інвестиційної політики є головною складовою всієї системи управління інвестиційними процесами. При формуванні інвестиційної стратегії особлива увага приділяється обґрунтуванню довгострокових інвестиційних цілей розвитку залізниць; визначенню необхідного обсягу інвестиційних ресурсів, потрібних для досягнення стратегічних цілей; розробці системи управління із забезпечення цих цілей; дослідженню можливостей фінансування інвестицій за рахунок різних джерел, а також формуванню оптимальної структури капіталу. Тільки наявність всіх складових інвестиційної стратегії сприяє забезпеченню досягнення цілей інвестиційного процесу. При цьому, перш за все, увагу необхідно приділяти експертизі проектів на предмет їх економічної, фінансової та виробничої ефективності.

На залізничному транспорті одночасно реалізується велика кількість інвестиційних проектів. Всі проекти можна поділити на чотири групи: проекти з чітко встановленим строком початку реалізації (фінансування вже здійснюється); проекти з визначеним строком завершення (для початку реалізації взаємопов'язаного проекту); проекти з чітко встановленими строками початку і завершення (взаємопов'язані); проекти, для яких не встановлені строки початку і завершення робіт (незалежні).

Залізничні інвестиційні проекти не тільки доповнюють один одного, але й є виступають один для одного джерелами існування, генераторами фінансових ресурсів. За рахунок цього вони спроможні посилити чи послабити ефект від усього інвестиційного комплексу, тобто системи у цілому. В умовах обмеженості ресурсів оптимізацію інвестиційної програми залізниці необхідно здійснювати у декілька етапів: по-перше, виконувати аналіз проектів, які знаходяться