

машинобудування займають дебіторська заборгованість, запаси та готова продукція, що свідчить про наявність достатньої величини оборотного капіталу, тобто, спроможність підприємств до інвестування у товарний кредит та продаж з відстрочкою платежу та виявив наявність нерационального використання виробничих засобів, часткової реалізації готової продукції, невизначеність частки дебіторської заборгованості в оборотних активах та незбалансованість грошових коштів, що негативно впливає на оборотний капітал.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Авраменко О.В. Управління формуванням оборотного капіталу промислового підприємства: Автореф. Дис. канд. екон. наук: Харк. держ. екон. ун-т. – Харків, 2000. – 22 с.
2. Гоцуляк С. М. Короткострокові фінансові рішення у досягненні фінансової рівноваги // Вісник соціально-економічних досліджень. Вип.26 / Одес. держ. екон. ун-т; За заг. ред. М.І. Зверякова. – Одеса: ОДЕУ, 2007 – С. 97–101.

3. Долгоруков Ю.А., Редіна Н.І. Управління ефективністю використання обігових коштів у промисловості // Фінанси України. – 2005. – №11. – с.103-105.

4. Дропа Я.В. Організація управління оборотним капіталом промислових підприємств України: Автореф. Дис. канд. екон. наук: Львівськ. нац. ун-т. імені І. Франка. – Львів, 2006. – 22 с.

5. Прохорова В. В., Кортава К.А. Формування системи показників як рамкових умов управління оборотним капіталом підприємства. - Збірник наукових праць «Економіка: проблеми теорії та практики» // ДНУ. Дніпропетровськ. – 2009 - Вип. 247, Т. V – С.1182-1187.

6. Хохлов В.В. Фактори роста оборотного капитала промышленных предприятий и цена источника его финансирования. Монография.-М.:Высшая школа. – 2000. – 186с.

7. Чухно А.А. Природа сучасних грошей, кредиту та грошово-кредитної політики // Фінанси України. – 2007. – № 1. – С. 3–11.

8. Шестерикова Е.Н. Реинжиниринг бизнес-процессов в системе управления оборотным капиталом промышленного предприятия // Экономические науки. – 2007. – №36. – с.33-37.

Аннотація. В статті представлено методический похід і проведено аналіз оборотного капіталу підприємств машиностроєння.

Ключові слова: оборотний капітал, середньорічна вартість оборотного капіталу, дебіторська заборгованість, запаси і готова продукція.

Summary. The analysis of floating capital of enterprises of engineer is conducted in the article.

Keywords: floating capital, average annual cost of floating capital, account receivable, supplies and prepared products.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Прохорова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 658.011

ІНТЕГРАЛЬНА ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ

Божанова О.В., здобувач (УкрДАЗТ)

У статті проведено аналіз інтегральної оцінки функціональних складових економічного потенціалу та отримано комплексний інтегральний показник економічного потенціалу підприємств залізничного транспортно-машинобудування.

Ключові слова: економічний потенціал, оцінка та аналіз, функціональна складова, коефіцієнт, управління підприємством.

Постановка проблеми Сучасна економіка України вимагає від суб'єктів господарювання компетентних дій, щодо управління їх діяльністю. В сучасних економічних умовах які склалися на

сьогодні в країні важливим в управлінні підприємством є управління його економічним потенціалом. Оцінка економічного потенціалу дозволить виявити: ступень залучення

економічних ресурсів в господарському обороті; міру використання активної частини економічного потенціалу; ефективність засобів, вкладених у формування і розвиток економічного потенціалу.

Аналіз останніх досліджень. Питання, що пов'язані з оцінкою та аналізом економічного потенціалу промислового підприємства, розглядаються в працях зарубіжних та вітчизняних вчених, таких як: Ареф'єва О.В.[1], Коренков О.В.[1], Воронкова А. Э. [2], Лапін Є. В. [3], Малярець Л. М. [4, 6], Отенко І.П. [4, 5,6,7], Сошнікова Л. А. [8], Федонін О. С. [9].

Разом з тим багатогранність проблеми та різноманітність чинників, що впливають на розвиток економічного потенціалу підприємств залізничного транспортного машинобудування та ефективність використання наявного потенціалу залишають поле для подальших досліджень [2-4].

Метою статті є інтегральна оцінка функціональних складових економічного потенціалу та оцінка комплексного інтегрального показника економічного потенціалу підприємств залізничного транспортного машинобудування.

Вклад основного матеріалу. Основою для обґрунтування і прийняття управлінських рішень щодо формування економічного потенціалу підприємств залізничного транспортного машинобудування є аналіз та оцінка існуючого рівня його економічного потенціалу, як цілого так і окремих його складових. Початковим етапом оцінки є визначення складу показників, які за своєю суттю відображали б особливості та закономірності кожної із складових економічного потенціалу [8,9].

Встановлення формалізованих зв'язків між вихідними показниками, чинниками, що впливають на них, і результатами господарської діяльності перетворює їх на систему, що надає можливість використовувати єдину технологічну модель для реалізації головних функцій управління підприємством. Для прийняття рішення про реалізацію потенціалу підприємства слід провести інтегральну оцінку рівня окремих його складових на основі стандартизованих значеннях вибраних показників, що згруповані за видами функціональних потенціалів [3-5]. Така оцінка дає можливість визначити рівень не тільки використаного потенціалу, але і визначити резерви використання потенціалу. Кількісна оцінка рівня функціональних складових економічного потенціалу має на увазі вирішення наступних задач: визначення системи показників оцінки життєдіяльності підприємства; формування граничних значень показників у рамках окремих стадій життєвого циклу підприємства; формування комплексної оцінки рівня економічного потенціалу; шкалування комплексної оцінки рівня економічного потенціалу [1,2].

Аналіз літературних джерел [1-8] показав, що існують визначені розбіжності між авторами методик оцінки рівня економічного потенціалу, пов'язані як з вибором оцінних критеріїв, так і із застосуванням різних процедур згортки інформаційного простору ознак і виділенням режимів рівня економічного потенціалу підприємства.

Для якісної характеристики інтегрального показника рівня функціональних складових економічного потенціалу наведені в табл. 1 [8].

Таблиця 1

Інтервали якісної оцінки інтегрального показника

Значення інтегрального показника	0,1-0,4	0,41-0,7	0,71-1,0
Рівень використання функціональної складової економічного потенціалу	низький	задовільний	високий

Об'єктами дослідження є дев'ять підприємств залізничного транспортного машинобудування України: ТОВ «Харківський вагонобудівний завод», ВАТ «Дніпропетровський з ремонту та будівництва пасажирських вагонів», ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 року», ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизель потягів», ВАТ «Крюківський

вагонобудівний завод», ВАТ «Стахановський вагонобудівний завод», ВАТ «Дизельмаш», ВАТ «Дарницький вагоноремонтний завод», ВАТ «Дніпровагонмаш». Узагальнюючі результати інтегрального оцінювання економічного потенціалу підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2003-2009 рр., представлені в табл. 2.

Таблиця 2

Результати інтегрального оцінювання економічного потенціалу підприємств залізничного транспортного машинобудування 2003-2009 рр.

Назва підприємства	Рік						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	2	3	4	5	6	7	8
ТОВ «Харківський вагонобудівний завод»	0,72	0,71	0,667	0,69	0,71	-5,57	0,66

Продовження табл.2

1	2	3	4	5	6	7	8
ВАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів»	0,71	0,715	0,716	0,713	0,7	-454	0,7
ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. січневого повстання 1918 року»	0,67	0,681	0,65	0,684	0,68	-156	0,71
ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизель потягів»	0,66	0,693	0,687	0,664	0,67	-1603	0,67
ВАТ «Крюковський вагонобудівний завод»	0,68	0,678	0,685	0,682	0,68	-0,64	0,69
ВАТ «Стахановський вагонобудівний завод»	0,73	0,735	0,721	0,73	0,74	-0,72	0,74
ВАТ «Дизельмаш»	0,68	0,689	0,696	0,685	0,67	-8,91	0,7
ВАТ «Дарницький вагоноремонтний завод»	0,73	0,736	0,724	0,712	0,73	0,724	0,72
ВАТ «Дніпровагонмаш»	0,69	0,694	0,696	0,688	0,7	-0,04	0,68

Розрахувавши інтегральні показники рівня економічного потенціалу підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2003-2009 рр., було визначено, що ТОВ «Харківський вагонобудівний завод» в 2003 році мав високий показник, але у 2008 році показник значно знизився і досяг значення (-5,57), в той же час в 2009 році даний показник зріс до значення 0,66. ВАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів» протягом досліджуваного періоду мав значення в межах 0,7-0,716, але в 2008 році інтегральний показник ЕПП дорівнював (-454). ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. січневого повстання 1918 року» мав також від'ємне значення інтегрального показника в 2008 році. Високе значення інтегрального показника серед досліджуваних підприємств має ВАТ «Дарницький вагоноремонтний завод». Якісний стан рівня

економічного потенціалу досліджуваних підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2003-2009 рр, представлені в табл. 3.

Розглянувши дані, що наведені в табл. 3 можна сказати, що рівень економічного потенціалу підприємств залізничного транспортного машинобудування був задовільний. ВАТ «Дарницький вагоноремонтний завод» протягом всього періоду, що аналізується мав високий рівень економічного потенціалу. Такі підприємства як: ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. січневого повстання 1918 року», ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизель потягів», ВАТ «Крюковський вагонобудівний завод», ВАТ «Дизельмаш», ВАТ «Дніпровагонмаш» протягом 2003-2009 року мав задовільний стан рівня економічного потенціалу, але в 2008 році він склав низький рівень .

Таблиця 3

Оцінка рівня економічного потенціалу підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2003-2009 рр.

Назва підприємства	Рік						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	2	3	4	5	6	7	8
ТОВ "Харківський вагонобудівний завод"	висок	висок	задов	задов	висок	низьк	задов
ВАТ "Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів"	висок	висок	висок	висок	задов	низьк	задов

Продовження табл.3

1	2	3	4	5	6	7	8
ВАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. січневого повстання 1918 року"	задов	задов	задов	задов	задов	низьк	висок
ВАТ "Конотопський завод по ремонту дизель потягів"	задов	задов	задов	задов	задов	низьк	задов
ВАТ "Крюковський вагонобудівний завод"	задов	задов	задов	задов	задов	низьк	задов
ВАТ "Стахановський вагонобудівний завод"	висок	висок	висок	висок	висок	низьк	висок
ВАТ "Дизельмаш"	задов	задов	задов	задов	задов	низьк	задов
ВАТ "Дарницький вагоноремонтний завод"	висок	висок	висок	висок	висок	висок	висок
ВАТ "Дніпровагонмаш"	задов	задов	задов	задов	задов	низьк	задов

Висновок Проведений аналіз інтегральної оцінки економічного потенціалу підприємств залізничного транспортного машинобудування свідчить про більш – менш стабільну діяльність підприємств за звітний період. Однак у той час як деякі з них нарощували випуск продукції ВАТ "Дарницький вагоноремонтний завод", інші поступово втрачали свої позиції на ринку (ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. січневого повстання 1918 року», ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизель потягів», ВАТ «Крюковський вагонобудівний завод», ВАТ «Дизельмаш», ВАТ «Дніпровагонмаш»). Всім підприємствам бракувало вільних коштів а обсяг кредиторської та дебіторської заборгованості у деяких з них перевищували річний обсяг продажів. Такий стан зумовила, вочевидь, криза неплатежів в цілому по країні, що свідчить водночас про значні резерви роботи фінансових менеджерів підприємств.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Арефєва О.В. Управління потенціалом розвитку промислових підприємств[текст]: Монографія / О.В. Арефєва, О.В. Корєнков. – К. ГРОТ, 2004. – 200с.
2. Воронкова А. Е. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом предприятия: диагностика и организация [текст]: Монография / А.Е. Воронкова. – 2-е изд., стереотипное. – Луганск: Изд-во Восточноукраинского национального университета имени Владимира Даля, 2004. – 320 с.
3. Лапин Е.В. Оценка экономического потенциала предприятия [текст]: Монография / Е.В. Лапин –Сумы: ИТД „Университетская книга”, 2004.- 360 с.

4. Малярец Л. М. Проблемы методологии анализа стратегических возможностей предприятия [текст]: /Л. М. Малярец, И. П. Отенко // Матеріали Четвертої міжнародної конференції „Наука і освіта”, 2001. Том 4. Економічні науки. Дніпропетровськ – Дніпродзержинськ – Харків – Черкаси – Житомир, 2001. –С. 10-11.
5. Отенко И.П. Методологические основы управления потенциалом предприятия [текст]: Монография / И.П. Отенко – Харьков: ХНЭУ, 2004. – 216 с
6. Отенко И. П. Механизм управления потенциалом предприятия[текст]: Монография / И. П. Отенко, Л.М. Малярец – Харьков: ХГЭУ, 2003. – 220 с.
7. Отенко И.П. Стратегическое управление потенциалом предприятия [текст]: Монография / И.П. Отенко – Харьков: ХНЭУ, 2006. – 256 с.
8. Прохорова В.В. Управління економічного безпекою підприємств [текст] :Монографія /В.В. Прохорова, Ю.В. Прохорова, О.О. Кучеренко. – Харків : УкрДАЗТ, 2010. – 282с.
9. Сошникова Л. А. Многомерный статистический анализ в экономике [текст]: /Л. А. Сошникова, В. Н. Тамашевич, Г. Уебе, М. Шефер. / Под ред. проф. В. Н. Тамашевича. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. – 598 с.
10. Федонін О. С. Потенціал підприємства: формування та оцінка [текст]: Навч. посібник / О. С. Федонін, І. М. Рєпіна, О. І. Олексюк. – К.: КНЕУ, 2003. – 316 с.
11. Шеремет А. Д. Методика финансового анализа [текст] / А. Д. Шеремет, Р. С. Сайфулин. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 176 с.
12. Баканов М. И. Теория экономического анализа [текст]: / М. И. Баканов, А. Д. Шеремет. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 416 с.

Аннотація. В статті поведен аналіз інтегральної оцінки функціональних складових економічного потенціала і економічного потенціала підприємств залізничного транспортного машиностроєння.

Ключевые слова: економічний потенціал, оцінка і аналіз, функціональна складова, коефіцієнт, управління підприємством.

Summary. In article the analysis of an integrated estimation of functional components of economic potential and economic potential of the enterprises of railway transport mechanical engineering is moved.

Key words: economic potential, an estimation and the analysis, a functional component, factor, operation of business.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Прохорова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 338.47:656.2

СИСТЕМА ПЛАНУВАННЯ НА БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РИНКОВИХ УМОВАХ

Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті розглянута організація системи планування на будівельних підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах.

Ключові слова: система планування будівельного підприємства, стратегічне планування, поточне планування.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. З переходом економіки України на ринкові відносини різко змінилася методологія формування і реалізації планів на підприємстві. Новий підхід обумовлений тим, що в централізованій економіці підприємство являло собою «закриту» систему, коли цілі і задачі задаються ззовні і залишаються досить стабільними тривалий період, і фінансові і матеріальні ресурси забезпечуються централізовано в межах фондів, що виділялись. Така форма функціонування підприємства не відповідає вимогам ринкової економіки.

В умовах ринкових відносин будівельна фірма працює як «відкрита» система, коли в її діяльності враховуються не тільки внутрішні фактори, але, насамперед зовнішні впливи (замовника, конкурентів, ринку).

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемам організації системи планування на підприємствах присвячені роботи як вітчизняних, так і зарубіжних вчених [1-3, 5-9]. Теоретичні основи і практичні рекомендації планування в структурних підрозділах залізничного транспорту досліджено в роботах Ю.Д. Петрова та ін. [1, 2].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на значний вклад фахівців в дослідження проблеми, в своїх працях не враховують ринкові умови [1], та не розглядаються питання організації системи планування на будівельних підприємствах залізничного транспорту [2, 3, 5-9].

Метою статті показати, що в умовах ринку функція планування, не тільки не втрачає свого значення, але й істотно зростає, оскільки підприємство діє самостійно при повній економічній відповідальності за результати діяльності.

Вклад основного матеріалу дослідження. Новим явищем в управлінні вітчизняними будівельними підприємствами в ринковій економіці стає самостійність розробки довгострокової стратегії розвитку, на рівні підприємства, тобто функції міністерств і інших державних органів перейшли безпосередньо підприємству. Таким чином, внутрішньофірмове планування перетерпіло еволюцію принципів і форм планування.

У цих умовах підприємство повинне вчасно визначати майбутні науково-технічні, організаційно-економічні, соціально-політичні й інші впливи зовнішнього середовища (як негативні, так і позитивні) і приймати відповідні