

стійкості підприємства й особливий фінансовий стан. Враховуючи зміст понять «управління» та «фінансова стійкість» під управлінням фінансовою стійкістю будемо розуміти процес планування, аналізу, організації, мотивації, контролю, пов'язаний із забезпеченням такого стану фінансових ресурсів їх формуванням і розподілом, який дозволяє підприємству досягти необхідного рівня фінансової стійкості.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Абрютіна М.С. Аналіз фінансово-економічної діяльності підприємства : 3-е изд., доп.и перераб. / М.С. Абрютіна, А.В. Грачев. – М. : Дело и Сервис, 2001. – 172 с.
2. Артеменко В.Г. Фінансовий аналіз : учебник для вузов / В.Г. Артеменко, М.В. Беллендир. – М. : Дело и сервис, 1999. – 365 с.
3. Білик М. Д. Фінансовий аналіз: навч. посібн. / М. Д. Білик, О. В. Павловська, Н. М. Притуляк, Н. Ю. Невмержицька. – К.: КНЕУ, 2005. – 592 с.
4. Бочаров В. В. Фінансовий аналіз / В. В. Бочаров. – Санкт-Петербург: Питер, 2002. – 240 с.
5. Друри К. Производственный и управленческий учет / К. Друри. – М.: ЮНИТИ, 2005. – 476 с.
6. Ермоленко Г.Г. Теоретические аспекты исследования понятия финансовой устойчивости хозяйствующих субъектов / Г.Г. Ермоленко, Е.И. Копачева // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия: Экономика и управление. – 2010. – №62. - № 1. - С. 68 - 76.
7. Ізмайлова К. В. Фінансовий аналіз / К. В. Ізмайлова. – К.: МАУП, 2001. – 152 с.
8. Ковальчук М. І. Економічний аналіз діяльності підприємств АПК / І. М. Ковальчук. – К.: КНЕУ, 2005. – 390 с.
9. Кривицька О.Р. Планування прибутку підприємства при визначенні стратегії його розвитку / О.Р. Кривицька. // Фінанси України. – 2005. – № 3. – С. 138 - 143.
10. Крамаренко Г.О. Фінансовий аналіз і планування : навч. посібн. / Г.О. Крамаренко. – К. : Центр навч. літ-ри, 2003. – 262 с.
11. Коробов М. Я. Фінансово-економічний аналіз діяльності підприємств: навч. посібн. / М. Я. Коробов. – К.: «Знання», 2002. – 294 с.
12. Маршалл Дж. Ф. Финансовая инженерия. Полное руководство по финансовым нововведениям / Дж. Ф. Маршалл. – М.: ИНФРА, 1998. – 784 с.
13. Павловська В.О. Фінансовий аналіз : навч. посібн. / В.О. Павловська, Н.М. Притуляк, Н.Ю. Невмержицька. – К.: КНЕУ, 2007. – 592 с.
14. Приймак І.І. Стратегія забезпечення фінансової стійкості суб'єктів господарювання в економіці України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.екоп.наук : спец. 08.00.03 – «Економіка та управління національним господарством» / І.І. Приймак. – Л., 2007. – 24 с.
15. Філімоненков О.С. Фінанси підприємств : навч. посібн. / О.С. Філімоненков. – К.: Ніка-Цент, 2002. – 359 с.
16. Рубин Ю.Б. Инвестиционно-финансовый портфель / Ю.Б. Рубин, В.И. Солдаткин. – М. : СОМИНТЭК, 1993. – 397 с.
17. Холт Р. Н. Основы финансового менеджмента / Р. Н. Холт. – М.: Дело, 1993. – 321 с.
18. Шабліста, Л. М. Фінансова стійкість підприємства: сутність і методи оцінки / Л.М. Шабліста // Економіка і прогнозування. - 2006. - № 2. - С. 46 -57.
19. Ньюман Д. Л. Предпринимательский анализ финансов малого предприятия : Учебник / Ньюман Д. Л. - М.: Интернет-трейдинг, 2006. – 126 с.

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

УДК 338.47:656.07(477)

### ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ

*Маковоз О. В., к.е.н., доцент,  
Рубан В. В., здобувач (УкрДАЗТ)*

*Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту потребує здійснення комплексу заходів, націлених на вдосконалення організаційно-виробничої структури, поглиблення комерційних відносин між підприємствами залізничної галузі, застосування економічних методів управління, створення внутрішнього конкурентного середовища серед операторів перевезень.*

© Маковоз О.В.,  
Рубан В.В.

**Вісник економіки транспорту і промисловості № 43, 2013**

*Розглянуті основні проблемні питання, які стримують належний розвиток процесу залізничних перевезень. Аналіз перспектив розвитку та функціонування залізничної галузі, незважаючи на негативні фактори в економіці, вказує на перспективи подальшого збільшення вантажних та пасажирських перевезень, які можливі за умов розв'язання взаємопов'язаних задач.*

**Ключові слова:** залізничні перевезення, транспорт, перевезення.

### ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ И ПУТИ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ

**Маковоз Е.В., к.э.н., доцент,  
Рубан В.В., соискатель ( УкрГАЗТ)**

*Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта осуществляется благодаря комплекс мероприятий, нацеленных на совершенствование организационно-производственной структуры, углубление коммерческих отношений между предприятиями железнодорожной отрасли, применение экономических методов управления, создание внутренней конкурентной среды среди операторов перевозок.*

*Рассмотрены основные проблемные вопросы, которые содержатся в надлежащем развитии процесса железнодорожных перевозок. Одним из основных негативных факторов, влияющих на этот процесс является вопрос перекрестного финансирования и организации пассажирских перевозок. Анализ перспектив развития и функционирования железнодорожной отрасли, несмотря на негативные факторы в экономике, отмечает перспективы дальнейшего увеличения грузовых и пассажирских перевозок, которые возможны при условии решения взаимосвязанных задач.*

**Ключевые слова:** железнодорожные перевозки, транспорт, перевозки.

### OF DEVELOPMENT AND FUNCTIONING OF THE ENTERPRISES OF A RAILWAY TRANSPORTATION IN MODERN CONDITIONS THE WAYS OF THEIR OVERCOMING

**Makovoz E. V., Candidate of Economic Sciences, associate Professor,  
Ruban V. V., seeker (USA of RT)**

*Competitiveness of rail transport in all developed countries have implemented a range of measures aimed at improvement of organizational and production structure, deepening trade relations among enterprises of the railway industry, the use of economic methods of management, the creation of the internal competitive environment among operators of transport.*

*Considered are the main problems that hinder the proper development of the process of railway transportation.*

*The geographical position of Ukraine provides a unique opportunity to establish on its territory the largest in Eastern Europe transit capacity with extensive use of all modes of transport. Annually observed an increasing volume of transport by rail, however, remain unsolved problems that constrain growing over the volume and quality of transport demand. The most important problem of modern railway transport of Ukraine is to increase its competitiveness in the market of transport services. Its successful solution may be implemented only through a fundamental restructuring of the railway transport taking into account experience of leading countries, the gradual privatization, which will create conditions for its adaptation to market relations.*

*One of the main negative factors influencing this process is the issue of cross financing and the organization of passenger transportations. Analysis of prospects of development and functioning of the railway industry, despite the negative factors in the economy, says the prospects for further increase in cargo and passenger transportations, which are possible provided the solution of related tasks.*

**Key words:** railway transportation, transport, transportations.

**Постановка проблеми.** Аналіз розвитку залізничного транспорту в економічно розвинутих країнах показує, що в останні роки спостерігається загальна для всіх країн тенденція послаблення ролі залізничного транспорту на ринку перевезень і різке посилення конкурентної боротьби між різними видами транспорту. У країнах Заходу ця тенденція здебільше обумовлена особливостями постіндустріального розвитку і має об'єктивний характер, тому що більшу частину валового внутрішнього продукту складає високотехнологічна продукція, яка перевозиться переважно автомобільним транспортом, відносно невеликими

партиями та на невеликі відстані. В той же час, залізничний транспорт в Україні має стратегічне значення для держави та завжди відіграв провідну роль у перевезеннях пасажирів та вантажів. Так, ним перевозяться велика кількість пасажирів, вантажів для національного господарського комплексу, він сприяє вирішенню екологічних проблем, бо залізничний транспорт із електричною тягою значно чистіший від автомобільного, він забезпечує населення робочими місцями. Його пріоритетними особливостями є те, що цей вид транспорту обслуговує потреби населення в перевезеннях пасажирів та вантажів незалежно від погоди та

кліматичних умов.

Географічне положення України надає унікальні можливості щодо створення на її території найбільших в Східній Європі транзитних потужностей з широким використанням всіх видів транспорту.

Важливим чинником, що викликає суттєві зміни в економіці залізничного транспорту, є охоплення його процесами глобалізації. Через залізничні колії України проходять транспортні коридори, залучаються вантажопотоки через систему вітчизняних морських портів, збільшуються пасажиропотоки на закордонні напрями.

Тому пошук шляхів подолання проблем розвитку та функціонування підприємств залізничного транспорту у сучасних умовах являється актуальним питанням.

**Аналіз останніх публікацій.** *Ступінь вивчення проблеми.* У вітчизняній науковій сфері питаннями вирішення проблем розвитку та функціонування суб'єктів економіки (у т.ч. підприємств залізничної галузі) є об'єктом дослідження таких авторів, як: Бараш Ю.С., Базиліська О.Я., Виганова М.А., Данько М.І., Дикань В.Л., Калініченко Л.Л., Кірпа Г.П., Терещенко О.О., Юхновський І.Р., Якименко Н.В. та багато інших [1-10].

Водночас це питання потребує подальшого доопрацювання, а саме: структурування наявної інформації за рахунок виділення найбільш вагомих критеріїв для аналізу зарубіжного досвіду реформування системи залізничного транспорту, а також формування систематизованих висновків, з врахуванням переваг і недоліків трансформацій цієї галузі за кордоном, які повинні враховуватися у процесі реформування в системі залізничного транспорту України.

У своїх працях вищезазначені вчені визначили, що недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам; недостатнє використання геополітичного положення України та можливостей її залізничних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією держави; повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями; низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії з іншими галузями економіки, недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток залізниць - це лише незначна частка чинників, що негативно впливають на розвиток і функціонування галузі.

**Метою статті** є визначення найвагоміших чинників, які впливають на розвиток та функціонування залізничної галузі, їх аналіз та запропонування рекомендацій щодо подолання їх

негативного впливу.

### **Основний матеріал.**

Аналіз стану залізничного транспорту свідчить про те, що кризові явища в економічній сфері, недоліки державного регулювання щодо взаємодії залізничної галузі з іншими галузями та державними організаціями, негативно впливають на розвиток залізничних перевезень. Незважаючи на те, що значну частину прибутку "Укрзалізниця" складають кошти отримані від здійснення вантажних перевезень, і на те що в теперішній час проблеми, які перешкоджають здійсненню вирішенню цих проблем вирішуються повільно, та не завжди ефективно. Зокрема, в останні роки на обсяги вантажних перевезень негативно вплинула нестабільна політична та економічна ситуація в Україні, що призвело до зменшення транзиту вантажів з інших країн, перевезення яких приносить, наприклад, транзитним залізницям основну частку прибутку [1,5].

Прийняття в часи незалежності низки законів України, зокрема, «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Державної програми реформування залізничного транспорту та інших законодавчих та нормативних актів позитивно сприяють організації функціонування галузі в сучасних умовах, дозволяють регулювати взаємовідносини з іншими галузями економіки, державними інститутами та органами влади, але не вирішують низки проблем транспортного комплексу держави [12].

Розглянемо більш детально основні проблемні питання, які стримують належний розвиток процесу залізничних перевезень. Так, одним із основних негативних чинників, що впливають на цей процес є питання перехресного фінансування та організації пасажирських перевезень. У теперішній час, на залізницях України використовується субсидіювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

При розрахунках збитків, частина загальних експлуатаційних витрат залізницями відноситься на вантажні перевезення, що продовжує впливати на зростання тарифів вантажних перевезень, негативно впливає на визначення розміру тарифів вантажних перевезень. Показники рентабельності можна спостерігати лише в міжнародному напрямку. В багатьох країнах світу, у т.ч. країнах ЄС, відмовились від перехресного субсидіювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Ускладнює ситуацію з вказаного питання і відсутність компенсації збитків залізниці від пільгових перевезень пасажирів (всього 25 категорій), які традиційно мають місце в світовій практиці залізничних перевезень. Розглядаючи вказане питання, слід враховувати, що залізниці входять до числа найбільших платників податків та здійснюють своєчасну їх сплату [3,5,10].

З 6 червня 2013 року набрав чинності Наказ Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги». Відповідно до наказу, у середньому за 2013 рік тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України будуть проіндексовані на 4,6%.

Індексація залізничних тарифів здійснюватиметься поетапно: у червні – на 4%, з 1 липня на 3% та з 1 жовтня на 2,8%.

Таким чином на кінець 2013 року, порівняно із відповідним періодом 2012 року, загальний показник індексації тарифів становитиме 10,1%, але визначальним є саме середньорічний показник – 4,6%.

Індексація тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом практично не здійснювалася упродовж 3-х років: 2009-го, 2010-го та 2012-го.

При цьому упродовж останніх років темпи зростання цін виробників промислової продукції випереджають темпи зростання залізничних тарифів. Навіть з урахуванням здійснення індексації тарифів у 2013 році індекс цін виробників промислової продукції, згідно з прогнозами фахівців, буде вищим.

Значний вплив на собівартість та ритмічність роботи залізничного транспорту здійснює достатня наявність енергоресурсів та впровадження енергозберігаючих технологій, яких бракує залізничним підприємствам. Наприклад, лише Південна залізниця, де досить високий рівень електрифікації, споживає майже 3 тис.тон паливно-мастильних матеріалів на добу.

Ще одним з негативних факторів, що несе загрозу економіці держави, також є значна ресурсна і технологічна залежність більшості залізничних підприємств України від інших країн, насамперед від Російської Федерації, а також небажання закордонних виробників спеціалізованої продукції, необхідної для забезпечення нормального функціонування залізничної галузі, приймати участь в тендерних процедурах при здійсненні державних закупівель [4,5,6].

Вказане сприяє придбанню вузлів, запчастин, агрегатів та товарно-матеріальних цінностей не вітчизняного виробництва, як правило, у комерційних структур, що може призвести до потрапляння в Україну неякісної продукції, у том у числі не сертифікованої продукції. Так, чимало сертифікатів з продукцією не вітчизняного виробництва, що постачаються на залізницю, видані зацікавленими в реалізації своєї продукції виробниками, а не уповноваженими та акредитованими для цього установами. В теперішній час в “Укрзалізниця” практично не існує системи

перевірки дійсності сертифікатів закордонних підприємств, що свідчить про низький рівень сертифікації в Україні продукції для залізничних підприємств не вітчизняного виробництва [9].

Наявна інформація свідчить, що отриманих залізницею коштів в багатьох випадках не вистачає, про що свідчить низький стан оновлення основних виробничих фондів. В теперішній час, фізичний знос виробничих потужностей основної частини підприємств складає близько 60%, а моральний – 70%. Зокрема, потребують відновлення 35% шляхової машинної техніки, практично підлягають списанню 40% пасажирських та 55% вантажних електровозів, 46% секцій дизель-потягів і 40% секцій електропоїздів, а ступінь зносу інших складає 70% і вище. На даний момент знос основних фондів «Укрзалізниця» складає 50-80%. Насамперед це стосується рухомого складу – пасажирських та вантажних вагонів, шляхової техніки. Однак, в самому катастрофічному стані є локомотивний парк. Термін експлуатації пасажирських локомотивів на сьогодні складає близько 50 років [11,12].

В той же час і їх бракує (за інформацією «Укрзалізниця» пасажирські потяги водять понад 220 вантажних локомотивів, понад нормативний термін служби експлуатуються 83% дизельпоїздів, 72% пасажирських тепловозів, 64% вантажних електровозів [11]). В результаті такий стан основних фондів призводить до того, що залізниця вже зараз не в змозі забезпечити в повному обсязі потреби в перевезеннях вантажів та пасажирів – не дозволяє забезпечити відповідну швидкість, комфорт і саме головне – безпеку перевезення пасажирів, втрачаються доходи.

Рішення проблем на державному рівні «Укрзалізницею» передбачається програмою розвитку залізничного транспорту України по удосконаленню залізничних перевезень на найближчі роки та перспективу. Відповідно до цієї програми передбачається взаємодія департаменту з державою, тому що без державних інвестицій залізниця не зможе вирішити усіх проблем.

Пріоритетним напрямком інвестиційної діяльності залізничного транспорту є оновлення рухомого складу, модернізація діючого парку та залізничних колій, вантажних вагонів тягового рухомого складу, також передбачається інвестування в реконструкцію та будівництво об'єктів залізничної інфраструктури. Інвестування передбачено за рахунок власних, кредитних коштів та за рахунок амортизації власних засобів підприємств залізничного транспорту. Так, планом капітальних інвестицій залізниць України на 2011 рік було передбачено придбання нового рухомого складу, машин та обладнання на умовах фінансового лізингу в обсязі 5 млрд. гривень. При цьому, за наявними даними, в ході оновлення основних фондів залізниці складаються передумови до завдання значних

економічних збитків галузі в наслідок застосування протиправних схем у сфері фінансування капітальних вкладень залізниць України на умовах фінансового лізингу [11].

У зв'язку з нестабільною економічною ситуацією в країні та недостатньою кількістю фінансових коштів, які виділяються "Укрзалізницею" на закупівлю і ремонт рухомого складу, устаткування й пристроїв, обсяги діяльності зазначених підприємств значно знизилися за останні роки.

Залізничний транспорт сьогодні залишається основним сегментом транспортної системи України, зберігаючи значний транзитний потенціал, оскільки має одну з найбільш розвинутих серед європейських країн мережу залізниць.

Суттєвими проблемами залізничної галузі на сьогодні залишається технологічна відсталість та значна зношеність основних фондів (коефіцієнт зносу складає близько 0,80), недостатня прозорість фінансової діяльності галузі, залежність від державного регулювання.

### **Висновки.**

На основі викладеного матеріалу можна виділити наступні негативні фактори, що впливають на функціонування залізничного транспорту в цілому:

- недосконала тарифна політика (насамперед, в сфері вантажних перевезень);

- ресурсна та технологічна залежність України від закордонних країн, насамперед Російської Федерації;

- вплив іноземних держав на розподіл міжнародних транзитних вантажопотоків, що негативно впливає на утворення України як транзитної держави;

- використання зношених основних фондів та енергоємних технологій;

- неефективне використання державою корпоративних прав, що може призвести до втрати контролю над стратегічно важливими підприємствами транспортної галузі;

- повільне удосконалення правової і нормативної бази;

- недосконала науково-дослідне та інформаційне забезпечення транспортної галузі.

Аналіз перспектив розвитку та функціонування залізничної галузі, незважаючи на негативні фактори в економіці, вказує на подальше збільшення обсягів вантажних та пасажирських перевезень, які можливі за умов розв'язання наступних взаємопов'язаних задач :

- прийняти заходи щодо повернення традиційних ринків збуту транспортних послуг;

- активно використовувати геополітичне положення України та можливості її комунікацій для міжнародного транзиту пасажирів та вантажів територією держави;

- активно проводити процес заміни зношених фондів і впровадження енергоємних технологій;

- організувати системне науково-дослідне та інформаційне забезпечення транспортного комплексу;

- припинити перехресне фінансування вантажних і пасажирських перевезень, створити умови для самофінансування пасажирських перевезень і забезпечення їх прибутковості;

- сприяти з боку державних органів щодо збільшення обсягу оборотних коштів у підприємств для їх розвитку та посилення конкурентоспроможності;

- введення гнучкої тарифної політики, що пристосована до конкурентного середовища;

- налагодити роботу щодо відповідності інфраструктури і рухомого складу сучасним вимогам та міжнародним стандартам;

- на державному рівні активно підвищувати рівень інвестиційної привабливості окремих залізничних підприємств;

- вдосконалити системи управління галуззю на основі впровадження переважно економічних методів управління;

Розв'язання саме цих задач є визначальною умовою подальшого успішного розвитку залізничного транспорту, а знаходження шляхів їх вирішення є пріоритетним напрямком наукових досліджень і діяльності органів влади та управління.

### **СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ**

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни / Ю.С. Бараш/ Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. В. Лазаряна. – 2-е вид., перероб. і доп. – видання «ДПТ», 2006. – 259 с.

2. Базілінська О. Я. Фінансовий аналіз : теорія та практика: [навч. посіб.] / О. Я. Базілінська. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 328 с.

3. Выгнанова М. А. Оценка экономической эффективности корпоративных трансформаций в системе железнодорожного транспорта России: дис. канд. эк. наук: 08.00.05. – М.: РГБ, 2003. – 193 с.

4. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: монографія / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко. - Харків: УкрДАЗТ, 2008. - 170с.

5. Калініченко Л.Л. Підвищення інвестиційно-іноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук /Л.Л. Калініченко. – ХарДАЗТ: 2008. – 23 с.

6. Кірта Г.П. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну

систему: монографія / Г.П. Кірпа .- видання «ДПТ» - 2004. – 248с.

7. Корінь М.В. Забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи: дис. ... кандидата екон. наук / М.В. Корінь . – Харків, 2013. – 223 с.

8. Терещенко О.О. Фінансова санація та банкрутство підприємств / О.О. Терещенко.- навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2000. – 235с.

9. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми

та перспективи / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова; за ред. І. Р. Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с.

10. Якименко Н.В. Методологічні аспекти управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України: дис. ... доктора екон. наук : / Н.В. Якименко – Харків, 2013. – 467 с.

11. Портал Economy Watch [Електронний ресурс]: офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.economywatch.com/economic-statistics/country/Ukraine/>

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Зайцева І.Ю.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658:338.5

### ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ І ВНУТРІШНЬОЇ ВАРТОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

*Максимов В. В., д.е.н., професор,  
Бурко Я. В., к.е.н.; доцент,  
Величко Н. М. к.е.н, доцент (СНУ ім. В.Даля)*

*Представлено внутрішню вартість як критерій результативності управління підприємством. Визначено взаємозв'язок конкурентоспроможності і внутрішньої вартості підприємства. Встановлено, що внутрішня вартість є критерієм, який є вигідним та задовольняє цілі різних груп інтересів.*

*Ключові слова: внутрішня вартість, конкурентоспроможність, критерій, група інтересів, підприємство.*

### ВЗАИМОСВЯЗЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И ВНУТРЕННЕЙ СТОИМОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Максимов В. В., д.э.н., профессор,  
Бурко Я. В., к.э.н., доцент,  
Величко Н. М., к.э.н., доцент (ВНУ им. В.Даля)*

*Представлена внутренняя стоимость как критерий результативности управления предприятием. Определена взаимосвязь конкурентоспособности и внутренней стоимости предприятия. Установлено, что внутренняя стоимость является критерием, который является выгодным и удовлетворяет цели разных групп интересов.*

*Ключевые слова: внутренняя стоимость, конкурентоспособность, критерий, группа интересов, предприятие.*

### INTERCONNECTION OF COMPETITIVENESS AND INTERNAL VALUE OF AN ENTERPRISE

*Maksymov V. V., Doctor of Economic Sciences, professor,  
Burko Y. V., Candidate of Economic Sciences, an associate professor,  
Velichko N. M., Candidate of Economic Sciences, an associate professor (EUNU V. Dahl)*

*Internal value as a criterion of effectiveness of management of an enterprise is presented. The interconnection of competitiveness and internal value of an enterprise is defined. Maximization of internal value of an enterprise is related to the goals of interest groups, and the increase of its internal value attracts new interest groups to the enterprise. Interests of different groups can agree, differ or conflict with each other. To achieve the goals of the groups it is necessary to define such criterion which satisfies*

© Максимов В.В.,  
Бурко Я.В.,  
Величко Н.М.