

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

2. Iles, P., Yolles, M. & Altman, Y. (2001). HRM and Knowledge Management: Responding to the Challenge, *Research and Practice in Human Resource Management*, 9(1), 3-33.
3. Mark Lengnick-Hall and Cynthia A Lengnick-Hall, Human Resource Management in the Knowledge Economy: New Challenges, New Roles, New Capabilities, *Berrett-Koehler Publishers, 2003*.
4. Nonaka, I., & Takeuchi, H. (1995). *The Knowledge-Creating Company: How Japanese Companies Create the Dynamics of Innovation*. Oxford University Press, New York.
5. Yolles, M. I. (1999). *Management Systems: a Viable Approach*. Financial Times Pitman, London.
6. Yolles, M. I. (2000). The Theory of Viable Joint Ventures, *Cybernetics and Systems*, 31(4), 371-396.

СУЧАСНА АДАПТАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В КОНТЕКСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ДОНЕЦЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

Зова В.А., к.е.н., доцент кафедри економіка підприємства Донецького інституту залізничного транспорту

Зова В.А. Сучасна адаптація транспортного комплексу в контексті функціонування Донецької залізниці.

В статті розглядається адаптація транспортного комплексу в контексті функціонування Донецької залізниці разом з поглибленим вивченням динаміки проміжного споживання, експорту та імпорту товарів.

Була проведена оцінка техніко-економічного потенціалу залізниць; виконаний розрахунок основних обсягових та якісних показників роботи залізниць; проведений аналіз основних засобів і матеріальних ресурсів, проведений аналіз трудових ресурсів та аналіз витрат на перевезення; наведені результати перевізної діяльності; розрахована транспортосмість залізниць, проведено прогнозування перевезень і вантажообігу залізничного транспорту на подальшу перспективу.

Ключові слова: рівень адаптації, економічний потенціал, оцінка, транспортосмість, техніко-економічні показники, залізничний комплекс.

Зова В.А. Современная адаптация транспортного комплекса в контексте функционирования Донецкой железной дороги.

В статье рассматривается адаптация транспортного комплекса в контексте функционирования Донецкой железной дороги вместе с углубленным изучением динамики промежуточного потребления, экспорта и импорта товаров.

Была проведена оценка технико-экономического потенциала железных дорог; выполнен расчет основных объемных и качественных показателей работы железных дорог; проведен анализ основных средств и материальных ресурсов, проведен анализ трудовых ресурсов и анализ затрат на перевозку; приведены результаты перевозочной деятельности; рассчитана транспортосместность железных дорог, проведено прогнозирование перевозок и грузооборота железнодорожного транспорта на дальнейшую перспективу.

Ключевые слова: уровень адаптации, экономический потенциал, оценка, транспортосместность, технико-экономические показатели, железнодорожный комплекс.

Zova VA A modern adaptation of the transport sector in the context of the functioning of Donetsk railway.

The paper considers an adaptation of the transport sector in the context of the functioning of the Donetsk railway, along with in-depth study of the dynamics of intermediate consumption, exports and imports.

It was evaluated the technical and economic potential of railways made the calculation of basic and quality obshyahovyh railways, the analysis of fixed assets and material resources, the analysis of labor and cost analysis for transportation, are the results of traffic activity, calculated transportoyemkist railways carried traffic forecasting and rail freight transport beyond.

Keywords: level adaptation, economic potential, assessment, transportoyemnist, technical and economic parameters, railway complex.

Постановка проблеми Важливим аспектом регіонального розвитку України виступає налагодження транскордонного співробітництва між прикордонними регіонами та територіями, основною формою якого є сврорегіони. Європейська комісія вважає співробітництво в рамках сврорегіонів найкращою формою розвитку взаємовідносин між прикордонними територіями. Більш того, як демонструє практичний досвід, Європейська комісія більш охоче виділяє фінансування для проектів, що здійснюються у рамках сврорегіонів.

Співробітництво в рамках сврорегіонів надає додаткові важелі щодо впровадження інфраструктурних проектів на державному кордоні, у сфері транспорту, сприяє запровадженню інноваційної моделі розвитку регіонів, посиленню економічних зв'язків та бізнес активності, науково-технічного, освітнього, культурного обміну, а також виконання економічних і соціальних проектів.

В сучасних умовах господарювання виникає необхідність перебудови системи управління підприємствами залізничного транспорту з урахуванням вимог залізничних умов. Впровадження адаптивної системи управління підприємством, що володіє властивостями гнучкості, стійкості і маневреності, орієнтовано, перш за все, на підвищення життєздатності вітчизняних підприємств залізничного транспорту і укріпленні їх конкурентного статусу. Важливим елементом такої системи є оцінка рівня адаптації, що дозволить розробити відповідні корегувальні (адаптаційні) дії та забезпечити їх ефективну реалізацію.

Аналіз останніх досліджень та публікацій Управління адаптацією сучасними вітчизняними підприємствами присвятили дослідження Буднік М.М., Грибик І.І., Лапін С.В., Плетнікова І.Л. та ін.

Виділення проблеми, що не розв'язана Зараз сучасне зовнішнє та внутрішнє середовище дуже впливає на рівень адаптації кожного підприємства, тому оцінювання рівня адаптації підприємств залізничного транспорту є досить актуальним питанням та є **метою** даної статті.

Результати дослідження Для досягнення поставленої задачі розглянемо сутність та склад економічного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Сьогодні існує декілька підходів до визначення економічного потенціалу підприємства (ЕПП):

1. Під ЕПП розуміють сукупність існуючих у наявності ресурсів;
2. ЕПП розглядають як виробничу потужність підприємства;
3. ЕПП визначається потенціалом продаж або виступає як абсолютна межа попиту на продукцію підприємства (маркетинговий підхід);
4. ЕПП характеризують як величину максимального прибутку, отриманого від усіх видів діяльності підприємства.

Таким чином, економічний потенціал підприємств залізничного транспорту є характеристикою їх внутрішніх можливостей для здійснення транспортного обслуговування і отримання відповідного доходу.

У якості основних структуроутворюючих елементів економічного потенціалу підприємства виділяють такі складові: виробничий потенціал; фінансовий потенціал; організаційний потенціал; управлінський потенціал; інформаційний потенціал; інноваційний потенціал; соціальний потенціал; ринковий потенціал.

Ці складові також можна розглядати як елементи економічного потенціалу підприємств залізничного транспорту. При цьому наявність значної кількості структурних підрозділів залізниць, їх функціональні відмінності і територіальна відокремленість та великі розміри (за обсягом робіт і кількістю працівників) вимагають дослідження окремо економічного потенціалу на різних рівнях організаційно-управлінської структури залізничного транспорту, а саме: залізниць, структурних підрозділів, та їх більш елементних складових до яких запропоновано віднести бізнес-процеси.

Ґрунтуючись на вищезазначеному, розроблено показник рівня адаптації, при визначенні якого враховується думка експертів щодо

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

стану параметрів економічного потенціалу підприємств залізничного транспорту на різних рівнях управління ними (бізнес-процесів, структурного підрозділу і залізниці в цілому). Запропоновано визначати стан параметрів відповідно до їх вкладу в забезпечення стійкості як критичний, слабкий і сильний.

Оцінка здійснюється для усіх рівнів управління за формулою [1]:

$$RA = (ax+by+cz)/n, \quad (1)$$

де RA – рівень адаптації;

a, b, c – значення критичного, слабкого і сильного параметрів відповідно;

x, y, z – кількість критичних, слабких і сильних факторів відповідно.

Особливу увагу необхідно приділити управлінню кадрових складових економічного потенціалу залізниці, тому що адаптивність цих параметрів знаходиться на критичному рівні.

Рівень адаптації визначається за розробленою шкалою:

- від cz до $0,8 cz$ – достатній рівень адаптації для забезпечення стійкості економічного потенціалу;
- від $0,8 cz$ до $0,6 cz$ – задовільний;
- від $0,6 cz$ до $0,4 cz$ – ймовірний;
- від $0,4 cz$ до $0,2 cz$ – критичний;
- від $0,2 cz$ до 0 – небезпечний.

Визначимо показники оцінки рівня адаптації складових економічного потенціалу по деяким залізницям України за формулою (1).

Розрахунок представлений у таблиці 1.

1. Рівень адаптації кадрового рівня управління економічним потенціалом залізниць України:

Донецька: $RA = (0,014*2 + 0,027*1)/3 = 0,018$
 Львівська: $RA = (0,009*2 + 0,021*1)/3 = 0,013$
 Південно - Західна: $RA = (0,0059*2 + 0,021*1)/3 = 0,01$
 Придніпровська: $RA = (0,01*1 + 0,002*1 + 0,018*1)/3 = 0,01$

2. Рівень адаптації матеріально-технічного рівня управління економічним потенціалом:

Донецька: $RA = (0,18*2 + 0,605*1 + 4,5*1)/4 = 1,3$
 Львівська: $RA = (0,11*2 + 0,73*1 + 3,7*1)/4 = 1,2$
 Південно - Західна: $RA = (0,01*2 + 0,64*1 + 3,82*1)/4 = 1,12$
 Придніпровська: $RA = (0,03*1 + 0,56*1 + 4,0*1)/4 = 1,15$

Таблиця 1 «Розрахунок показників оцінки рівня адаптації економічного потенціалу залізниць України»

Складові економічного потенціалу	Донецька залізниця	Південно – Західна залізниця	Придніпровська залізниця	Львівська залізниця
1	2	3	4	5
Кадрові показники				
1. Коефіцієнт плинності	0,014	0,0059	0,01	0,009
2. Коефіцієнт обороту по вибуттю	0,014	0,013	0,002	0,009
3. Коефіцієнт обороту по прийому	0,027	0,021	0,018	0,021
Матеріально-технічні показники				
1. Коефіцієнт придатності	0,18	0,01	0,03	0,11
2. Фондовіддача	0,605	0,64	0,56	0,73
3. Матеріаломісткість	0,22	0,26	0,25	0,27
4. Матеріаловіддача	4,5	3,82	4,0	3,7
Фінансово-інвестиційні показники				
1. Рентабельність продукції	15,9	16,3	15,85	13,9
2. Рентабельність активів (підприємства)	0,0067	0,004	0,016	0,0074
3. Рентабельність власного капіталу	0,0094	0,005	0,0032	0,0101
4. Рентабельність продаж	0,091	0,051	0,095	0,083
5. Коефіцієнт поточної ліквідності	0,94	0,1	1,49	1,03
6. Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,77	0,06	1,25	0,68
7. Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,02	0,003	0,03	0,006
8. Коефіцієнт оборотності запасів	9,32	1,09	13,7	7,8
9. Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	9,46	43,2	34,82	39,46
10. Коефіцієнт автономії	0,71	0,4	0,72	0,74
11. Коефіцієнт поточної платоспроможності	0,03	0,004	1,49	0,01

3. Рівень адаптації фінансово-інвестиційних складових економічного потенціалу залізниць:

Донецька: $RA = (0,01*8 + 2,44*2 + 15,9*3)/11 = 1,8$
 Львівська: $RA = (0,01*7 + 1,03*3 + 39,46*1)/11 = 3,8$
 Південно - Західна: $RA = (0,003*8 + 1,09*2 + 43,2*1)/11 = 4,13$
 Придніпровська: $RA = (0,016*4 + 1,49*3 + 15,85*1)/11 = 1,85$

Таким чином, застосування запропонованого підходу до оцінки рівня адаптації дозволяє об'єктивно оцінити адаптованість параметрів економічного потенціалу, для забезпечення ефективності адаптивного управління на підприємствах залізничного транспорту.

Рівень адаптації також характеризується рівнем транспортності. Для оцінки техніко-економічного потенціалу залізниць України необхідно розрахувати показник транспортності проміжного споживання.

Традиційно основними факторами, від яких залежать обсяг перевезень і вантажообіг, вважають обсяг виробництва (випуск) продукції, обсяг оптового товарообороту, їх структуру, розміщення вантажоутворюючих підприємств на території країни, спеціалізацію і кооперацію підприємств, розподіл перевезень між видами транспорту, розвиток зовнішньоекономічних зв'язків тощо.

В економіці залізничного транспорту давно відомим є показник «транспортності». Зазвичай він розраховується як відношення вантажообігу до обсягу виробництва і відображає обсяг транспортної роботи на одиницю виробленої продукції (т км/т). Цей показник може розраховуватися як за видами транспорту, так і родами вантажу. У 2001 р. українські вчені для прогнозування вантажообігу залізничного транспорту використовували показник «транспортності ВВП у порівнянних цінах». Виходячи з прогнозів ВВП і можливої транспортності ВВП у майбутньому, визначалися перспективи розвитку вантажообігу залізничного транспорту на 2005 і 2010 рр [2].

Економічна суть транспортності проміжного споживання полягає у тому, що українські підприємства вантажоутворюючих галузей, продаючи і купуючи продукцію один в одного у межах території України користуються послугами транспорту, в тому числі залізничного. Щоб довести продукцію на суму 1000 грн. від виробника до проміжного споживача (наступного виробника), залізничний транспорт виконує певну роботу, виражену в тонно-кілометрах.

Україна має багаті сировинні ресурси та відповідну інфраструктуру для їх переробки. Для перевезення масових вантажів

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

традиційно використовується залізничний транспорт. Частка вугілля, руди, чорних металів, нафти і нафтопродуктів, хлібних вантажів, коксу, добрив, цементу, лісових вантажів у 2004 р. становила понад 80% обсягу вантажоперевезень залізничного транспорту. Для власників цих вантажів перевезення іншими видами транспорту є неефективним, оскільки вони перевозяться на далекі відстані, а вартість вантажів невелика порівняно з наукомісткою і високовартісною продукцією, що перевозиться в основному автомобільним транспортом.

Зазначені види вантажів є основою функціонування вантажного залізничного транспорту України. Тому вантажообіг завжди залежатиме від розвитку добувної промисловості і тих галузей економіки, які пов'язані з переробкою сировини, виготовленням матеріалів, комплектуючих і готових виробів, їх подальшою реалізацією. Прогнозування за родами вантажів є наступним етапом прогнозування і здійснюється на мікрорівні, в тому числі для окремих залізниць. В економіці залізничного транспорту давно відомим є показник «транспортосемність». Зазвичай він розраховується як відношення вантажообігу до обсягу виробництва і відображає обсяг транспортної роботи на одиницю виробленої продукції (т*км/т). Цей показник може розраховуватися як за видами транспорту, так і родами вантажу [3].

$$T_{\text{фак}} = \frac{\text{Вантажообіг}}{\text{Проміське виробництво}} \quad (2)$$

Економічна суть транспортосемності проміжного споживання полягає у тому, що українські підприємства вантажоутворюючих галузей, продаючи і купуючи продукцію один в одного у межах території України, користуються послугами транспорту, в тому числі залізничного. Щоб довести продукцію на суму 1000 грн. від виробника до проміжного споживача (наступного виробника), залізничний транспорт виконує певну роботу, виражену в тонно-кілометрах.

Проаналізуємо динаміку транспортосемності по деяким залізницям та в цілому по Укрзалізниці, таблиця 2.

Отже порівнюючи транспортосемність проміжного споживання Донецької, Львівської та всього залізниць по Україні можна зробити висновок, що темп росту у 2010 році в порівнянні із попереднім найкращий у Львівській залізниці і дорівнює 94,14% в порівнянні з іншими залізницями та по Укрзалізниці – 87,91%.

За прогнозом Ради з вивчення продуктивних сил України Національної академії наук України, видобування вугілля в Україні у 2015 р. збільшиться майже на 40%, нафти – на 35%. Очікується нарощування обсягів переробки нафти завдяки більш повному використанню потужностей, підвищенню глибини переробки нафти та розширенню асортименту якісних видів нафтопродуктів. У прогнозованому періоді темпи зростання виробництва продуктів нафтопереробки, коксу майже у два рази перебільшуватимуть темпи видобування енергетичних матеріалів. У результаті обсяги перевезень (відправлень) вантажів залізничним транспортом зростуть з 383 млн. т у 2013 р. до 679 млн. т у 2015 р., тобто на 75%. Проте частка залізничного транспорту серед усіх видів транспорту майже не зміниться – вона залишиться на рівні 25-26% [4].

Таблиця 2 – Розрахунок рівня транспортосемності по деяким залізницям та в цілому по Укрзалізниці за 2011-2012 рр.

Показники	Донецька зал.		Львівська залізниця		Південно-Західна залізниця		Придніпровська залізниця		Укрзалізниця	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Проміське споживання (млн. грн.)	112063,7	141706,3	112063,7	141706,3	112063,7	141706,3	112063,7	141706,3	672382	850238
Тарифний вантажообіг (млн. т.км.)	32142,8	37266,0	15634,8	18614,4	37750,0	42410,8	41068,8	45360,6	196188,4	218091,2
Транспортосемність проміжного споживання	0,29	0,26	139,5	131,3	0,34	0,30	366,48	320,10	0,29	0,26
Темп росту, %	91,67		94,12		92,0		87,34		87,91	

Висновки і пропозиції Отже, зміни, що відбуваються, і перспективи розвитку вантажоутворюючих галузей економіки України вимагають поглибленого вивчення динаміки проміжного споживання, експорту та імпорту товарів, проведення дальших наукових досліджень щодо оцінки наявної системи статистичної інформації та можливостей її використання для прогнозування перевезень і вантажообігу залізничного транспорту.

На сучасному етапі економічного розвитку важливого значення набуває якісне задоволення попиту на перевезення вантажів. Техніко-економічний аналіз - це, в основному, внутрішньогосподарський аналіз. Для оцінки техніко-економічного потенціалу залізниць був виконан розрахунок основних обсягових та якісних показників роботи залізниць, проведено аналіз основних засобів і матеріальних ресурсів, аналіз трудових ресурсів, аналіз витрат на перевезення та результати перевізної діяльності, розрахована транспортосемність залізниць.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Буднік М.М. Адаптація промислових підприємств до ринкових умов господарювання: автореф. дис. на здобуття ступеня канд. екон. наук: спец. 08.01.01 «Економіка, організація та управління підприємством» / М.М. Буднік. – Харків, 2002. - 20 с.
2. Грибик І.І. Управління процесом адаптації промислових підприємств до ринкових умов господарювання: автореф. дис. на здобуття ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 «Економіка, організація та управління підприємством» / М.М. Буднік. – Львів, 2005. - 21 с.
3. Лапін Е.В. Экономический потенциал предприятия / Е.В. Лапін. – Суми: Университетская книга, 2004. - 360 с.
4. Плетнікова І.Л. Кількісна оцінка величини і ефективності виробничого потенціалу локомотивного депо / І.Л. Плетнікова, О.Ф. Оніщенко // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2006. - №13. - с. 169-177.

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ МЕТОДОМ DEA

Іванов С.Н., к.э.н., доц., кафедры прикладной экономики и бизнес-администрирования Донецкого национального университета
Бугаевский Т.Ю., студент магистерской программы «Прикладная экономика» Донецкого национального университета.

Іванов С.М., Бугаевський Т.Ю. Оцінка ефективності підприємств металургійної галузі методом DEA

Металургійна галузь України є бюджетоутворюючою. Конкуренція на ринку металургійної продукції дуже висока. Для оцінки ефективності роботи підприємств галузі можуть бути використані різні методи. У статті розглядається застосування методу Data