

3. Лафта Дж. К. Эффективность менеджмента организации / Лафта Дж. К. Учебное пособие. – М.: Русская Деловая Литература, 1999. – 320 с.
4. Тищенко А. Н. Экономическая результативность деятельности предприятий: Монография // А. Н. Тищенко, Н. А. Кизим, Я. В. Догадайло – Х.: ИД «ИНЖЭК», 2005. – 144 с.
5. Каплан Р. С. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию // Р. С. Каплан, Д. П. Нортон – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2004. – 320 с.
6. Мазур И. И. Эффективный менеджмент / Под общей ред. И. И. Мазура, В. Д. Шапиро, Н. Г. Ольдерогге – М.: Высшая школа, 2003. – 555 с.
7. Малин А. С. Исследование систем управления // А. С. Малин, В. И. Мухин / Учеб. для вузов. – М.: ГУ, 2002. – 400 с.
8. Dejneko O. A. Efficiency and quality of management of the machine-building enterprise / O. A. Dejneko. – Moscow: Mechanical engineering, 2006. – 24 p.
9. Мельник М. В. Анализ и оценка систем управления на предприятиях / М. В. Мельник. – М.: Финансы и статистика, 2009. – 136 с.

Марценюк Л.В.

кандидат економічних наук, доцент,

*Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна*

ПОБУДОВА ОРГАНІЗАЦІЙНИХ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛІННЯ ТУРИСТИЧНИМ БІЗНЕСОМ

Після акціонування «Укрзалізниці» у жовтні 2015 року гостро постало питання щодо створення нової моделі управління на залізничному транспорті. Потрібні дієві програми залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів задля розвитку та оновлення транспортної інфраструктури [1; 2; 3].

На думку автора, одним із перспективних напрямків інвестування коштів є розвиток залізничного туризму, а отже на порядку денному стоїть питання взаємодії приватних підприємців та державних перевізників в площині надання туристичних послуг пасажирам залізничного транспорту.

В площині вказаних проблем автором пропонується чотири варіанти побудови моделей управління туристичним бізнесом:

1. Організація в структурі ПАТ «Українські залізниці» структурного відокремленого підрозділу для виконання туристичних перевезень.
2. Організація в структурі ПАТ «Українські залізниці» дочірнього підприємства – юридичної особи для виконання туристичної діяльності.
3. Організація незалежних самостійних підприємств – юридичних осіб за участю ПАТ «Українські залізниці» та інших власників.
4. Організація самостійних підприємств – юридичних осіб, які орендують для організації залізничних перевезень нитку графіку.

Кожен з цих варіантів має певні переваги та недоліки. Використання кожного з варіантів обумовлено цілями туристичної компанії та ПАТ «Українські залізниці».

Якщо проаналізувати перший варіант – утворення окремого структурного підрозділу з надання трансферних послуг по вузьким коліям – то можна зробити висновок, що цей підрозділ буде підпорядковано Дирекції (управлінню) туристичних перевезень, який, в свою чергу, буде адміністративно підпорядковано Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні. Структурний підрозділ, в основному, буде займатися організацією трансферних перевезень організованих та індивідуальних туристів по звичайним та вузьким коліям, а також надання окремих послуг з організації харчування туристів в поїзді під час подорожі та в місцевих вокзалах на умовах оренди. В цьому випадку дохід залізничного підрозділу буде накопичуватися тільки за рахунок платежів туристичних компаній вітчизняних та закордонних туроператорів та за перевезення окремих туристів. Але цей варіант не дозволяє отримувати дохід від комплексної туристичної діяльності як самостійного власника, або частину прибутку від спільної діяльності з іншими власниками.

При другому варіанті – побудові туристичної залізничної компанії, у складі якої працюватимуть свої туристичні екскурсійні бюро, готелі, ресторани, об'єкти активного відпочинку, рекламні агенції робота буде налагоджена наступним чином: за окремі послуги ПАТ «Українські залізниці», а саме: використання залізничних колій, забезпечення організації руху поїздів, використання орендованого рухомого складу ця компанія буде сплачувати певні платежі. Організація дочірнього підприємства – юридичної особи, що буде займатися тільки туристичною діяльністю, дозволить «ПАТ «Українські залізниці» економічно та оперативно управляти ним і отримувати кошти за користування залізничною інфраструктурою, рухомим складом, переданим в оренду майном та частину прибутку.

Організація незалежного самостійного підприємства – юридичної особи за пайовою участі в капіталі ПАТ «Українські залізниці» та інших власників – це вже третя ймовірна організаційна модель туристичної залізничної компанії. Цей варіант ліквідує оперативну та частково економічну її залежність від Публічного акціонерного товариства «Українські залізниці» і робить компанію більш незалежною та мобільною. Вона сплачує усі необхідні кошти ПАТ «Українські залізниці» за використання залізничних колій, забезпечення організації руху поїздів, використання орендованого рухомого складу.

Можливий варіант і при роботі незалежного самостійного підприємства – юридичної особи, що заснована на кошти різних власників без участі ПАТ «УЗ» в капіталі. В такому випадку залежність від Публічного акціонерного товариства «Українські залізниці» мінімальна. Туристична компанія сплачує ПАТ «УЗ» кошти за доступ до залізничної інфраструктури та використання орендованого рухомого складу. Крім того, компанія може мати свій сучасний рухомий склад.

Туристичну компанію можна представити як складну відкриту соціально-технічну систему, що пов'язана специфічним відношенням з її зовнішнім оточенням. Для того, щоб отримати прибуток і досягти інших цілей, компанія надає послуги для задоволення попиту зі сторони. При цьому елементи потенціалу компанії (персонал та засоби виробництва) взаємодіють з

об'єктами. Інформаційні, матеріальні та номінальні блага – об'єкти, з якими роблять різні дії, являють собою елементи входу та виходу.

У процесі дослідження набула подальшого розвитку організаційна модель побудови залізничної туристичної компанії, яка базується на різних принципах її відношення до монопольного або конкурентного сектору ПАТ «Українські залізниці», повного набору виконавчих функцій та взаємодії з іншими організаціями зовнішнього середовища, що дозволить зробити її максимально незалежною від інших операторів туристичного ринку та підвищити ефективність її діяльності.

Список використаних джерел:

1. Абрамов В. В. Історія туризму: підручник / В. В. Абрамов, М. В. Тонокошкур. – Харків: ХНАМГ, 2010. – 294 с.
2. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.». – Дніпропетровськ, 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
3. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, Л. В. Кліменко [та ін.]. – Наука та прогрес трансп. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. – 2015. – № 4(58). – С. 23–33.