

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТУ

ПІНЧУК СВІТЛАНА СТАНІСЛАВІВНА

УДК 338.47:330.131.5:656.2

**НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ
ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2016

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Державному економіко-технологічному університеті транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник – доктор економічних наук, доцент
Кравченко Ольга Олексіївна,
Державний економіко-технологічний
університет транспорту,
професор кафедри фінансів і кредиту.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Міщенко Максим Іванович,
Дніпропетровський національний
університет залізничного транспорту імені
академіка В. Лазаряна, професор кафедри
економіки та менеджменту;

кандидат економічних наук, доцент
Вовк Ольга Миколаївна,
Національний авіаційний університет,
доцент кафедри економіки.

Захист відбудеться 19 вересня 2016 р. о 13⁰⁰ год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.820.03 у Державному економіко-технологічному університеті транспорту за адресою: 03049, м. Київ, вул. М. Лукашевича, 19, ауд. 305а.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державного економіко-технологічного університету транспорту за адресою: 03049, м. Київ, вул. М. Лукашевича, 19, другий поверх.

Автореферат розісланий 18 серпня 2016 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

В. П. Гудкова

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. В умовах структурних перетворень ефективність виробництва стає однією з найважливіших передумов сталого функціонування підприємств та забезпечення їх цілеспрямованого розвитку. Динамічність і слабка передбачуваність зовнішнього середовища обумовлюють необхідність удосконалення наявного інструментарію управління підприємствами, зокрема оцінки ефективності їх функціонування в сучасних умовах господарювання.

В Україні традиційні підходи до оцінки ефективності діяльності господарюючих суб'єктів, у тому числі й залізничного транспорту, базуються переважно на фінансових показниках, розрахунок яких здійснюється на основі інформації звітного періоду, що не дозволяє не тільки коректно визначати перспективи розвитку підприємства, аналізувати можливості зростання його майбутньої вартості, враховувати динаміку взаємовідносин з клієнтами, а й оцінювати відповідність показників, які характеризують виробничі та фінансово-економічні процеси, їх оптимальному рівню. Результати розрахунків загальноприйнятих показників ефективності не відображають реального стану справ через недосконалість методик їх визначення та неможливість встановлення єдиних оптимальних значень для всіх підприємств, через існуючі галузеві особливості виробничого процесу та фінансово-економічних відносин. У таких умовах особливого значення набуває розробка сучасних науково-методичних підходів до оцінки ефективності функціонування підприємств з урахуванням галузевої специфіки.

Проблемам ефективного функціонування та розвитку підприємств різних галузей присвячено праці провідних вчених, серед яких слід відзначити Л.І. Абалкіна, А.Г. Аганбегяна, О.І. Амошу, Л.О. Бакаєва, О.В. Бакалінського, В.М. Гейця, В.М. Гурнака, В.Л. Диканя, О.В. Кендюхова, П.І. Підлісного, Т.С. Хачатурова, М.Г. Чумаченко, А.А. Чухно, В.І. Щелкунова та інших. Особливості оцінки ефективності транспортного виробництва, зокрема на залізничному транспорті, відображені в наукових роботах вітчизняних та зарубіжних науковців, таких як А.П. Абрамов, Дж. Андерсен (J. Anderson), Н.І. Богомолова, О.О. Вовк, О.М. Вовк, Н.Г. Винниченко, В.П. Гудкова, С.Л. Джеппсен (S.L. Jeppesen), Г.Д. Ейтутіс, Н.М. Колесникова, В.О. Котик, О.О. Кравченко, Ю.Ф. Кулаєв, Б.М. Лапидус, С. Лельюр (S. Leleur), М.В. Макаренко, М.І. Міщенко, Т.С. Рябчун, І.П. Садловська, В.К. Теллі (W.K. Talley), Н.П. Терьошина, М.Ф. Трихунков, Е.Д. Хануков, Ю.М. Цветов, В.В. Чорний та інших.

Незважаючи на фундаментальність наукового доробку згаданих вчених, питання, пов'язані з удосконаленням методичних засад оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту в умовах інституційних перетворень у галузі, євроінтеграції тощо не набули адекватного розвитку. Це обумовило вибір теми дисертаційної роботи, мету та завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дослідження проводилося у відповідності з основними завданнями підвищення результативності та ефективності функціонування підприємств транспортної галузі, визначених в Державній цільовій програмі реформування залізничного

транспорту України на 2010–2019 роки, Транспортній стратегії України на період до 2020 року та ін. Робота виконана у відповідності із завданнями, поставленими в науково-дослідних роботах, що виконувались у Державному економіко-технологічному університеті транспорту – «Фінансове забезпечення ефективної діяльності залізничного транспорту» (державний реєстраційний номер 0107U004341), в якій автором проаналізовано чинники ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту в умовах реформування, та Чернігівському національному технічному університеті – «Розробка фінансово-економічних засад інноваційного розвитку базових галузей економіки регіону» (державний реєстраційний номер 0110U007062), в якій автором досліджено теоретичні основи ефективності транспортно виробництва. Результати дисертаційного дослідження використані при виконанні науково-дослідної роботи за темою: «Формування механізму ефективного регулювання та управління економічною діяльністю підприємств» (державний реєстраційний номер 0113U007514) наукового журналу «Економіка і фінанси», м. Дніпропетровськ, в якій автором запропоновано структуру механізму оцінки ефективності діяльності на залізничному транспорті та обґрунтовано необхідність і доцільність його оптимізації з позицій комплексно-синергетичного підходу.

Мета і задачі дослідження. *Метою* дисертаційної роботи є обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо удосконалення науково-методичних основ оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту як інструмента управління їх господарською діяльністю.

Реалізація поставленої мети зумовила необхідність вирішення наступних задач:

- дослідити теоретичні основи оцінки ефективності виробництва на підприємствах залізничного транспорту, зокрема класифікацію видів ефективності транспортно виробництва;
- розкрити сутність, зміст та роль факторів ефективності транспортно виробництва на залізничному транспорті;
- проаналізувати підходи до оцінки ефективності підприємств залізничного транспорту в умовах реформування та розвинути методичні основи формування підходу до оцінки ефективності функціонування галузевих підприємств;
- обґрунтувати концептуальні засади оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту;
- встановити та розкрити принципи оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту;
- удосконалити механізм оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту;
- розробити науково-методичні підходи до формування збалансованої системи показників оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту;
- обґрунтувати методичні засади управління ефективністю підприємств залізничного транспорту на підставі функцій управління ефективністю їх діяльності.

Об'єктом дослідження є процес оцінки ефективності функціонування

підприємств залізничного транспорту.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та практичних основ оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

Методи дослідження. Для вирішення окреслених завдань в дисертаційній роботі використовувався комплекс загальнонаукових і специфічних методів дослідження, які забезпечили його концептуальну єдність: *метод діалектичного пізнання* (при дослідженні особливостей виробничої та фінансово-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту); *методи теоретичного узагальнення і системного аналізу* (при вивченні методичних і практичних підходів до оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту, виокремлення комплексу науково-методичних проблем оцінювання ефективності на підприємствах транспортної галузі); *абстрактно-логічний метод* (при обґрунтуванні концептуальних засад оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту); *методи економіко-математичного моделювання* (при побудові концептуальної моделі збалансованої системи показників для підприємств залізничного транспорту); *методи аналізу і синтезу* (для обґрунтування напрямів підвищення ефективності діяльності галузевих підприємств).

Інформаційну базу дослідження складають наукові праці провідних вітчизняних та зарубіжних вчених з проблем оцінювання ефективності функціонування транспортних підприємств, офіційні дані Державної служби статистики України, статистичні матеріали і фінансова звітність підприємств залізничного транспорту України, власні дослідження здобувача.

Наукова новизна одержаних результатів. На основі проведених досліджень обґрунтовані пропозиції, що забезпечують вирішення науково-прикладного завдання – удосконалення науково-методичних основ оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

Наукові рішення, що обґрунтовані в процесі дослідження і визначають новизну дисертації та виносяться на захист, полягають у наступному:

удосконалено:

– *концептуальні засади оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту* за рахунок використання *комплексно-синергетичного підходу*, який на відміну від існуючих підходів базується на комплексному дослідженні транспортно-економічного, позатранспортного та інституційного ефектів та їх сукупного впливу на оцінку ефективності транспортного виробництва, що дозволяє враховувати системний вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовища при діагностиці ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту;

– *класифікацію видів ефективності транспортного виробництва*, в яку додані ознаки «за рівнем достатності» (висока, достатня, недостатня, нульова (відсутній корисний ефект), від’ємна), «за ступенем зростання отриманого ефекту» (первинна, мультиплікативна, синергетична ефективність), тощо. Це дозволило удосконалити систему оцінювання ефективності залізничного транспортного виробництва в сучасних умовах господарювання;

– *класифікацію системи факторів* ефективності транспортного виробництва за рахунок виділення додаткових ознак, а саме регулярності впливу (регулярні, в т. ч. циклічні, періодичні (випадкові)), структури факторів (комплексні, елементарні) тощо; це дозволило обґрунтувати необхідність враховувати синергетичний вплив факторів, їх взаємодію та взаємозалежність, швидкість зміни параметрів окремих факторів, що сприятиме підвищенню якості оцінки ефективності діяльності транспортних підприємств залізничної галузі;

– *принципи оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту* за рахунок їх сутнісного наповнення та поділу згідно порядку проведення оціночних процедур на три блоки: характеристичні, регламентуючі та процедурні; комплексне використання цих принципів сприяє гармонізації процесу оцінки ефективності і, як наслідок, підвищенню верифікованості отримуваних результатів;

– *механізм оцінки ефективності діяльності підприємств на залізничному транспорті*, який на відміну від існуючих базується на врахуванні взаємозв'язку визначеної множини складових елементів механізму (чинники ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту, інструментарій оцінки, збалансована система показників, тощо), сукупність яких спрямована на досягнення певної мети оцінки (отримання верифікованих даних про поточну та майбутню ефективність); використання такого механізму сприяє переходу від ретроспективного аналізу до аналізу синергетичних ефектів, отриманих в результаті взаємодії окремих виробничих підрозділів та транспортних підприємств;

дістали подальшого розвитку:

– науково-методичні підходи до формування *збалансованої системи показників ефективності*, яка на відміну від існуючих базується на сукупності виробничих і фінансово-економічних показників, їх взаємозв'язків у процесі перетворення «ресурси → процеси → фінансові результати», а також зворотних зв'язків між результатами, фінансовими наслідками і формуванням ресурсів як ключової умови процесу відтворення. Їх застосування сприяє підвищенню ступеня узгодженості між показниками внутрішнього та зовнішнього середовища і, як наслідок, покращенню збалансованості фінансових планів транспортних підприємств;

– *методичні основи формування підходу до оцінки ефективності діяльності підприємств на залізничному транспорті*, які на відміну від існуючих ґрунтуються на відповідності інформаційного поля, науково-методичного інструментарію та технічного забезпечення системі вимог до якості та кількості оціночних значень показників. Це забезпечить вироблення раціональних управлінських рішень з урахуванням параметрів внутрішнього та зовнішнього середовища підприємств залізничного транспорту;

– *методичні засади управління ефективністю функціонування підприємств залізничного транспорту*, які на відміну від існуючих базуються на основних функціях управління і передбачають удосконалення методичних основ аналізу поточного рівня ефективності (розрахунок виробничих і фінансових пропорцій), прогнозування (на основі моделі Хольта), планування (розробка системи балансограм) та системи моніторингу результатів фінансово-економічної

діяльності підприємств залізничного транспорту. Це дозволяє створити підґрунтя для прийняття обґрунтованих управлінських рішень на підприємствах залізничного транспорту.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що його основні висновки і рекомендації можуть бути використані в процесі оцінки ефективності виробничої та фінансово-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту з використанням сучасного науково-методичного інструментарію, як такі, що сприятимуть забезпеченню збалансованості та цілеспрямованості їх розвитку. Основні положення дисертації, що стосуються впровадженню комплексно-синергетичного підходу до оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту, методики формування збалансованої системи показників фінансово-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту, були впроваджені в практичну діяльність підприємств галузі (довідка Фінансово-економічного департаменту Державної адміністрації залізничного транспорту України від 15.12.2015 р. № ЦФ-16/253, довідка ПАТ «ПЛАСКЕ» від 20.05.2016 р. № 6052001/01/01/004-001, довідка філії «Енергозбут» ПАТ «Укрзалізниця» від 26.05.2016 р. № ЕЕЦ-07/884).

Положення дисертації використовуються в навчальному процесі при викладанні дисциплін «Фінанси транспорту», «Основи управління фінансами залізничного транспорту», «Фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті», «Фінансовий аналіз», «Фінансовий менеджмент», а також у курсовому і дипломному проектуванні при підготовці бакалаврів, спеціалістів і магістрів економічних спеціальностей у Державному економіко-технологічному університеті транспорту Міністерства освіти і науки України (довідка № 1/26.1–388 від 11.05.2016 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаною науковою роботою, в якій викладені авторські розробки з оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту. Наукові положення, узагальнення, висновки та рекомендації отримані самостійно. Особистий внесок у працях, опублікованих у співавторстві, наведено в списку опублікованих праць за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні положення роботи були висвітлені в доповідях на міжнародних науково-практичних конференціях, у тому числі «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті (ЕКУЗТ)», Київ, Судак, Одеса, 2011–2015 рр., VI Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології», Київ, 2013 р., IX міжнародній науково-практичній конференції «Zprávy vědecké ideje», Чехія, Прага, 2013 р., міжнародній науково-практичній конференції «Institutionelle Grundlagen für die Funktionierung der Ökonomik unter den Bedingungen der Transformation», Німеччина, Нюрнберг, 2014 р., VI міжнародній науково-практичній конференції «Sisteme de Transport Şi Logistică», Молдова, Кишиневу, 2015 р. та ін.

Публікації. За результатами наукових досліджень опубліковано 26 наукових праць, з яких 1 монографія (у співавторстві), 14 статей у наукових фахових виданнях, з них 7 – одноосібні (в тому числі 4 статті у виданнях, що

входять до міжнародних наукометричних баз, з яких 1 стаття – в Scopus, 1 стаття – в електронному фаховому виданні) та 11 публікацій за матеріалами науково-практичних конференцій. Загальний обсяг публікацій – 9,73 ум. др. ар., особисто автору належать – 7,89 ум. др. ар.

Структура та обсяг дисертації. Структура дисертації та її обсяг обумовлені метою та задачами дослідження; дисертація складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Повний обсяг дисертації становить 232 стор., в тому числі основний текст включає 181 стор., список використаних джерел – 275 найменувань (31 стор.), додатки – 20 стор. ілюстративний матеріал представлений 25 рисунками і 12 таблицями, з яких 2 займають повні сторінки.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано мету і задачі дослідження, визначено об'єкт, предмет, теоретичні та методологічні основи дослідження, розкрито наукову новизну і практичне значення дисертації, наведено інформацію про публікації, апробацію і впровадження результатів дослідження.

У першому розділі «Сутність та зміст ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту» визначено роль і місце підприємств залізничного транспорту як важливої складової транспортної інфраструктури України, досліджено теоретичні основи транспортного виробництва, проаналізовано сучасні методичні та практичні підходи до оцінки ефективності діяльності транспортних підприємств.

Залізничний транспорт України є системоутворюючою галуззю економіки, яка задовольняє матеріальні потреби як виробників товарів, так і споживачів у перевезеннях, забезпечує внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки, створює необхідні умови для територіального розподілу праці, сприяє ефективному розвитку окремих регіонів України. Так, у 2015 р. питома вага залізничних вантажних перевезень склала понад 61 %, а пасажирських (за пасажирооборотом) – понад 36 %.

Нестабільна політична та соціально-економічна ситуація в державі, внутрішньогалузеві проблеми призвели до скорочення обсягів пасажирських та вантажних перевезень і, як наслідок, ефективності транспортного виробництва. Ситуація ускладнюється тим, що витрати змінюються не пропорційно доходам: швидкість зміни операційних витрат перевищує швидкість зміни доходів від реалізації (табл. 1). Це пояснюється високою капіталоємністю та енергоємністю галузі, постійним підвищенням цін на енергоносії та основні матеріали тощо. Результатом цього стало формування стійкої тенденції зниження чистого фінансового результату, рентабельності діяльності підприємств залізничного транспорту. Доведено, що одним із напрямів підвищення ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту є удосконалення методичних положень її оцінки, що дозволить використовувати отримані результати як індикатори поточної та потенційно можливої результативності діяльності підприємств галузі.

Фінансові результати діяльності «Укрзалізниці» за 2011–2015 рр.*

Показники	Роки				
	2011	2012	2013	2014	2015
Дохід від реалізації, млн грн	51586,5	52725,3	51049,8	49455,6	60125,6
у т.ч. вантажні перевезення	39810,9	40956,1	38805,4	39308,8	49099,2
пасажирські перевезення	5997,5	6527,7	7058,6	5254,8	5997,8
Операційні витрати, млн. грн.	44610,3	47507,6	46087,5	46240,5	54337,6
Чистий фінансовий результат, млн. грн.	2127,2	885,5	545,3	-1264,9	-683,3
Рентабельність, %	4,1	1,7	1,1	-2,1	-0,9
ЕБІТДА, млн. грн.	13982,1	11661,8	8464,4	9862,3	18716,2
Співвідношення чистих запозичень до показника ЕБІТДА (<3,0)	1,2	1,7	1,7	3,3	2,1
Співвідношення показника ЕБІТДА до чистих фінансових витрат (>3,5)	4,9	3,6	3,5	2,7	3,7

* Дані статистичної звітності «Укрзалізниці»

Обґрунтовано, що ефективність транспортного виробництва є об'єктивною економічною категорією, яка використовується для характеристики ступеня досягнення визначених як кінцевих, так і проміжних результатів діяльності підприємств залізничного транспорту при оптимальній взаємодії всіх видів ресурсів. В роботі дано авторське трактування поняття «ефективність транспортного виробництва» як отримання максимального ефекту в процесі надання транспортних і супутніх послуг за умови найповнішого задоволення потреб клієнтів.

З урахуванням поліморфності поняття «ефективність транспортного виробництва» було удосконалено класифікацію видів ефективності за рахунок додання ознак «за рівнем достатності» (висока, достатня, недостатня, нульова, від'ємна), «за ступенем зростання отриманого ефекту» (первинна, мультиплікативна, синергетична ефективність) тощо.

Ефективність виступає в ролі «мірила» досягнення запланованих результатів процесу надання послуг з перевезень, вказує на раціональність використання сукупності всіх ресурсів необхідних і достатніх для його одержання, враховуючи ступінь адаптації до зміни вимог зовнішнього середовища. Процес формування результатів і ефективності транспортного виробництва схематично представлено на рис. 1.

Визначено, що оцінювання загальної ефективності транспортного виробництва базується на врахуванні таких принципів: забезпечення взаємозв'язку індикаторів та системи конкретних показників при проведенні оцінки ефективності; віддзеркалення ефективності використання всіх наявних ресурсів у виробничому процесі; можливість застосування обраної групи показників в процесі управління на різних стадіях процесу виробництва;

реалізація основними оціночними показниками функції стимулювання через пошук і використання резервів зростання ефективності.

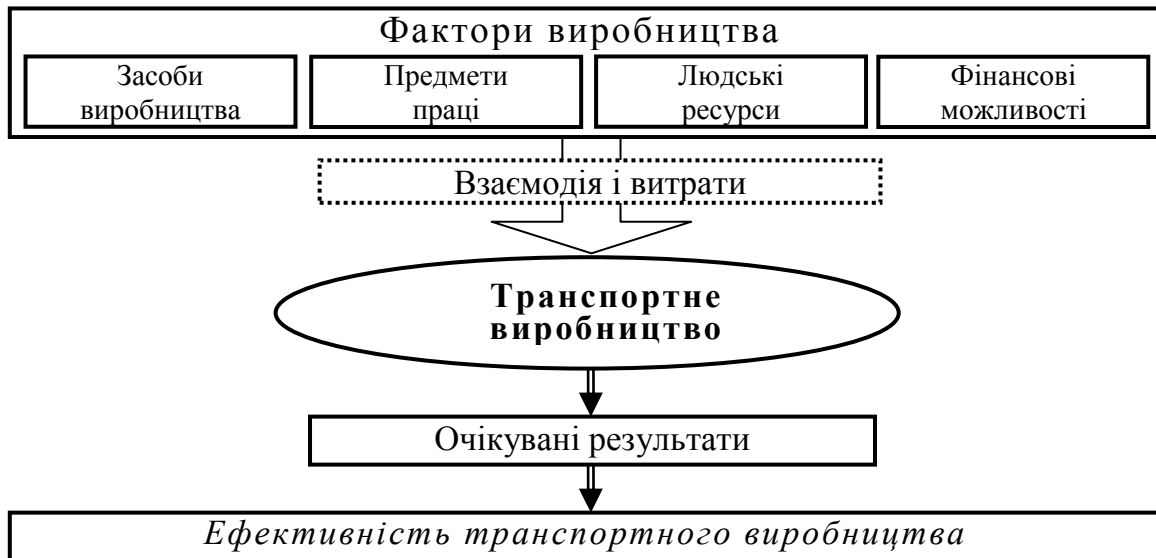


Рис. 1. Схема формування результатів і ефективності транспортного виробництва

На основі проведеного аналізу методичних підходів до аналізу та оцінки ефективності підприємств залізничного транспорту визначено їх не відповідність сучасним вимогам функціонування в умовах нестабільного ринкового середовища, результатом чого є неможливість отримання об'єктивних оцінок ефективності діяльності підприємств. Обґрунтовано необхідність удосконалення форм і методів управління економічною діяльністю, в тому числі й за рахунок використання сучасного інструментарію оцінки її ефективності шляхом його адаптації до змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі залізничного транспорту України.

В роботі запропоновано комплексний підхід до оцінки ефективності діяльності підприємств на залізничному транспорті, який ґрунтується на відповідності інформаційного поля, науково-методичного інструментарію та технічного забезпечення системі вимог до якості та кількості оціночних значень показників. Це забезпечує вироблення раціональних управлінських рішень з урахуванням параметрів внутрішнього та зовнішнього середовища підприємств залізничного транспорту.

У другому розділі «Умови та чинники ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту» розглянуто особливості оцінки ефективності підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі, виділено множину факторів транспортного виробництва та їх вплив на результативність функціонування підприємств залізничного транспорту, розроблено систему принципів оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту та обґрунтовано об'єктивну необхідність реалізації комплексно-синергетичного підходу до оцінки ефективності галузевих підприємств.

Показано, що ключовим етапом формування методичних підходів, у тому числі й до оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту, є визначення множини факторів транспортного виробництва та

дослідження їх впливу на очікувану результативність. Це обумовило доцільність розширення класифікації системи факторів ефективності транспортного виробництва за рахунок виділення додаткових ознак, а саме регулярності впливу (регулярні, в т. ч. циклічні, періодичні (випадкові)), структури факторів (комплексні, елементарні) тощо. В роботі акцентовано увагу на необхідності врахування синергетичного впливу факторів, їхньої взаємодії та взаємозалежності, швидкості зміни параметрів окремих факторів, для підвищення якості оцінки ефективності діяльності транспортних підприємств залізничної галузі.

Доведено, що оцінка ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту, яка ґрунтується на стандартних методах, не задовольняє сучасні вимоги до якості отримуваних результатів, тому зараз більш затребуваними стають методи синергетики, які використовуються для управління складними економічними системами. Під синергетичним ефектом розуміється зростання ефективності діяльності підприємства в результаті виникнення додаткового позитивного ефекту від взаємодії всіх факторів (елементів) порівняно з простою сумою їх результатів, тобто:

$$CE = \int_1^n (\hat{\delta}_1, \hat{\delta}_2, \hat{\delta}_3, \dots, \hat{\delta}_n), \quad (1)$$

де CE – синергетичний ефект; $\hat{\delta}_1, \hat{\delta}_2, \hat{\delta}_3, \dots, \hat{\delta}_n$ – фактори ефективності.

У роботі розроблено комплексно-синергетичний підхід до оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту, який базується на комплексному дослідженні транспортно-економічного, позатранспортного та інституційного ефектів та їх сукупного впливу на оцінку транспортного виробництва та дозволяє враховувати системний вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовища при діагностиці ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту (рис. 2).

Запропонований комплексно-синергетичного підхід базується на розробленій системі принципів оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту, яка згідно порядку проведення оціночних процедур включає три блоки принципів, а саме характеристичні (достовірність, доступність, порівняльність, релевантність, зрозумілість, конкретність, повнота, прогнозованість), регламентуючі (динамічність, обґрунтованість, універсальність, гармонізація інтересів, уніфікація показників, планованість, інтегрованість, врахування мети оцінки) та процедурні (науковість, розвиток, послідовність та логічність, системність, комплексність, регулярність, оперативність та дієвість, ситуативність) принципи. Комплексне використання цих принципів сприяє гармонізації процесу оцінки ефективності і, як наслідок, підвищенню верифікованості отримуваних результатів.

Визначено, що синергетичний ефект на залізничному транспорті може бути розкладений на три складові, а саме транспортно-економічний, позатранспортний та інституційний ефекти. Врахування цих складових при формуванні оцінки ефективності функціонування підприємства залізничного транспорту дозволить коректно визначати потенціал його розвитку як похідну від отриманого загальноекономічного ефекту.



Рис. 2. Концептуальна схема комплексно-синергетичного підходу до оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту

У третьому розділі «Методичні засади оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту» розроблено механізм оцінки ефективності підприємств залізничного транспорту, побудовано концептуальну модель збалансованої системи показників на підприємствах залізничного транспорту, обґрунтовано методичні засади управління ефективністю на залізничному транспорті.

В межах комплексно-синергетичного підходу розроблено механізм оцінки ефективності діяльності підприємств на залізничному транспорті (рис. 3), який на відміну від існуючих базується на врахуванні взаємного впливу визначеної множини складових елементів механізму, а саме факторів транспортного виробництва та умов і принципів оцінки ефективності діяльності. Комплекс цих елементів спрямований на досягнення мети оцінки, тобто отримання верифікованих даних про поточну та майбутню ефективність. Використання запропонованого механізму сприяє переходу від ретроспективного аналізу до аналізу сукупності синергетичних ефектів, отриманих в результаті взаємодії окремих виробничих підрозділів та транспортних підприємств.

На основі запропонованого механізму оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту розроблено збалансовану систему показників, яка базується на таких постулатах синергетичного підходу: (а) нелінійність та нестабільність середовища є джерелами розвитку

підприємства; (б) врахування взаємодії різних змін (показників) і різних рівнів економічної системи. Концептуальна модель збалансованої системи показників на підприємствах залізничного транспорту враховує систему виробничих і фінансово-економічних показників та відображає їх взаємозв'язки у процесі перетворення «ресурси → процеси → фінансові результати», а також зворотні зв'язки між результатами, фінансовими наслідками і формуванням ресурсів, що є ключовою умовою процесу відтворення. взаємодії різних змін (показників) і різних рівнів економічної системи.

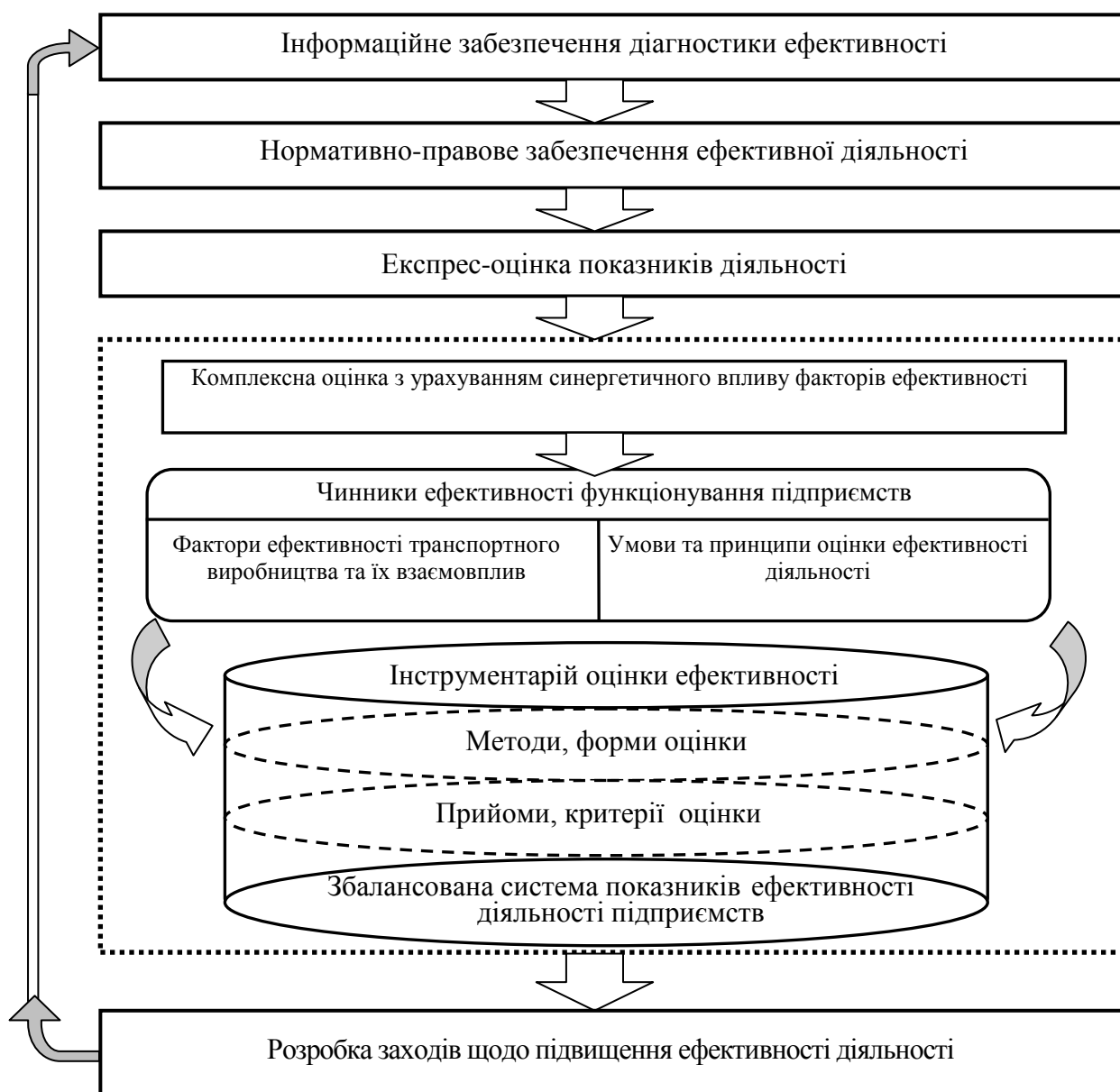


Рис. 3. Загальна схема механізму оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту

У формалізованому вигляді модель збалансованої системи показників може бути описана таким чином:

$$R(t) \times P(t) \times V(t) \rightarrow FR(t) \Rightarrow FR(t) \times FN(t) \rightarrow R(t+1), \quad (2)$$

де $R(t)$ – сукупність наявних ресурсів підприємства залізничного

транспорту на момент часу t ; $P(t)$ – попит на послуги; $V(t)$ – система параметрів виробничих процесів; $FR(t)$ – отримані фінансові результати в процесі транспортного виробництва; $FN(t)$ – множина фінансових наслідків функціонування; $R(t+1)$ – потенційно можливі обсяги ресурсів підприємства залізничного транспорту на момент часу $t+1$.

Для залізничного транспорту виробничі можливості конкретного підприємства можна розглядати як потенційно можливий обсяг наданих послуг:

$$S(t) = \sum_{i=1}^n s_i(t) = \sum_{i=1}^n f_{s_i}(NA_{s_i}, OA_{s_i}, PR_{s_i}, t), \quad (3)$$

$$\text{за умови, що } S(t) \leq P(t) \quad (4)$$

де $S(t)$ – сукупний обсяг послуг, який може бути наданий підприємством протягом періоду часу t ; $NA_{s_i}, OA_{s_i}, PR_{s_i}$ – множина необоротних, оборотних активів і людських ресурсів, необхідних для надання послуги s_i ; f_{s_i} – функція, що характеризує перетворення ресурсів у послуги; n ($i = \overline{1, n}$) – кількість послуг, які надаються підприємством.

Сукупність параметрів, що характеризують виробничі процеси, що відбуваються на підприємстві залізничного транспорту, може бути описана таким функціоналом:

$$P(t) = f(S_j, PS_j, t): \quad j = \overline{1, J}, \quad (5)$$

де J – множина видів діяльності, якими займається підприємство.

Параметри виробничих процесів визначають фінансові результати функціонування підприємства залізничного транспорту: достатність фінансових ресурсів безпосередньо впливає на забезпеченість матеріальними та трудовими ресурсами, на якість виконаних робіт та наданих послуг, на інвестиційну привабливість транспортних підприємств. Баланс у рамках визначеної системи показників виявляється у різнопланових взаємозв'язках між внутрішніми та зовнішніми аспектами діяльності підприємства, джерелами фінансування, звітними та плановими результативними показниками, монетарними та немонетарними величинами виміру, існуючим попитом на продукцію та наявними потужностями підприємства для його задоволення.

Фінансові наслідки реалізації виробничих процесів та отриманих фінансових результатів визначають можливість формування ресурсів підприємства для наступного періоду часу $t+1$. Слід зазначити, що множину показників фінансових результатів i , як наслідок, фінансових наслідків можна задати однозначно як похідні перетворення наявних ресурсів при реалізації виробничих процесів з урахуванням впливу факторів зовнішнього середовища:

$$FR(t) = \{FR_z\} = f(P(t)), \quad z = \overline{1, Z}, \quad (6)$$

$$FN(t) = \{FN_m\} = f(P(t), FR(t)), \quad m = \overline{1, M}, \quad (7)$$

де Z – кількість показників, які відібрані у збалансовану систему показників, що характеризують фінансові результати реалізації виробничих процесів на підприємстві (мають включати не тільки доходи, витрати, а й заборгованість та залучення короткострокових і довгострокових кредитів та ін.); M – кількість відібраних показників, що характеризують фінансові наслідки

реалізації виробничих процесів (фінансовий стан, платоспроможність тощо).

У той же час при визначенні обсягів ресурсів підприємства на наступний період $t+1$ слід враховувати не тільки фінансові можливості формування їх у достатній кількості, а й необхідність вкладень у розвиток людських ресурсів для забезпечення необхідної якості наданих послуг та можливість виникнення додаткових втрат, пов'язаних із їхньою нестачею чи надмірним обсягом. Поява цих втрат буде наслідком прорахунків при прогнозуванні та плануванні, а також нераціональної фінансової діяльності. Тоді формування ресурсів на період часу $t+1$ можна описати через такий функціонал:

$$R(t+1) = f(FR(t), FN(t), UL(t), k'_v(t+1)), \quad (8)$$

де $UL(t)$ – вкладення у розвиток людських ресурсів протягом періоду t ; $k'_v(t+1)$ – можливі (очікувані) втрати підприємства в період часу $t+1$, пов'язані із нестачею чи надмірним обсягом окремих видів ресурсів.

Реалізація запропонованої моделі формування збалансованої системи показників на підприємствах залізничного транспорту ((2)–(8)) передбачає визначення масиву показників відповідно до загальних принципів економічної ефективності з врахуванням особливостей транспортного виробництва, що сприяє підвищенню ступеня узгодженості між показниками внутрішнього та зовнішнього середовища і, як наслідок, покращенню збалансованості фінансових планів транспортних підприємств.

Для реалізації концептуальної моделі розроблено методичні засади управління ефективністю функціонування підприємств залізничного транспорту, які базуються на основних функціях управління і передбачають удосконалення методичних основ аналізу поточного рівня ефективності (розрахунок виробничих і фінансових пропорцій), прогнозування (на основі моделі Хольта), планування (розробка системи балансограм) та системи моніторингу результатів фінансово-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту. Це дозволяє створити підґрунтя для прийняття обґрунтованих управлінських рішень на підприємствах залізничного транспорту.

Особливості фінансово-господарської діяльності залізниць знаходять своє відображення при формуванні виробничих і фінансових пропорцій, до яких доцільно віднести співвідношення відповідної групи активів та поточних зобов'язань, власного капіталу та всього капіталу підприємства тощо. Виділення цих двох груп пропорцій впливає з їх взаємозв'язку, для визначення їх оптимальних значень була проведена оцінка виробничої та фінансової діяльності залізничного транспорту з урахуванням впливу зовнішнього середовища. На основі проведеного аналізу визначені рекомендовані (оптимальні) значення основних виробничих та фінансових пропорцій залізничного транспорту (табл. 2).

У роботі запропоновано для прогнозування основних показників виробничої та фінансово-економічної діяльності використовувати адаптивні методи прогнозування, зокрема модель Хольта, що є моделями дисконтування даних, які здатні швидко пристосовувати свою структуру й параметри до зміни умов. Найважливіша особливість їх полягає у тому, що це саморегульовальні моделі, й у разі появи нових даних прогнози оновлюються із мінімальною затримкою без повторення спочатку всього обсягу обчислень. В роботі на основі

моделі Хольта виконано прогностні розрахунки ключових виробничо-економічних і фінансових показників для Укрзалізниці.

Таблиця 2

Виробничі і фінансові пропорції підприємств залізничного транспорту

Назва	Зміст та оптимальне співвідношення
Виробничі пропорції	
Співвідношення основного та оборотного капіталу	Характеризує специфіку і особливості виробничої діяльності підприємств; для залізничної галузі загальноприйнятним є значне перевищення необоротного капіталу над оборотним, оптимальне значення на рівні 12–13.
Співвідношення власного та позикового капіталу	Характеризує джерела фінансування діяльності підприємства, оптимальним для підприємств залізничного транспорту є значення не менше 0,80.
Співвідношення чистого доходу та собівартості наданих послуг	Характеризує рентабельність транспортного виробництва і показує, який обсяг доходів припадає на кожен гривню проведених витрат; для залізничного транспорту оптимальним є зростання рентабельності основної діяльності, а оптимальним значення більше 1.
Фінансові пропорції	
Співвідношення оборотних активів та поточних зобов'язань	Характеризують ліквідність і платоспроможність суб'єктів господарювання. Так, якщо всі наявні оборотні активи перевищують поточні зобов'язання у 1–1,5 рази, а абсолютно ліквідні активи (грошові кошти та поточні фінансові інвестиції) співвідносяться з поточними зобов'язаннями 0,25–0,30 до 1, можна говорити про нормальну ліквідність та достатність активів підприємства для своєчасного погашення поточних боргів.
Співвідношення чистого прибутку та суми капітальних вкладень	Характеризує можливість здійснювати оновлення основних засобів за рахунок власних коштів і показує, яку частку чистого прибутку підприємство спрямовує на здійснення інвестиційної діяльності (оптимальне значення не менше 0,2–0,3).

В умовах ринкової економіки значення планування полягає в тому, що заздалегідь визначаються шляхи, засоби й методи реалізації обраної стратегії діяльності підприємства. У роботі планові розрахунки виконані за допомогою балансограм, які є графічним методом відображення співвідношень між основними показниками бухгалтерської звітності і дієвим інструментом короткострокового планування. На основі розрахованих балансограм розраховано три варіанти агрегованих балансів для ПАТ «Укрзаліниця» (песимістичний, оптимістичний і найбільш імовірний), в яких у якості балансуємих показників виступають складові оборотних засобів і елементи залученого капіталу (табл. 3).

Визначено, що покращення виробничих і фінансових пропорцій залізничного транспорту можливе при реалізації найбільш імовірного та

оптимістичного варіантів прогнозного агрегованого балансу. Це досягатиметься за рахунок покращення управління як ресурсами, що використовуються підприємствами залізничного транспорту, так і джерелами фінансування їх діяльності.

Таблиця 3

Прогнозні агреговані баланси ПАТ «Укрзалізниця» на 2016 р.

Актив	млн. грн.	%	Пасив	млн. грн.	%
<i>Песимістичний варіант</i>					
Необоротні активи	247644,09	96,3	Власний капітал	241186,23	93,8
Оборотні активи	9488,14	3,7	Залучений капітал	15946,00	6,2
у т. ч. запаси	151,81	1,6	у т. ч. довгострокові зобов'язання і забезпечення	8192,63	3,2
дебіторська заборгованість	155,61	1,6			
грошові кошти	42,70	0,5	Поточні зобов'язання і забезпечення	7753,37	3,0
БАЛАНС	257132,23	100,0	БАЛАНС	257132,23	100,0
<i>Найбільш імовірний варіант</i>					
Необоротні активи	253574,96	96,1	Власний капітал	246385,87	93,4
Оборотні активи	10359,31	3,9	Залучений капітал	17548,41	6,6
у т. ч. запаси	173,00	1,7	у т. ч. довгострокові зобов'язання і забезпечення	13115,09	5,0
дебіторська заборгованість	160,57	1,6			
грошові кошти	72,52	0,7	Поточні зобов'язання і забезпечення	4433,31	1,7
БАЛАНС	263934,28	100,0	БАЛАНС	263934,28	100,0
<i>Оптимістичний варіант</i>					
Необоротні активи	259505,83	95,4	Власний капітал	251585,51	92,5
Оборотні активи	12396,05	4,6	Залучений капітал	20316,37	7,5
у т. ч. запаси	272,71	2,2	у т. ч. довгострокові зобов'язання і забезпечення	15368,65	5,7
дебіторська заборгованість	171,07	1,4			
грошові кошти	121,48	1,0	поточні зобов'язання і забезпечення	4947,72	1,8
БАЛАНС	271901,88	100,0	БАЛАНС	271901,88	100,0

На основі проведених теоретичних досліджень і виконаних аналітичних розрахунків розроблено систему заходів, спрямовану на підвищення ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту, яка базується на ключових функціях управління ефективністю та враховує основні завдання розвитку й стратегії реформування залізничного транспорту.

ВИСНОВКИ

В дисертаційній роботі проведено теоретичне обґрунтування та запропоновано актуальне вирішення важливого для розвитку економічної транспортної науки й практики завдання щодо удосконалення науково-методичних основ оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту в умовах реформування. Теоретико-практичний результат дисертаційної роботи реалізований в сукупності концептуальних, організаційно-методичних, методичних і прикладних положень та рекомендацій.

1. Ефективність транспортного виробництва є об'єктивною економічною категорією, яка застосовується для характеристики ступеня досягнення визначених проміжних і кінцевих результатів діяльності підприємств залізничного транспорту при оптимальній взаємодії всіх видів ресурсів. Поліморфність поняття «ефективність транспортного виробництва» обумовила необхідність розширення існуючої класифікації на основі врахування особливостей функціонування транспортної галузі, зокрема залізничного транспорту. Виділено такі класифікаційні ознаки: «рівень достатності», в яку крім високої, достатньої, недостатньої ефективності додано нульову (відсутній корисний ефект) та від'ємну ефективність, що дає можливість оцінити ефективність як сукупну користь; «за ступенем зростання отриманого ефекту», яка включає не тільки первинну та різні види мультиплікативної ефективності, а й синергетичну, яка відображає комбінований вплив усіх чинників на діяльність підприємства, одержаний ефект від їх взаємодії тощо. Використання запропонованої класифікації видів ефективності транспортного виробництва дозволить удосконалити систему оцінювання ефективності на залізничному транспорті в умовах його реформування.

2. Аналіз теорії та практики управління ефективністю підприємств в умовах ринкового середовища показав, що однією з основних причин некоректності результатів оцінювання як за кількістю, так і якістю розрахованих показників є концептуальна обмеженість дослідження, яка є наслідком виділення та врахування при оцінці кінцевої множини факторів, вплив яких розглядається як незмінний, виокремлений і обмежений. Це обумовило розширення класифікації системи факторів ефективності транспортного виробництва, за рахунок виділення додаткових класифікаційних ознак, а саме «за регулярністю впливу» (регулярні, в т. ч. циклічні, періодичні (випадкові)), «за структурою факторів» (комплексні, елементарні) тощо.

3. Визначено, що методичні підходи до аналізу та оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту не відповідають сучасним вимогам, результатом чого є неможливість отримання об'єктивних оцінок щодо ефективності функціонування підприємств і, як наслідок, вироблення раціональних управлінських рішень щодо управління їх економічною та фінансово-економічною діяльністю. В роботі розроблено методичні основи формування підходу до оцінки ефективності діяльності підприємств на залізничному транспорті, який ґрунтується на відповідності інформаційного поля, науково-методичного інструментарію та технічного забезпечення системі вимог до якості та кількості оціночних значень показників. Використання такого підходу забезпечить підвищення якості управлінських рішень через врахування параметрів внутрішнього та зовнішнього середовища галузевих підприємств.

4. У процесі функціонування підприємств якісні та кількісні зрушення відбуваються внаслідок спільної дії декількох різних факторів за рахунок підсилення або нівелювання взаємного їх впливу, що може призводити до підвищення або зменшення кінцевої ефективності функціонування підприємств. Обґрунтовано необхідність врахування синергетичного впливу факторів, їх взаємодії та взаємозалежності, швидкості змін параметрів для підвищення якості оцінки ефективності діяльності підприємств залізничної галузі. Запропоновано

комплексно-синергетичний підхід, до оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту, який базується на комплексному дослідженні транспортно-економічного, позатранспортного та інституційного ефектів та їх сукупного впливу на оцінку транспортного виробництва, що дозволяє враховувати системний вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовища при діагностиці ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту.

5. Доведено, що система принципів оцінки ефективності має враховувати як сутнісне наповнення та порядок здійснення оціночних процедур, так і специфіку виробничої та фінансово-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту. Запропоновано систему принципів, яка включає три блоки, а саме характеристичні, регламентуючі та процедурні. Здійснення оцінювання ефективності функціонування галузевих підприємств на базі цієї системи принципів дозволить гармонізувати власне процес оцінки ефективності і, як наслідок, сприяти підвищенню верифікованості отримуваних результатів оцінки.

6. Різноманіття синергетичної взаємодії факторів, що визначають рівень ефективності, має враховуватися у механізмі оцінювання ефективності діяльності підприємств. Розроблено механізм оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту, функціонування якого на відміну від існуючих забезпечується за рахунок врахування взаємодії та взаємного впливу окремих складових елементів механізму, а саме чинників ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту, аналітичного інструментарію, збалансованої системи показників, тощо. Використання запропонованого механізму сприяє переходу від ретроспективного аналізу до аналізу сукупності синергетичних ефектів, отриманих в результаті взаємодії як окремих виробничих підрозділів і підприємств, так і залізничного транспорту в цілому

7. З метою забезпечення ефективного використання існуючих активів і відображення взаємозв'язку між виробничими та фінансово-економічними показниками підприємств залізничного транспорту розроблено науково-методичні підходи до формування збалансованої системи показників ефективності, які на відміну від існуючих базуються на системі виробничих і фінансово-економічних показників, їх взаємозв'язків у процесі перетворення ресурсів у фінансові результати, а також зворотних зв'язків між результатами, фінансовими наслідками і формуванням ресурсів. Впровадження такої збалансованої системи показників сприяє підвищенню ступеня узгодженості між виробничими та фінансово-економічними показниками і, відповідно, обґрунтованості і взаємопов'язаності фінансових планів підприємств залізничного транспорту

8. Впровадження положень запропонованих методичних засад оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту має базуватися на основних функціях управління (організація, планування, координація, мотивацій, контроль) і передбачати удосконалення методичних основ аналізу поточного рівня ефективності (розрахунок виробничих і фінансових пропорцій), прогнозування (на основі моделі Хольта), планування (розробка системи балансограм) та системи моніторингу результатів фінансово-

економічної діяльності підприємств залізничного транспорту. Це дозволяє створити підґрунтя для прийняття обґрунтованих управлінських рішень на підприємствах залізничного транспорту.

Сукупність отриманих теоретико-методичних та практичних результатів ґрунтується на дослідженні сутності, змісту та особливостей процесу оцінки ефективності функціонування підприємств на залізничному транспорті, що дає можливість стверджувати про розв'язання в ході наукового дослідження важливого для економічної та транспортної науки завдання – удосконалення науково-методичних основ оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

СПИСОК ПРАЦЬ ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Пінчук С. С. Комплексно-синергетичний підхід до оптимізації механізму оцінки ефективності залізничної галузі / С. Пінчук // Формування механізму стійкого розвитку економіки: теорія та практика: колективна монографія. – Дніпропетровськ: «ФОРМ Дроб'язко С.І.», 2014. – С. 107–114. [*РІНЦ Science Index (Росія)*].

Фахові видання, що входять до міжнародних наукометричних баз

2. Пінчук С.С. Концептуальна модель збалансованої системи показників для підприємств залізничного транспорту / С. С. Пінчук, О. О. Кравченко // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – 2016. – № 4. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4883> (особистий внесок – запропоновано концептуальну модель збалансованої системи показників для підприємств залізничного транспорту) [*Index Copernicus (Польща), Scientific Indexing Services (США)*].

3. Пінчук С. С. Оцінка ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі / С. С. Пінчук // Науковий журнал «Економічний форум». – № 1. – Луцьк: ЛНТУ, 2016. – С. 203–208 [*Ulrich's Periodicals Directory (США), Index Copernicus (Польща), РІНЦ Science Index (Росія)*].

4. Пінчук С. С. Принципи оцінювання ефективності діяльності залізниць України / С. С. Пінчук // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: Серія «Економічні науки»: наук. збірник. – 2013. – 4 (70). – С. 69–74 [*РІНЦ Science Index (Росія)*].

5. Пінчук С. С. Механізм оцінки ефективності функціонування залізниць України / С. С. Пінчук // Науковий журнал «Економічний часопис–XXI». – 2013. – № 11–12 (2). – С. 67–70 [*Scopus (Нідерланди), Ulrich's Periodicals Directory (Велика Британія, США), Index Copernicus (Польща), EBSCOhost (США), Central and Eastern European Online Library (С.Е.Е.О.Л.) (Німеччина), РІНЦ Science Index (Росія)*].

Статті в інших наукових фахових виданнях

6. Пінчук С. С. Особливості діагностики фінансової стійкості підприємства / С. С. Пінчук, М. М. Мицяк // Збірник наукових праць ДЕУТ: Серія «Економіка і управління». – 2014. – Вип. 33. – С. 312–320 (*особистий внесок – обґрунтовано необхідність врахування впливу сукупності зовнішніх та внутрішніх факторів на забезпечення фінансової стійкості підприємств*).

7. Пінчук С. С. Пропорції як відображення збалансованої системи показників ефективності функціонування залізниць / С. С. Пінчук, О. О. Кравченко // Збірник наукових праць ДЕУТ: Серія «Економіка і управління». – 2014. – Вип. 27. – С. 164–172 (*особистий внесок – обґрунтовано перелік виробничих і фінансових пропорцій, які включаються до збалансованої системи показників ефективності підприємств залізничного транспорту*).

8. Пінчук С. С. Обґрунтування комплексно-синергетичного підходу до оцінки ефективності на залізничному транспорті / С. С. Пінчук // Збірник наукових праць ДЕУТ: Серія «Економіка і управління». – 2013. – Вип. 23–24. – С. 168–174.

9. Пінчук С. С. Управління та оптимізація грошових потоків на підприємстві як передумови його ефективної діяльності / С. С. Пінчук, О. М. Врадій // Збірник наукових праць ДЕУТ: Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 21–22 (Ч. 2). – С. 185–189 (*особистий внесок – запропоновано теоретичні положення щодо оптимізації системи управління грошовими потоками підприємства*).

10. Пінчук С. С. Класифікація факторів ефективності транспортного виробництва / С. С. Пінчук // Збірник наукових праць ДЕУТ: Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 21–22 (Ч. 1). – С. 89–95.

11. Пінчук С. С. Методичні та практичні підходи до оцінки ефективності на залізничному транспорті / С. С. Пінчук // Збірник наукових праць ДЕУТ: Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19. – С. 130–135.

12. Пінчук С. С. Теоретичні основи ефективності транспортного виробництва / С. С. Пінчук // Збірник наукових праць ДЕУТ: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 18 (Ч. 2). – С. 13–20.

13. Пінчук С. С. Фінансовий контролінг на підприємстві залізничної галузі / С. С. Пінчук, Л. П. Грознецька, С. М. Сологуб // Збірник наукових праць ДЕУТ: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 254–261 (*особистий внесок – надана оцінка фінансового та інвестиційного контролінгу, їх функцій та методів оцінки*).

14. Пінчук С. С. Програмно-цільовий метод формування бюджету та ефективність бюджетних програм / С. С. Пінчук, О. В. Андреева // Збірник наукових праць ДЕУТ: Серія «Економіка і управління». – 2010. – Вип. 15. – С. 219–224 (*особистий внесок – проведено оцінку ефективності й результативності окремих бюджетних програм*).

15. Пінчук С. С. Фінансово-економічні та організаційні напрямки підвищення ефективності функціонування транспортної галузі / С. С. Пінчук, В. М. Гурнак, О. В. Ананченко, М. В. Гурнак // Збірник наукових праць КУЕТТ: Серія «Економіка і управління». – 2006. – Вип. 8. – С. 61–67 (*особистий внесок –*

обґрунтовано фінансово-економічні напрями підвищення ефективності функціонування галузі).

Публікації за матеріалами конференцій

16. Пінчук С. С. Виды эффективности транспортного производства / С. С. Пинчук // Транспортные системы и логистика: Материалы VI международной научной конференции: Кишинэу – 2015, 27–30 октября 2015 г. – К.: АТИК, – С. 150–154.

17. Пінчук С. С. Особливості оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі / С. С. Пінчук // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: Матеріали X ювілейної міжнародної науково-практичної конференції: ЕКУЗТ – 2015, 30 червня – 01 липня 2015 р. – К.: ДЕДУТ, 2015. – С. 114–115.

18. Пінчук С. С. Щодо формування збалансованої системи показників оцінки ефективності функціонування залізниць / С. С. Пінчук // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: Матеріали IX міжнародної науково-практичної конференції: ЕКУЗТ – 2014, 17 листопада – 14 грудня 2014 р. – К.: ДЕДУТ, 2014. – С. 190–192.

19. Пінчук С. С. Классификация принципов оценки эффективности железных дорог / С. С. Пинчук // Institutionelle Grundlagen für die Funktionierung der Ökonomik unter den Bedingungen der Transformation: Sammelwerk der wissenschaftlichen Artikel. – 23.05.2014. – Vol. 1. – Verlag SWG imex GmbH, Nürnberg, Deutschland, 2014. – С. 273–275.

20. Пінчук С. С. Щодо оцінки впливу факторів на динаміку показників ефективності транспортного виробництва / С. С. Пінчук // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: Матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції: ЕКУЗТ – 2013, 08–11 жовтня 2013 р. – К.: ДЕДУТ, 2013. – С. 245–246.

21. Пінчук С. С. Оцінка ефективності діяльності залізниць з позицій синергетичного підходу / С. С. Пінчук // Zprávy vědecké ideje – Materiály IX mezinárodní vědecko-praktická konference «Zprávy vědecké ideje – 2013», 27.10.2013–05.11.2013. – Díl 5. – Ekonomické vědy: Praha, 2013. – С. 26–27.

22. Пінчук С. С. Синергетичний вплив факторів ефективності транспортного виробництва / С. С. Пінчук // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка та технології: Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції, Серія «Економіка і управління», 11–12 квітня 2013 р. – К.: ДЕДУТ, 2013. – С. 24–26.

23. Пінчук С. С. Зарубіжний досвід структурних реформ на залізничному транспорті / С. С. Пінчук, Я. І. Гаврилюк // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: Матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції: ЕКУЗТ – 2012, 11–13 жовтня 2012 р. – К.: ДЕДУТ, 2012. – С. 162–163 (особистий внесок – проаналізовано особливості реформування залізничного транспорту у розвинених країнах).

24. Пінчук С. С. Комплексно-синергетичний підхід до оцінки ефективності транспортного виробництва / С. С. Пінчук // Проблеми економіки та

управління на залізничному транспорті: Матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції: ЕКУЗТ – 2012, 11–13 жовтня 2012 р. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 159–160.

25. Пінчук С. С. Удосконалення системи управління витратами як важливий засіб підвищення ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту / С. С. Пінчук, О. М. Врадій // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: Матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції: ЕКУЗТ – 2012, 11–13 жовтня 2012 р. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 160–161 (*особистий внесок – визначено напрями удосконалення управління витратами підприємств залізничного транспорту*).

26. Пінчук С. С. Система показників оцінки ефективності транспортного виробництва в сучасних умовах / С. С. Пінчук // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції: ЕКУЗТ – 2011, 12–21 грудня 2011 р. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 114–115.

АНОТАЦІЯ

Пінчук С. С. Науково-методичні основи оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Державний економіко-технологічний університет транспорту Міністерства освіти і науки України. – Київ, 2016.

Дисертація присвячена обґрунтуванню та розробці теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо удосконалення науково-методичних основ оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту в умовах його реформування.

З цією метою досліджено сутність та роль транспортного виробництва у забезпеченні ефективного функціонування залізничних підприємств, визначено особливості їх діяльності в сучасних умовах, проаналізовано множину факторів впливу та їхню взаємодію, розкрито принципи оцінки ефективності на залізничному транспорті.

Розроблено комплексно-синергетичний підхід до оцінки ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту, який базується на дослідженні комплексного впливу транспортно-економічного, позатранспортного та інституційного ефектів на результативність транспортного виробництва. Запропоновано концептуальну модель збалансованої системи показників, в якій враховано взаємозв'язки виробничих і фінансово-економічних показників у процесі перетворення ресурсів у фінансові результати.

Ключові слова: ефективність, оцінка, показник, фактор, комплексний вплив, функціонування, підприємство, залізничний транспорт.

АННОТАЦИЯ

Пинчук С. С. Научно-методические основы оценки эффективности функционирования предприятий железнодорожного транспорта. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук

по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Государственный экономико-технологический университет транспорта Министерства образования и науки Украины. – Киев, 2016.

Диссертация посвящена обоснованию и разработке теоретико-методических положений и практических рекомендаций по совершенствованию научно-методических основ оценки эффективности функционирования предприятий железнодорожного транспорта в условиях его реформирования.

С этой целью исследована сущность и роль транспортного производства в обеспечении эффективного функционирования железнодорожных предприятий, определены особенности их деятельности в современных условиях, проанализировано множество факторов влияния и их взаимодействие, раскрыты принципы оценки эффективности на железнодорожном транспорте.

Разработан комплексно-синергетический подход к оценки эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта, который базируется на исследовании комплексного влияния транспортно-экономического, внетранспортного и институционального эффектов на результативность транспортного производства и позволяет учитывать комплексное влияние факторов внешней и внутренней среды при диагностике эффективности функционирования предприятий железнодорожного транспорта. Предложена концептуальная модель сбалансированной системы показателей, в которой учтены взаимосвязи производственных и финансово-экономических показателей в процессе преобразования ресурсов в финансовые результаты.

Ключевые слова: эффективность, оценка, показатель, фактор, комплексное влияние, функционирование, предприятие, железнодорожный транспорт.

ANNOTATION

Pinchuk S.S. Scientific and methodical bases of evaluation efficiency of functioning railway transport. – Manuscript.

This is the dissertation work to obtain the degree of candidate of economic sciences, by specialty 08.00.04 – economics and management of enterprises (by economic activity). – State Economic and Technological University of Transport under Ministry of Education and Science of Ukraine. – Kyiv, 2016.

The thesis is devoted to the development of theoretical and methodical positions and practical recommendations to improve the methodological bases for evaluating the performance of railway transport in the current economic conditions.

The thesis studies the nature and content of the concepts of efficiency, effectiveness of vehicle production. The classification of types of efficiency in railway transport, taking into account the peculiarities of the rail branch is proposed. It is proven that this classification should be used in applying analytical procedures for evaluating the performance of railway transport.

Classification of system factors of transport production efficiency is expanded due to additional features, such as the impact of regularity (regular, periodic (random)), structure of factors (complex, elementary), etc. Is substantiated the necessity to take into account the synergistic effect of factors and their interaction and interdependence, the rate of change of parameters of individual factors.

Discrepancies of existing scientific-methodological and practical approaches to the analysis and evaluation of the efficiency of railway transport enterprises to modern requirements to the volume and quality of information received. Is proposed the methodical approach to the evaluation of the effectiveness of rail enterprises, based on the compliance of the information field, the scientific and methodological tools and hardware requirements for analytical information.

It is proven that the formation of the modern methodical campaign to assess the effectiveness of the functioning of railway transport is necessary to base on the account the factors and principles of vehicle production and their impact on the performance of enterprises.

The thesis research is the expediency of an integrated approach to the assessment of the effectiveness of the rail enterprises to account for emerging synergies. Is proposed a complex, synergistic approach to assessing the effectiveness of railway transport, which is based on a comprehensive study of the transport, economic, and institutional outtransport effects, as well as their cumulative impact on the effectiveness of vehicle production. Is developed the system of the principles of assessing the effectiveness of railway transport, including three principles of supply (characteristic, regulatory and procedural).

The complex synergistic approach improved the mechanism for evaluating the performance of rail enterprises by taking into account the relationship of the set of elements of the mechanism components, namely the factors of efficiency of functioning of rail enterprises, evaluation tools, Balanced Scorecard and others.

According to the proposed mechanism for assessing the effectiveness of the conceptual model of the Balanced Scorecard in rail enterprises was offered, which is based on the totality of production and financial and economic indicators and their relationships in the process of transformation of resources in the financial results and the existing links between the results and the financial consequences of the formation of resources.

Features of financial and economic activity of railway transport are reflected in the formation of production and financial ratios, which ratio is expedient to include relevant group assets and current liabilities, equity and total capital of the company and so on. Are identified the recommended (optimal) value of production and financial ratios of railway transport.

In the thesis is proposed for forecasting key indicators of production and financial-economic activity using adaptive forecasting methods, including Holt's model.

The planning calculations are performed by balansohram. In the thesis are calculated projected aggregate balances for pessimistic, probable and optimistic version of rail enterprises function.

The author proved that the performance management of railway transport should be based on the basic control functions (foresight, planning, organization, distribution, coordination, control), as well as analysis of current performance, forecasting, planning and monitoring the performance of rail enterprises.

Keywords: efficiency, evaluation, indicator, factor, cumulative impact, functioning, enterprises, railway transport.

Підписано до друку 15.08.2016. Формат 60x84/16.
Папір офсетний. Друк офсетний.
Друк. арк. 0,9. Тираж 100 прим.
Зам. № 99/16

Надруковано в Редакційно-видавничому відділі Державного економіко-технологічного університету транспорту
Свідоцтво ДК №3079 від 27.12.07
вул. М. Лукашевича, 19, м. Київ, 03049