

**Аннотация.** Проведено исследование существующих методов экспресс-анализа финансового состояния предприятия, определены их достоинства и недостатки, обоснована необходимость усовершенствования. Разработаны методические рекомендации к анализу структуры отчета о финансовых результатах предприятия.

**Ключевые слова:** экспресс-анализ, финансовое состояние, бухгалтерская отчетность.

**Summary.** Research of existing methods of the rapid analysis of a financial condition of the enterprise is carried out, their merits and demerits are defined, necessity of improvement is proved. Methodical recommendations to the analysis of structure of the report on financial results of the enterprise are developed.

**Keywords:** rapid analysis, financial condition, accounting reporting.

*Рецензент д.е.н., професор ХНЕУ Українська Л.О.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 656.078

## МЕТОДИКА ОЦІНКИ ЗАГАЛЬНОГО РІВНЯ РОЗВИТУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Якименко Н.В., к.е.н., доцент  
Плугіна Ю.А., аспірант (УкрДАЗТ)*

*В статті пропонується методика оцінки загального рівня розвитку підприємств залізничного транспорту на основі виділення та оцінки його складових.*

**Ключові слова:** методика, рівень розвитку, підприємства залізничного транспорту; економічний, інноваційний, соціальний, організаційний, екологічний розвиток.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями.** Залізничний транспорт є стратегічно важливою галуззю народного господарства, саме тому надійність, стабільність та ефективність його функціонування стають важливими характеристиками та стратегічними орієнтирами не лише для підприємства як окремої господарської одиниці, метою якої є максимізація прибутку, але в цілому для країни, для інших підприємств та галузей, що так чи інакше взаємодіють із залізничним транспортом. Сучасний стан та умови функціонування підприємств залізничної галузі не сприяють досягненню високої ефективності господарювання та забезпечення їх стійкої позиції на ринку. Нагальною стає потреба постійного розвитку підприємств галузі, його координування та управління. Кінцевим результатом процесу управління розвитком підприємств стає формування стратегії розвитку. Одним з першочергових завдань для успішного формування та ефективної реалізації стратегії розвитку підприємств залізничного транспорту є аналіз внутрішнього середовища підприємства, дослідження його сильних та слабких

сторін, вимірювання якісних та кількісних характеристик.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій** показав наявність значної кількості методик аналізу та відображення внутрішнього середовища підприємства, серед яких добре відомі методики матриць SWOT, можливостей, погроз, складання профілю середовища тощо. До аналізу включають оцінку виробничої, фінансово-економічної, ринкової (маркетингової), інноваційно-інвестиційної, кадрової, екологічної складових діяльності підприємства. Методики економічної оцінки є досить відомими, детального опису не потребують. Показники оцінки інноваційного рівня підприємства пропонують автори А. Гриньов, Т. Кужда, М. Леснікова [1-3], соціального – О. Пшенична, М. Бурмака, С. Соколов [4-6], екологічного – О. Аксьонова, В. Ігнатов, О. Бичкова, В. Джигерей [7, 8, 9, 10, 11] та інші.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Однак недоліком вищенаведених методик є їх розрізненість, відокремленість одна від одної, що не дає змогу якісно та комплексно оцінити загальний рівень розвитку підприємства.

Крім того, потребують врахування і специфічні особливості функціонування підприємств залізничної галузі.

**Метою статті** є розроблення методики інтегральної оцінки загального рівня розвитку підприємств залізничного транспорту, за допомогою якої можливо комплексно оцінити діяльність підприємства.

**Вклад основного матеріалу дослідження.**

Вимогами до методики оцінки рівня розвитку підприємств залізничного транспорту (ПЗТ) є:

- 1) простота розрахунку;
- 2) універсальність – існування можливості проведення її для різних ПЗТ, а також їх структурних підрозділів, тобто методика повинна спиратись на уніфіковані форми звітності;
- 3) можливість використання для різних часових відрізків часу, можливість порівняння, тобто методика повинна містити відносні показники.

Виходячи з умови розробки комплексної оцінки діяльності ПЗТ, пропонуємо розглядати інтегральний показник рівня розвитку ПЗТ як сукупність наступних складових: рівня економічного, інноваційного, соціального, організаційного та екологічного розвитку.

Інтегральний показник рівня розвитку ПЗТ пропонуємо визначати за наступною формулою:

$$I_{PP} = \alpha_{ек} I_{ек} + \alpha_{ін} I_{ін} + \alpha_{соц} I_{соц} + \alpha_{орг} I_{орг} + \alpha_{еколог} I_{еколог} \quad (1)$$

де:  $I_{PP}$  – інтегральний показник загального рівня розвитку ПЗТ;

$I_{ек}$  – інтегральний показник рівня економічного розвитку;

$I_{ін}$  – інтегральний показник рівня інноваційного розвитку;

$I_{соц}$  – інтегральний показник рівня соціального розвитку;

$I_{орг}$  – інтегральний показник рівня розвитку організаційних характеристик;

$I_{еколог}$  – інтегральний показник рівня екологічного розвитку;

$\alpha_{ек, ін, соц, орг, еколог}$  – коефіцієнти вагомості відповідно показників рівня економічного, інноваційного, соціального, організаційних характеристик та екологічного розвитків.

Використання інтегрального показника для оцінки рівня розвитку ПЗТ дозволить виявляти складові, що гальмують розвиток ПЗТ, а також такі, розвиток яких є на високому рівні, отже, розробляти першочергові заходи щодо покращення ефективності функціонування підприємства в мінливих умовах зовнішнього середовища в процесі формування постіндустріальної економіки,

моделювати альтернативи розвитку з можливістю прогнозування результатів від впроваджуваних заходів, і, в кінцевому підсумку, формувати остаточну стратегію та програми розвитку ПЗТ.

Коефіцієнти вагомості кожного з показників пропонуємо визначати експертними методами дослідження (а саме: попарного порівняння та ранжування). В результаті проведення дослідження нами були отримані дані, що дозволили трансформувати формулу (1) в наступний вигляд:

$$I_{PP} = 0,3247 \times I_{ек} + 0,2780 \times I_{ін} + 0,2095 \times I_{соц} + 0,1210 \times I_{орг} + 0,0668 \times I_{еколог} \quad (2)$$

В свою чергу кожен з інтегральних показників розраховується за формулою:

$$I_i = \sum_{j=1}^n \alpha_j X_{ij} \quad (3)$$

- де:  $I_i$  – інтегральний показник і-розвитку;  
 $n$  – кількість показників;  
 $\alpha$  – коефіцієнт вагомості j-показника;  
 $X_{ij}$  – j-показник інтегрального показника і-розвитку.

Оцінку рівня економічного розвитку ПЗТ пропонується здійснювати за фінансово-економічними показниками, що характеризують рівень прибутковості, стійкості, платоспроможності, ділової активності та показники ефективності використання ресурсів.

До показників рівня інноваційного розвитку ПЗТ пропонуємо включати показники, що характеризують науково-дослідницьку, виробничу складову, а також показники, що характеризують наявний стан та ступінь використання основних виробничих засобів. Інші показники, що входять в інноваційний потенціал ПЗТ (кадровий, фінансовий, інтелектуальний, інформаційний) будуть розглянуті нами при оцінці рівня соціального, організаційного та економічного розвитків, тому повторно розглянуті не будуть. Показники, що є зворотними, враховуються лише раз. Доцільно виокремлювати показники, що стосуються інноваційної діяльності та такі, що характеризують техніко-технологічний розвиток підприємства.

Зазначимо, що в даному дослідженні термін «інноваційний» розглядається з позиції техніко-технологічних інновацій, а не з огляду на загальний вектор розвитку підприємств (а саме так найчастіше розуміється дане поняття в літературних джерелах).

Аналіз літературних джерел показує наявність великої кількості показників, за допомогою яких оцінюють соціальну складову розвитку підприємств. Велика кількість показників призводить до їх дублювання, ускладнення процесу збору, обробки та оцінки даних. Згідно з [4] показники для оцінки рівня соціального розвитку

можна розділити на наступні групи: умови, характери і зміст праці; структура колективу; стимули до праці; задоволення соціально-побутових потреб; задоволення фізичних і культурних потреб; морально-психологічний клімат; соціальна активність робітників. Нами пропонується враховувати основні, найбільш вагомi, на нашу думку, показники, але, в той же час, такі, що розкривають всі аспекти рівня соціального розвитку ПЗТ та можуть бути розраховані за уніфікованими формами звітності й з мінімальними часовими витратами на пошук та обробку інформації.

В процесі дослідження рівня розвитку організаційних характеристик підприємств залізничного транспорту пропонується проводити аналіз за наступними показниками, що його характеризують: швидкість інформаційних потоків; якість кінцевої інформації; наявність та якість зворотного зв'язку; дублювання функцій та повноважень; рівень заохочення творчості та ініціативності; рівень обґрунтованості рішень; ступінь інформованості робітників про діяльність підприємства, цілі та програми; достатність інформації для прийняття рішень; ступінь залучення працівників до процесу управління; рівень соціальної відповідальності; ефективність діяльності відділу, що займається питаннями професійного розвитку персоналу; ефективність діяльності відділу, що займається управлінням інформаційними потоками, акумуляцією, обробкою, генеруванням знань; ступінь відповідності організаційної культури пріоритетам інноваційного, безперервного, інтелектуального розвитку; ступінь відповідності наявних інформаційних ресурсів інноваційним завданням ПЗТ. Аналіз проводився за допомогою експертного методу дослідження: методом безпосереднього оцінювання (бальним методом), для якого була розроблена анкета.

Середнє значення показників як бальної оцінки за параметрами, так і показників вагомості кожного з них розраховується за формулою:

$$\bar{A}_j = \frac{\sum_{i=1}^n A_{ij}}{n} \quad (4)$$

де:  $\bar{A}_j$  - середнє значення j-го показника;

$A_{ij}$  – значення j-го показника, даного i-м експертом;

n – кількість експертів.

Значення інтегрального показника рівня розвитку організаційних характеристик визначається за формулою:

$$I_{орг} = \frac{\sum_{j=1}^m \alpha_j \times \bar{A}_j}{\sum_{j=1}^m \alpha_j} \quad (5)$$

де:  $I_{орг}$  – інтегральний показник рівня розвитку організаційних характеристик підприємств залізничного транспорту;

$\alpha_j$  – вагомість j-го показника;

m – кількість показників.

Аналіз літературних джерел, в т.ч. зарубіжних, показує наявність дуже незначної кількості методик розрахунку (аналізу) рівня екологічного розвитку підприємств, що так чи інакше не відповідають вимогам, що ми висуваємо до неї, а саме: наявність невеликої кількості показників, вихідні дані для розрахунку яких можна знайти в основних формах звітності підприємства; простота використання; можливість зіставлення оцінок, отриманих в різні роки, для різних підприємств; значення інтегрального показника повинно знаходитися в числовому інтервалі від 0 до 1, при якому за 1 приймається найкраще значення показника.

Зазначимо, що запропонована методика містить мінімально достатній рівень показників для оцінки рівня розвитку ПЗТ. На практиці вона може бути розширена та доповнена.

Показники, за допомогою яких розраховується загальний рівень розвитку ПЗТ, в узагальненому вигляді представлені в таблиці 1.

Таблиця 1

Показники розрахунку рівнів економічного, інноваційного, соціального, екологічного розвитку та розвитку організаційних характеристик

Показник	Метод розрахунку	Вид показника
1	2	3
1. Показники рівня економічного розвитку		
1.1. Показники рентабельності підприємства		
1.1.1. Рентабельність звичайної діяльності	Відношення суми прибутку (збитку) звичайної діяльності до виручки від реалізації	С
1.1.2. Рентабельність експлуатації	Відношення суми прибутку (збитку) від перевезень до витрат з перевезень	С

## Економіка підприємства

Продовження табл.1

1	2	3
1.1.3 Рентабельність загального капіталу (чиста)	Відношення суми чистого прибутку (збитку) до валюти балансу	С
1.1.4 Рентабельність власного капіталу	Відношення суми чистого прибутку (збитку) до суми власного капіталу	С
1.2. Показники фінансової стійкості		
1.2.1 Коефіцієнт концентрації власного капіталу	Відношення суми власного капіталу до валюти балансу	С
1.2.2 Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	Відношення суми позикового капіталу до валюти балансу	Д
1.2.3 Коефіцієнт співвідношення власного і позикового капіталу	Відношення суми позикового капіталу до суми власного капіталу	Д
1.3. Показники оцінки платоспроможності		
1.3.1 Коефіцієнт поточної ліквідності	(Оборотні активи + Витрати майбутніх періодів) / (Поточні зобов'язання + Доходи майбутніх періодів)	С
1.3.2 Коефіцієнт швидкої ліквідності	(Оборотні активи + Витрати майбутніх періодів - Запаси) / (Поточні зобов'язання + Доходи майбутніх періодів)	С
1.3.3 Коефіцієнт абсолютної ліквідності	(Грошові кошти та їх еквіваленти + Поточні фінансові інвестиції + Витрати майбутніх періодів) / (Поточні зобов'язання + Доходи майбутніх періодів)	С
1.4. Показники оцінки ділової активності		
1.4.1 Коефіцієнт обігу загального капіталу	Чистий дохід від реалізації + ін. доходи від операційної, фінансової, інвестиційної діяльності / середній загальний капітал	С
1.4.2 Коефіцієнт обігу оборотних активів	Чистий дохід від реалізації / середні оборотні активи	С
1.4.3 Коефіцієнт обігу запасів	Чистий дохід від реалізації / Середні запаси	С
1.4.4 Коефіцієнт обігу власного капіталу	Чистий дохід від реалізації ін. доходи від операційної, фінансової, інвестиційної діяльності / середній власний капітал	С
1.5. Показники ефективності використання ресурсів		
1.5.1 Продуктивність праці, тис прив. т-км на 1 роб. експл.	Обсяг приведеної продукції (тис прив. т-км) / Середньооблікова чисельність робітників експлуатації (люд)	С
1.5.2 Коефіцієнт ефективності нарахування заробітної плати	Темп росту продуктивності праці / Темп росту середньої заробітної плати	С
1.5.3 Матеріаломісткість продукції	Сума матеріальних витрат (тис. грн.) / загальний обсяг реалізованої продукції (тис. грн.)	Д
1.5.4 Фондовіддача	Обсягу реалізованої продукції (прив т-км) / середньорічна вартість основних фондів (тис. грн.)	С
1.5.6 Фондоозброєність праці	Середньорічна вартість основних фондів (тис. грн.) / середньоспискова чисельність працівників (люд)	С
2. Показники рівня інноваційного розвитку		
2.1 Показники, що характеризують інноваційну діяльність		
2.1.1 Питома вага витрат на НДДКР	Відношення суми витрат на НДДКР до загальної суми загально виробничих витрат (тис. грн.)	С
2.1.2 Питома вага витрат на винахідництво та раціоналізаторство	Відношення суми витрат на винахідництво та раціоналізаторство (тис. грн.) до загальної суми загально виробничих витрат (тис. грн.)	С
2.1.3 Питома вага витрат на дослідження та випробувальні роботи	Відношення суми витрат на дослідження та випробувальні роботи (тис. грн.) до загальної суми загально виробничих витрат (тис. грн.)	С
2.1.4 Питома вага витрат на інновації та інформатизацію	Відношення суми витрат на інновації та інформатизацію (тис. грн.) до загальної суми загально виробничих витрат (тис. грн.)	С

## Економіка підприємства

Продовження табл.1

1	2	3
2.1.5 Питома вага на інформаційне забезпечення процесу управління	Відношення суми витрат на супроводження та автоматизовану обробку документів до загальної суми виробничих витрат по експлуатації по елементу «Інші» (тис. грн.)	С
<b>2.2 Показники техніко-технологічного розвитку</b>		
2.2.1 Коефіцієнт зносу	Відношення суми зносу основних засобів до їх початкової вартості (тис. грн.)	Д
2.2.2 Коефіцієнт заміни	Відношення вартості основних фондів, що вибули до вартості основних фондів, що надійшли (тис. грн.)	С
2.2.3 Рівень технічного розвитку підприємства	Відношення витрат на будівництво та реконструкцію, придбання транспорту та обладнання (тис. грн.) до загальної суми капітальних інвестицій (тис. грн.)	С
2.2.4 Прибуток на 1 грн транспортних засобів	Відношення суми валового прибутку від реалізації до середньої вартості основних засобів (тис. грн.)	С
2.2.5 Середньодобова продуктивність локомотива, тис. ткм бруто	Розрахункові дані	С
2.2.6 Середньодобова продуктивність вантажного вагона, ткм нетто	Розрахункові дані	С
2.2.7 Відсоток порожнього пробігу вагона до навантаженого, %	Розрахункові дані	Д
2.2.8 Простій вагона на 1-ій технічній станції, год	Розрахункові дані	Д
<b>3. Показники рівня соціального розвитку</b>		
3.1 Рівень виконання санітарно-гігієнічних умов праці	Відношення чисельності працівників, що працюють в умовах, що не відповідають нормам, до середньооблікової чисельності працівників	Д
3.2 Питома вага працівників, що мають вищу освіту	Відношення чисельності працівників, що мають повну вищу освіту до середньооблікової чисельності	С
3.3 Питома вага працівників, що мають науковий ступінь	Відношення чисельності працівників, що мають науковий ступінь до середньооблікової чисельності	С
3.4 Питома вага працівників, що пройшли професійну підготовку	Відношення чисельності працівників, яких навчено новим професіям, до середньооблікової чисельності працівників	С
3.5 Питома вага працівників, що підвищили кваліфікацію	Відношення чисельності працівників, що підвищили кваліфікацію, до середньооблікової чисельності працівників	С
3.6 Рівень креативності працівників	Відношення чисельності винахідників та раціоналізаторів до середньооблікової чисельності працівників	С
3.7 Коефіцієнт плинності кадрів	Відношення суми чисельності працівників, що звільнені за власним бажанням та порушенням трудової дисципліни, до середньооблікової чисельності працівників	Д
3.8 Ступінь заохочення праці	Відношення величини премій до середньої заробітної плати, що припадають на одного працівника	С
<b>4. Показники рівня розвитку організаційних характеристик</b>		
4.1 Швидкість інформаційних потоків	Експертним шляхом	С
4.2 Якість кінцевої інформації	Експертним шляхом	С
4.3. Наявність та якість зворотнього зв'язку	Експертним шляхом	С
4.4. Дублювання функцій та повноважень	Експертним шляхом	Д
4.5. Рівень заохочення творчості, ініціативності	Експертним шляхом	С
4.6. Рівень обґрунтованості рішень	Експертним шляхом	С

1	2	3
4.7. Ступінь інформованості робітників про діяльність підприємства, цілі та програми	Експертним шляхом	С
4.8. Достатність інформації	Експертним шляхом	С
4.9. Ступень залученості працівників до процесу управління	Експертним шляхом	С
4.10. Рівень соціальної відповідальності	Експертним шляхом	С
4.11. Наявність відділу, що займається питаннями професійного розвитку персоналу	Експертним шляхом	С
4.12. Наявність відділу, що займається управлінням інформаційними потоками, акумуляцією, обробкою, генеруванням знань	Експертним шляхом	С
4.13. Відповідність організаційної культури пріоритетам інноваційного, безперервного, інтелектуального розвитку	Експертним шляхом	С
4.14. Відповідність наявних інформаційних фондів інноваційним завданням ПЗТ	Експертним шляхом	С
<b>5. Показники рівня екологічного розвитку</b>		
5.1 Питома вага витрат на природоохоронні заходи	Відношення суми витрат на природоохоронні заходи до загально виробничих витрат підприємства (тис. грн.)	С
5.2 Питома вага витрат по експлуатації на розробку та впровадження прогресивних (ресурсозберігаючих) технологій	Відношення суми витрат по експлуатації на впровадження прогресивних технологій до виробничих витрат по експлуатації по елементу Інші (тис. грн.)	С
5.3 Питома вага збору за забруднення навколишнього природного середовища	Відношення суми збору за забруднення навколишнього природного середовища до виробничих витрат по експлуатації по елементу Інші (тис. грн.)	Д

Показники можна розділити на два види: стимулятори (С) та дестимулятори (Д). Збільшення перших позитивно впливає на загальний рівень розвитку підприємства (функціональної сфери тощо), другі, навпаки, негативно впливають на рівень розвитку, тому надається перевага при зменшенні їх абсолютної виміру.

Для розрахунку наступних інтегральних показників: рівня економічного, інноваційного, соціального, екологічного розвитку, скористаємось методом рейтингової оцінки, що був обраний через його наступні переваги: простоту розрахунків, мінімальну кількість часу на збір та обробку даних (при наявності вихідної інформаційної бази), можливість використання на різних ПЗТ, можливість порівняння результатів розрахунків, що проведені в різні часові проміжки й для різних ПЗТ, можливість використання при прогнозуванні та плануванні інтегральних показників.

Рейтингова оцінка розраховується за формулою:

$$R = \sqrt{\sum_{i=1}^n K_i (1 - X_i)^2} \quad (6)$$

де: n – кількість показників;

K – коефіцієнт вагомості i-го показника ( $\sum K_i = 1$ );

X – стандартизоване значення i-го показника.

Для показників-стимуляторів стандартизоване значення розраховується за формулою:

$$X = \frac{a}{\max a} \quad (7)$$

де: a – значення показника-стимулятора;

max a – максимальне еталонне значення показника-стимулятора.

Для показників-дестимуляторів стандартизоване значення визначається як:

$$X = \frac{\min a}{a} \quad (8)$$

де: min a – мінімальне еталонне значення показника-дестимулятора.

В якості еталонного значення показника на практиці можуть обиратися як найкращі

показники серед конкуруючих підприємств однієї галузі, нормативні значення (за наявності), бажані значення (обрані вищим керівництвом при формуванні «образу» підприємства в майбутньому). В нашому випадку неможливо обрання еталонного значення серед конкурентів, тому що ПЗТ є монопольними в галузі залізничного транспорту, а із підприємствами суміжних галузей порівнювати неможна через значну відмінність в технології виробництва, обсягах ринку, сегментації ринку та ін. Вибирати показник-еталон як єдиний для всіх ПЗТ теж неможна через відмінність як умов функціонування (територіальних), так і структури самого підприємства, його розміру, структури обсягів перевезень та ін. Тому в якості еталонного показника пропонуємо обирати (за відсутності нормативного значення) найкраще значення показника за тими роками, що досліджуються. По-перше, ми точно знаємо, що такий еталон є досяжним. По-друге, це значно спростить розрахунки. По-третє, дасть можливість порівняння рівнів розвитку різних ПЗТ через відносність показників.

Особливістю методу рейтингової оцінки є те, що чим нижче рівень рейтингу, тим вище значення рівня його розвитку. Тому для зручності сприйняття використаємо модифікований показник рейтингової оцінки ( $R'$ ), що має прямо пропорційну залежність із рівнем розвитку ПЗТ та має максимальне значення, що дорівнює одиниці.

$$R' = 1 - R \quad (9)$$

де:  $R'$  – модифікований показник рейтингової оцінки інтегрального показника інноваційного розвитку ПЗТ;

$R$  – показник рейтингової оцінки інтегрального показника інноваційного розвитку ПЗТ, обчислений традиційним способом.

**Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Таким чином, на основі аналізу, узагальнення, модифікації та доповнення існуючих методик оцінок різних рівнів розвитку підприємств пропонується методика оцінки загального рівня розвитку підприємств залізничного транспорту, що включає аналіз всіх складових та функціональних видів розвитку підприємства.

**Анотація.** В статтю пропонується методика оцінки загального рівня розвитку підприємств залізничного транспорту на основі виділення та оцінки його складових.

**Ключевые слова:** методика, рівень розвитку, підприємства залізничного транспорту, економічне, інноваційне, соціальне, організаційне, екологічне розвиток.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гриньов А.В. Оцінка інноваційного потенціалу підприємства / А.В. Гриньов. // Проблеми науки. - 2003. - № 12. – С. 12-17.
2. Кужда Т. Оцінка інноваційного розвитку промислового підприємства [Електронний ресурс] / Т. Кужда. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Vtneu/2007\\_3/pdf/Kuzhda%20T..pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vtneu/2007_3/pdf/Kuzhda%20T..pdf)
3. Леснікова М.В. Інноваційна діяльність і формування системи відносних показників фінансового стану підприємства / М.В. Леснікова // Проблеми науки. -2003. - № 3. – С. 17-31.
4. Пшенична О.М. Управління соціальним розвитком колективу підприємства (на прикладі залізничного транспорту): автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / О.М. Пшенична; Укр. держ. акад. заліз. трансп. — Х., 2008. — 19 с.
5. Бурмака М.М. Оцінка соціально-економічного розвитку підприємства / М.М. Бурмака, Ю.В. Нечипорук // Економіка транспортного комплексу. - 2009. - № 13. – С. 138-146.
6. Соколов С.Н. Оценка социально-эколого-экономического благополучия городов Югры [Електронний ресурс] / С.Н. Соколов // Развитие современной экологии. – Режим доступу: <http://ecotext.ru/184.html>
7. ГОСТ Р ИСО 14015-2007 «Экологическая оценка участков и организаций»
8. Аксенова О.Т. Учебно-методический комплекс по дисциплине "Экспертиза проектов" для студентов очной и заочной сокращенной форм обучения специальности 28.01.01 "Безопасность жизнедеятельности в техносфере" /О.Т. Аксенова. – Благовещенск: Амурский гос. ун-т, 2008. – 64 с.
9. Игнатов В.Г. Экологичный менеджмент / В.И. Игнатов, А.В. Кокин. – Ростов на Дону, 1997. – 120 с.
10. Бычкова Е.А. Региональный менеджмент: социально-экологический аспект / Е.А. Бычкова // Менеджмент в России и за рубежом. – 2005. - № 4. - С. 128-137.
11. Джигерей В.С. Экология та охорона навколишнього природного середовища: Навч. посібник / В.С. Джигерей. – К. : Знання, 2007. – 422 с.

**Summary.** It is offered the methods of an estimation of the general level of development of the railway transport's enterprises on the basis of allocation and evaluation of its components in the article.

**Keywords:** methodology, level of development of railway transport's enterprise; economic, innovation, social, organizational and ecological development.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Мельник В.О.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 65.012.32:656.2

## МОДЕЛЮВАННЯ ПРОЦЕСІВ АДАПТАЦІЇ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Янченко Н.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

*Стаття присвячена дослідженню моделювання процесів адаптації на підприємствах залізничного транспорту в системі адаптивного управління.*

*Ключові слова: адаптація, процеси адаптації, адаптивне управління моделювання, підприємства залізничного транспорту.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** В наш час своєчасна і ефективна адаптація є необхідною умовою виживання підприємств залізничного транспорту в швидко змінному ринковому середовищі, а також досягнення поставлених цілей, що у свою чергу є критерієм успіху їх діяльності. Тому виникає необхідність в перебудові систем управління підприємствами з урахуванням вимог, що висуваються сучасною економікою, а саме впровадження адаптивної системи управління підприємством, що володіє властивостями гнучкості, стійкості і маневреності, орієнтованої, перш за все, на підвищення життєздатності вітчизняних підприємств залізничної галузі і укріпленні їх конкурентного статусу на фаціальному та міжнародному ринку.

Забезпечення ефективності адаптивного управління на підприємствах залізничного транспорту потребує використання моделювання, яке поглиблює економічний аналіз, розширює інформацію та інтенсифікує розрахунки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичні та практичні питання адаптації підприємств розглядаються у працях І. Ансоффа, О.С. Віханського, Г.В. Єльнікової, П. Друкера, Г. Мінцберга, М.М. Лепи, В.С. Пономаренка, А.Д. Стрикленда, А.А. Томпсона, О.М. Тридід, З.Є. Шершньової [1-10]. В цих роботах найчастіше висвітлюються проблеми і процеси адаптації функціональних аспектів діяльності підприємств. У деяких роботах процеси адаптації досліджують

як окрему систему, що функціонує на підприємстві.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Разом з тим потребують подальшого опрацювання методичний апарат адаптивного управління, а саме необхідна розробка підходів до моделювання процесів адаптації на підприємствах залізничного транспорту, що дозволить більш ефективно здійснювати адаптивне управління.

**Мета статті:** Дослідження підходів до моделювання процесів адаптації на підприємствах залізничного транспорту в умовах зміни економічних параметрів зовнішнього і внутрішнього середовища.

**Виклад основного матеріалу.** На сучасному етапі розвитку підприємств залізничного транспорту процеси адаптації мають охоплювати всі складові їх економічного потенціалу і реалізуватись у вигляді таких напрямів змін внутрішнього середовища як: технологічне оновлення, модернізація, зміна структури власності, формування та розвиток механізмів регулювання корпоративних відносин, побудова зовнішніх господарчих зв'язків, перетворення організаційних структур і форм організації господарювання.

Реалізація основних принципів і положень адаптивного підходу до управління підприємством повинна здійснюватись через систему моделей і методів ухвалення управлінських рішень, що мають єдину інформаційну базу, пов'язані один з одним певними інформаційними зв'язками, що дозволяють забезпечити стійкий розвиток