Даний фактор і ще багато іншого робить досить проблематичним в даний час розгляд економіки України як системи, що піддається об'єктивному кількісному аналізу. А як відомо з джерел масової інформації, дані проблеми стоять дуже гостро у сталому розвитку залізничного транспорту.

Висновком даного дослідження. Сучасний залізничний транспорт України, практично поміняв статус власності, тому, як ніколи, потребує нового більш гармонічного та розвитку. Однак неефективно розвивати залізничний транспорт, не маючи можливості кількісно і якісно оцінити його власні ресурси. Тому нами і пропонується приділити найбільшу увагу до економічного потенціалу залізничного транспорту, використання якого надає уявлення про майбутнє (розвиток) даного об'єкту. Крім того економічний потенціал створюється на основі об'єднання компетенції суб'єктів галузі, а також шляхом об'єднання ресурсів, що знаходяться в їх розпорядженні. Також, в залежності від можливих джерел формування (внутрішні чи зовнішні) економічний потенціал залізничного транспорту може включати ресурси, які надійшли ззовні. Це можливо унаслідок формування промислово-транспортно-фінансових об'єднань країни.

Виходячи з цього, загальна оцінка економічного потенціалу, повинна стати основним етапом при реорганізації залізничного транспорту, та ефективним механізмом реалізації стратегічних цілей розвитку транспортного комплексу України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [Електронний ресурс] : [закон України від 23.02.2012 № 4442-VI : офіц. текст : станом на 23 лют. 2012 р.]. – Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4442-17

2. Бачевський Б.Є. Потенціал і розвиток підприємства [Текст] : навч. посіб. / Б. Є. Бачевський, І. В. Заблодська, О. О. Решетняк. — К.: Центр учбової літератури, 2009. — 400 с.

3. Дикань В.Л. Проблеми підвищення виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.Л. Дикань, С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць / УкрДАЗТ. - 2008. - Вип.24. - С.14-19.

4. Лапін Є.В. Економічний потенціал підприємств промисловості : формування, оцінка, управління [Текст] : автореф. дис. на здобуття наук. степеня докт. екон. наук: спец. 08.07.01 «Економіка промисловості» / Є. В. Лапін. — Х., 2006. — 36 с.

5. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка [Текст]: навчальний посібник / Н. С. Краснокутська. — К. : Центр навчальної літератури, 2005. — ДЕУ, 2002. — 364 с.

6. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка [Текст]: / С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. - М.: Азбуковник, 1999. - 944 с.

7. Отенко И. П. Стратегическое управление потенциалом предприятия [Текст] : монография / И. П. Отенко. — Харьков : ХНЭУ, 2006. — 256 с.

8. Юсупова Т.М. Оцінка економічного потенціалу при реалізації стратегічного управління витратами на підприємствах залізничного транспорту [Текст]: / Т.М. Юсупова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць / УкрДАЗТ. - 2011. - № 34. - С. 351-353.

Рецензент *д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658.5:656.224

ОСНОВНІ ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ПІДВИЩЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ НАСЕЛЕННЯ ТА ПРИНЦИПИ ОПТИМІЗАЦІЇ ШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Момот А. В., аспірант (ДНУЗТ)

В роботі досліджено основні фактори, що впливають на мобільність населення України та запропоновано удосконалений методичний підхід щодо визначення раціональних зон курсування швидкісних поїздів. Врахування основних факторів, що впливають на підвищення мобільності України, та оптимальних зон курсування швидкісних поїздів підвищує обґрунтованість управлінських рішень щодо забезпечення ефективності функціонування швидкісних перевезень.

Ключові слова: мобільність населення, транспортний ринок, попит на пасажирські перевезення,

© Момот А.В.

швидкісні перевезення, протяжність маршруту, доходи та витрати швидкісних перевезень.

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, КОТОРЫЕ ВЛИЯЮТ НА ПОВЫШЕНИЕ МОБИЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ, И ПРИНЦИПЫ ОПТИМИЗАЦИИ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Момот А. В., аспирант (ДНУЖДТ)

В работе проанализирована семь основных факторов, которые влияют на повышение мобильности населения Украины и предложена усовершенствованная методика определения оптимальных зон обращения скоростных пассажирских поездов с учетом повышения эффективности деятельности Украинской железнодорожной скоростной компании. Учет указанных факторов и внедрение методики по определению рациональных зон обращения скоростных пассажирских поездов повышает эффективность скоростных перевозок.

Ключевые слова: скоростное движение, железнодорожная инфраструктура, населенность подвижного состава и время движения поездов, доходи, затраты и прибыль от перевозок.

GENERAL FACTORS THAT AFFECTS THE INCREASE OF POPULATION MOBILITY AND PRINCIPLES OF OPTIMIZATION OF HIGH-SPEED PASSENGER TRANSPORTATIONS

Momot A. V., post-graduate student (DNU of RT named after Academician V. Lazaryan)

Purpose. *Analyze the main factors that influence the increased mobility of the population in the transport market of Ukraine.* ***Methods.*** *The article uses an improved method of determining the optimal areas of high-speed passenger trains and determines the value of rational transportation of passengers in different directions of speed traffic, as well as the method of marginal income.* ***Results.*** *In this article we analyzed seven major factors that influence the increased mobility of the population of Ukraine and offered an improved method of determining the optimal treatment zones speed passenger trains in view of enhancing the effectiveness of the Ukrainian speed railway company.* ***Scientific novelty.*** *Further developed a methodical approach on the definition of the optimal length of the route of high-speed passenger trains, which differs from the existing account additional factors: pricing major competitors and purchasing power. This will improve the efficiency of operation of high-speed trains. P****ractical significance.*** *Accounting of the basic facts that affect the mobility of the population of Ukraine and the definition of rational treatment zones increases the speed of passenger trains to inform management decisions related to improving the effectiveness of high-speed traffic.*

Keywords: high-speed trains, the railway infrastructure, rolling stock and the population of the movement of trains, revenue, costs and benefits of transport.

Постановка проблеми. Вже кілька років в Україні експлуатуються швидкісні поїзди типа «Інтерсіті+» але поки їх курсування не є ефективним, оскільки цей рух пасажирських поїздів не є масовим. Швидкісні поїзди були організовані між Києвом та обласними центрами: Харковом, Донецьком, Дніпропетровськом та Львов, а потім між іншими містами України. Але таких напрямків, що включені у швидкісну транспортну мережу, дуже мало. Перехід на перевезення пасажирами поїздами «Інтерсіті+» стримується наявною кількістю швидкісних поїздів, незручним графіком їх курсування для поїздок у відрядження та на відпочинок, високою вартістю проїзду і довгою тривалістю поїздки у деякі міста України, де її термін перевищує 6 годин. Перелічені фактори негативно впливають на впровадження швидкісного руху в Україні й на попит користування ними на транспортному ринку пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор. Проблему швидкісного руху в Україні в різні часи досліджували українські вчені та фахівці: Дикань В. Л. [2], Кірпа Г. М. [1], Босов А. А. [1, 7], Корженевич І. П. [7], Бараш Ю. С. [7], Гненний О. М. [7], Кірдіна О. Г. [3], Зубко А. П. [4] та ін.. Але питання щодо визначення перспективної мобільності населення України, оптимальних зон курсування вказаних поїздів ще досконально не досліджені.

Мета досліджень. Дослідити основні фактори, які сприяють мобільності населення на транспортному ринку України та принципи оптимізації швидкісних пасажирських залізничних перевезень.

Виклад основного матеріалу досліджень. Темп життя невпинно зростає, що потребує адекватного збільшення мобільності населення та підвищення швидкості його пересування. Нижче наведені основні фактори, які сприяють мобільності населення на транспортному ринку України:

Першим фактором, що впливає на мобільність населення є площа території України та

розвиток її транспортної інфраструктури. За цими показником Україна поступається країнам Європи, оскільки в ній відносно добре розвинута лише залізнична інфраструктура, хоча вона є дуже застарілою. Річкова інфраструктура країни прийшла в занепад, а морські порти стали працювати в кілька разів повільніше. В останні кілька років до Євро 2012 було реконструйовано декілька автомобільних магістралей, які поєднували Європу з містами, де відбувався футбольний чемпіонат, побудовані та реконструйовані аеропорти у Києві, Донецьку, Харкові та Львові. Інші автомобільні дороги та аеропорти слабо розвинуті, або знаходяться у критичному стані

Другим фактором підвищення мобільності населення є його платоспроможність. За цим показником Україна посідає майже останні місця, оскільки життєвий рівень населення за роки існування незалежності підвищується дуже повільно. Існуюча тенденція встановлення не збиткових тарифів призводить до відмови пасажирів від подорожі. В цьому плані є певні зрушення в авіаційних перевезеннях, де вартість поїздки нижче ніж у залізничних поїздах.

Третім фактором, що сприяє підвищенню мобільності населення є утворення в Україні сучасного ринку транспортних послуг з перевезення пасажирів. На цьому ринку кожний з видів транспорту зайняв свою нішу, але є ще багато вільного простору. Частково не зайнята ніша для перевезення пасажирів зі швидкостями в діапазоні від 160 до 350 км/год. на відстань до 1000 – 1200 км, яку ще не захопив авіаційний транспорт.

Четвертим фактором підвищення мобільності населення є пристосування транспортних компаній та операторів до умов сучасного ринку. Слід сказати, що майже усі види транспорту провели реформування, крім залізничного, який кілька років намагається вирішити вказану проблему. Але до сучасного ринку не усі види транспорту змогли пристосуватися.

Найкраще це вдалося автомобільному та авіаційному транспорту, на що вказує зростання їх обсягів пасажирських перевезень за останні роки (див. розд. 3 табл. 3.2). Річковий та морський транспорт майже не змінили своїх обсягів перевезень.

Окремо слід зупинитися на діяльності пасажирського залізничного транспорту, який досі не може пристосуватися до ринкових умов. Цьому є кілька пояснень, основними з яких є:

1. Вкрай застарілий морально та фізично рухомий склад;
2. Застаріла транспортна інфраструктура залізниць;
3. Соціальна спрямованість пасажирських перевезень, які усі роки субсидувався за рахунок вантажних перевезень;
4. Недосконала організація руху пасажирських перевезень, що робить їх не зручними для подорожі;
5. Збитковість пасажирських перевезень;
6. Низька якість обслуговування пасажирських перевезень, яка впливає на їх низьку привабливість;
7. Низька швидкість руху та комфортність пасажирських перевезень.

П'ятим фактом, що ефективно впливає на підвищення мобільності перевезень є організація швидкісних та високошвидкісних перевезень. Ці перевезення користуються значним попитом в усьому світі. Але в Україні розвиток цих перевезень відбувається дуже повільно. Існуючий досвід експлуатації швидкісного руху показує, що він не досяг свого оптимального розвитку, оскільки:

- Максимальна швидкість руху поїздів не перевищує 160 км/год. і це значно менш ніж прийнята в Європі – 200 км/год.;
- Кількість швидкісних поїздів дуже мала;
- Організація руху швидкісних поїздів на деяких напрямках руху відбувається не в оптимальному режимі;
- Населеність деяких швидкісних поїздів не перевищує 36 %, що пояснюється великим терміном подорожі;
- Процес переходу пасажирів зі звичайних швидких нічних поїздів на швидкісні на деяких напрямках руху відбувається не за їх власним бажанням, а скоріше проти їх волі.

Тому можна заключити, що швидкісний рух в Україні має велику перспективу для розвитку. Крім того, паралельно слід впроваджувати високошвидкісний рух, який буде користуватися значним попитом у населення за умови розумної тарифної політики.

Шостим фактором збільшення попиту на пасажирські перевезення в Україні є суттєве підвищення ділової активності населення, що пов'язане з появою багатої кількості приватних вітчизняних та міжнародних організацій, робітники яких заключають значну кількість договорів та вирішують господарських питань.

Сьомим фактором серед них є зменшення кількості дітей в Українській родині, що вивільняє багато часу для подорожей, відпочинку, відряджень та виконання службових обов'язків. З цього можна визначити основний парадокс даного століття, який заключається в тому, що зменшення кількості населеності в країні призводить до підвищення його мобільності. За останні роки середньостатична кількість дітей на одну родину в Україні склала всього 1,52 особи (при нормі не менш 2,1), що є дуже низьким показником в Європі та світі. В той

же час мобільність українського населення вище за європейську, але офіційних розрахунків цього співвідношення нема.

Проведені вище дослідження показують, що серед мешканців України є потреба у швидкісних перевезеннях, але реалізація цієї потреби стримується економічним станом країни, а саме: відсутністю інвестицій на розвиток швидкісного руху. Проблематичним є питання потреби населення у швидкісних перевезеннях при існуючій вартості проїзду у швидкісних поїздах.

Потребує наукового обґрунтування організація руху швидкісних поїздів на деяких існуючих та нових напрямках руху, необхідність заміни деяких нічних поїздів, які користуються значним попитом у населення. Для швидкісного руху слід використовувати новий рухомий склад вітчизняного виробництва з метою зниження вартості на його закупівлю та ремонту.

Потребує економічного обґрунтування тарифна політика на швидкісні перевезення. Вона мусить враховувати вартість проїзду основних конкурентів на однакових напрямках руху і бути нижчою.

Оптимізація пасажирських залізничних перевезень заключається в підвищенні ефективності курсування усіх видів пасажирських поїздів. Зараз ефективність цього виду перевезень визначається тільки завдяки аналізу таких показників:

- Прибутковості та рентабельності на основі їх діяльності за певний період часу;
- Населеності пасажирських поїздів певного напрямку за певний період часу;
- Попиту на певний вид пасажирських перевезень протягом визначеного періоду та днях тижня.

Але на залізцях України досі не практикується встановлення вартості квитків залежно від покупної спроможності населення, аналізу цін основних конкурентів та прогнозованої рентабельності швидкісних перевезень.

На практиці вибір маршруту швидкісного поїзду визначається за умови відношення кінцевих станцій маршруту до столиці Києва та обласних центрів з найбільшою кількістю населення. При цьому недостатня увага приділяється терміну поїздки швидкісного поїзду, який суттєво впливає на населеність та рентабельність конкретного поїзда.

Для вирішення цієї проблеми слід удосконалити методичний підхід щодо визначення оптимальної відстані курсування швидкісних поїздів або встановлення раціональної вартості поїздки при існуючих швидкостях руху, зручного терміну поїздки та прибутковості пасажирських поїздів на певних напрямках руху. При вирішення цієї проблеми слід обов'язково враховувати платоспроможність населення та ціни на перевезення пасажирів конкурентами.

Нижче запропоновано критерій для визначення ефективності функціонування швидкісного пасажирського поїзда на певному маршруті за умови прибутковості цих перевезень (1).

$$П_м = Д_м - В_м, \quad (1)$$

де $П_м$ – прогнозний прибуток від перевезення пасажирів залізничним швидкісним поїздом на певному маршруті протягом певного періоду, тис. грн;

$Д_м$ – прогнозні доходи від перевезення пасажирів залізничним швидкісним поїздом на певному маршруті протягом певного періоду, тис. грн;

$В_м$ – прогнозні витрати від перевезення пасажирів залізничним швидкісним поїздом на певному маршруті протягом певного періоду, тис. грн;

В свою чергу величина прогнозного доходу $Д_м$ визначається за формулою (2), а величина $В_м$ за формулою (з):

$$Д_м = \sum_{i-1}^{n} КПП_i \cdot C_i \cdot К_р \cdot К_{кон} \cdot К_{псн} \quad (2)$$

$$В_м = L_м \cdot C_{пв} \cdot К_р \quad (3)$$

де $КПП_i$ – середня кількість перевезених пасажирів в поїзді на конкретному маршруті на i-тій ділянці протягом визначеного звітного періоду, од;

C_i – прогнозна середня вартість квитка на перевезення пасажирів на конкретному маршруті на i-тій ділянці протягом визначеного періоду, грн;

$К_р$ – прогнозна кількість рейсів, яку буде виконувати швидкісний поїзд на конкретному маршруті протягом певного періоду, рейс;

$К_{кон}$ – коефіцієнт, що враховує відношення середньої вартості проїзду пасажира на конкретному напрямку в транспорті конкурента до середньої вартості проїзду в швидкісному поїзді, рази. Його величина для утворення конкурентного середовища не може бути більше – 1,0;

$К_{псн}$ – коефіцієнт, що враховує відношення покупної спроможності населення України у попередньому році до прогнозного року, рази.

n – кількість зупинок, які виконує швидкісний

поїзд на маршруті, з урахуванням пункту призначення, од;

$L_м$ – протяжність маршруту конкретного швидкісного поїзду, км;

$C_{пв}$ – питомі витрати на курсування швидкісного поїзду за один рейс на заданому маршруті, тис. грн / км.

Далі необхідно визначити оптимальну протяжність маршруту швидкісного поїзду за умови беззбитковості пасажирських перевезень. Для цього слід прирівняти $П_м = 0$. В цьому разі формули (2 та 3) набудуть виду (4):

$$П_м = 0 \sum_{i-1}^{n} КПП_i \cdot C_i \cdot К_р \cdot К_{кон} \cdot К_{псн} - L_м \cdot C_{пв} \cdot К_р \quad (4)$$

Після перетворень формула для визначення $L_м$ набуде виду (5):

$$L_м = (\sum_{i-1}^{n} КПП_i \cdot C_i \cdot К_р \cdot К_{кон} \cdot К_{псн}) / C_{пв} \cdot К_р \quad (5)$$

Якщо проаналізувати формулу (5), то можна заключити, що оптимальна відстань курсування швидкісного пасажирського поїзду напряму залежить від кількості перевезених пасажирів та цінової тарифної політики. В свою чергу кількість перевезених пасажирів у швидкісному русі напряму залежить від таких факторів:

- Зручності та якості поїздки пасажирів;
- Цінової тарифної політики;
- Тарифної політики конкурентів;
- Покупної спроможності населення;
- Середньої швидкості руху пасажирських поїздів

і зворотно-пропорційно витратам на перевезення пасажирів.

З цього можна зробити наступний висновок, що організація швидкісних поїздів на більшу відстань економічно доцільна тільки після раціонального вирішення перерахованих вище факторів. В іншому випадку це призведе до втрати кількості перевезених пасажирів та погіршення економічних показників.

Саме таке зниження економічних показників відбулося при організації швидкісних перевезень на напрямку Київ – Донецьк – Київ, де термін курсування поїздів досяг 7 годин, що призвело до зниження населеності поїздів до 36 %.

Далі можна дослідити різни варіанти залежності доходів та витрат на перевезення пасажирів швидкісними поїздами від дальності поїздки. Таких варіантів може бути три. На рис. 1 наведено варіант курсування швидкісного поїзду при якому величина доходів (лінія ОА) співпадає з лінією витрат (ОВ). Таке становище можливе тільки при беззбитковій діяльності пасажирського руху на конкретному маршруті та за умови відсутності плацкартної складової в тарифах. Такий варіант можливий при наявності на маршруті малої кількості зупинок, або їх відсутності.

На рис. 2 наведено варіант курсування швидкісного поїзду при якому величина доходів (лінія МА) перетинає лінію витрат (ОВ). Таке становище можливе тільки при прибутковій або малоприбутковій діяльності пасажирського руху на конкретному маршруті та за умови наявності плацкартної складової в тарифах. Такий варіант можливий при наявності на маршруті від двох до п’яти зупинок.

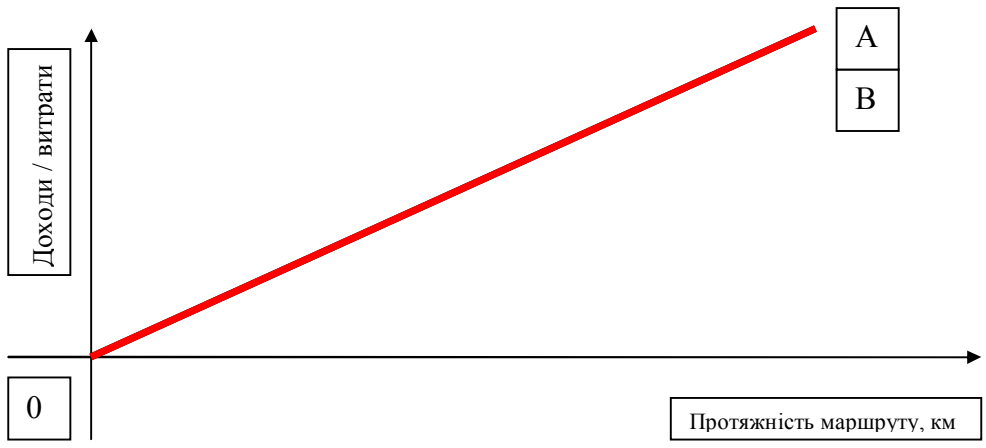

Рис. 1. Залежність доходів та витрат від протяжності маршруту при беззбитковій діяльності та відсутності плацкартної складової в тарифах

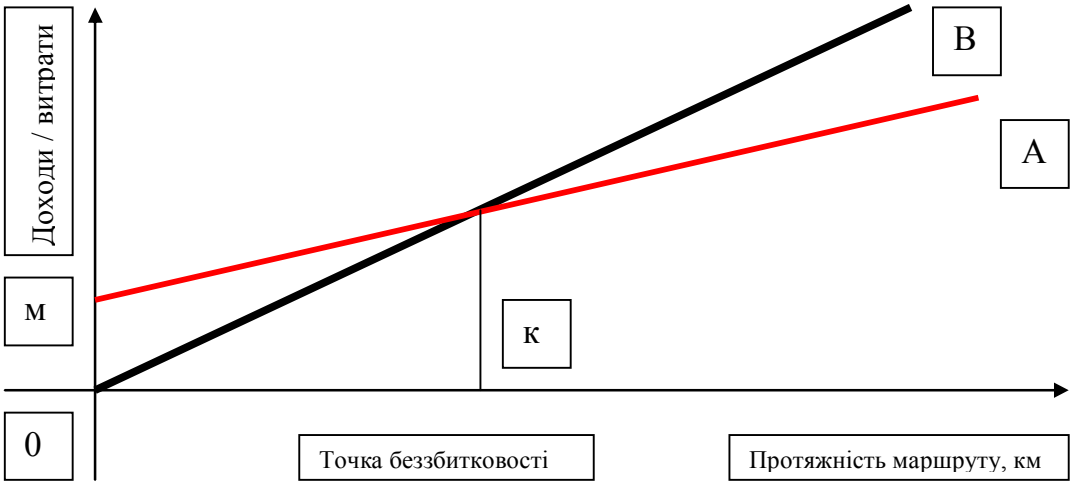

Рис. 2. Залежність доходів та витрат від протяжності маршруту при прибутковій діяльності та наявності плацкартної складової в тарифах

На рис. 3 наведено варіант курсування швидкісного поїзду при якому величина доходів (лінія ОА) знаходиться вище лінії витрат (ОВ).

Таке становище можливе при прибутковій діяльності пасажирського руху на конкретному маршруті та за умови відсутності плацкартної складової в тарифах. Такий варіант можливий при наявності на маршруті малої кількості зупинок, або їх відсутності.

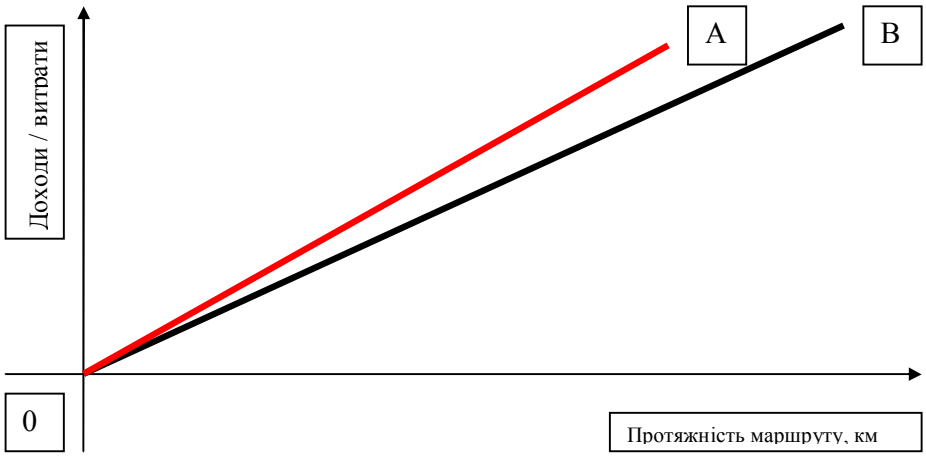

Рис. 3. Залежність доходів та витрат від протяжності маршруту при прибутковій діяльності та відсутності плацкартної складової в тарифах

Представляє також інтерес встановлення раціональних цін на швидкісні пасажирські перевезення. В цьому разі перетворення формули (2.16) призведе до виду (2.18):

$$C_i = (L_м \cdot C_{пв} \cdot К_р) / \sum_{i-1}^{n} КПП_i \cdot К_р \cdot К_{кон} \cdot К_{псн} \quad (6)$$

Аналіз формули (6) показує, що раціональна тарифна політика зворотно-пропорційно залежить від:

- Кількості перевезених пасажирів;
- Тарифної політики конкурентів;
- Покупної спроможності населення.

Наведене вище вказує на необхідність першочергово вирішити питання, які стосуються скорочення терміну, зручності, якості поїздки пасажирів та врахування цінової політики конкурентів.

На основі досліджень проведених вище можна констатувати, що набув подальшого

розвитку методичний підхід, щодо визначення оптимальної протяжності маршруту швидкісного поїзду, який відрізняється від існуючого урахуванням додаткових факторів – цінової політики основних конкурентів та покупної спроможності населення, що дозволило підвищити ефективність курсування швидкісних поїздів.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

1. Серед мешканців України існує потреба у швидкісних перевезеннях, але реалізація цієї потреби стримується відсутністю інвестицій на розвиток швидкісних перевезень, недосконалою тарифною політикою та організацією руху поїздів на деяких напрямках, необхідністю заміни деяких нічних поїздів, які користуються значним попитом у населення, на швидкісні.

2. Встановлено основні фактори, які сприяють мобільності населення на транспортному ринку України та принципи оптимізації швидкісних пасажирських залізничних перевезень.

3. Встановлені додаткові фактори, що впливають на протяжність маршруту швидкісного поїзду такі як недосконала тарифна політика, що не враховує ціни на перевезення конкурентів, та покупна спроможність населення.

Наведені вище проблеми потребують подальшого дослідження з урахування усіх можливих факторів для підвищення ефективності діяльності швидкісних перевезень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Босов А. А., Кирпа Г. Н. Формирование вариантов рациональной сети линий высокоскоростного движения поездов в Украине – Д.: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 144 с.

2. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности предприятия: монография / В.Л. Дикань. – Х.: Основа, 1995. – 160 с.

3. Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія / О. Г. Кірдіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.

4. Концепція впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2004-2015 роках / Державна адміністрація залізничного транспорту України. – К., 2004. – 43 с.

5. Предварительное технико-экономическое обоснование проекта высокоскоростных железных дорог в Украине / «SYSTRA». – К., 2002.

6. Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» – 2010;

7. Розробка концепції впровадження швидкісного та високошвидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2005-2015 роках / Дніпропетр. нац. ун-т. заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, – Д., – 2004.

8. Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174;

Рецензент *д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.*
Експерт редакційної колегії *д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 662.758.3 (477):658.15

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ДІАГНОСТУВАННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ФІНАНСОВИХ МОЖЛИВОСТЕЙ РОЗВИТКУ ГТС УКРАЇНИ

Пєтухова Т. О., к.е.н., доцент,
Кроленко О. Є., здобувач (УкрДАЗТ)

В статті розкрито методичний підхід комплексного діагностування стратегічних фінансових можливостей розвитку ГТС України, який базується на визначенні інтегральних показників впливу зовнішнього фінансового середовища, внутрішнього фінансового потенціалу системи та дозволяє визначити основні цілі та завдання фінансової стратегії розвитку, що формується. Відповідно до стратегічних фінансових можливостей розвитку системи запропоновано матрицю альтернативних фінансових стратегій.

© Пєтухова Т.О.,
Кроленко О.Є.