

менеджмент. – М.: ГЕЛАН, 2001. – 372 с.

23. Воронкова А.Э. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом предприятия: диагностика и организация. Луганск: ВНУ, 2000. – 315 с.

24. Самочкин В.Н. Гибкое развитие предприятия. Анализ и планирование. – М.: Дело, 1999. – 336 с.

25. Антикризисное управление: Учебник / Под ред. Э.М. Короткова. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 432 с.

26. Винограй Э.Г. Общая теория организации и системно-организационный подход.

– Томск: Изд-во Том. Ун-та, 1989. – 336 с.

27. Спицнадель В.Н. Основы системного анализа: Учеб. пособие. – СПб: Изд. дом "Бизнес-пресса", 2000. – 326 с.

28. Хиршман А. Теории развития: кейнсианские модели становления рыночной экономики. // Вопросы экономики. – 2000. – №6. – С. 137 – 156

29. Антикризисный менеджмент /Под. ред. проф. Грязновой А.Г. – М.: Ассоциация авторов и издателей "ТАНДЕМ". Издательство ЭКМОС, 1999. – 368 с.

**Аннотация.** По мере увеличения динамичности и сложности рыночной среды особенную актуальность для предприятия приобретают вопросы обеспечения его развития. Статья посвящена анализу существующих подходов относительно управления развитием экономических систем.

**Ключевые слова:** развитие, экономический рост, количественные и качественные изменения, экономическая система, структуризации развития.

**Summary.** After the measure of increase of dynamic and complication of market environment the special actuality for an enterprise acquire the question of providing of his development. The article is devoted the analysis of existent approaches in relation to a management development of the economic systems

**Keywords:** development, economic rost, quantitative and high-quality changes, economic system, strukturizacii of development.

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

УДК 658.5:656.2.001.76

## СИСТЕМА ПОКАЗНИКІВ ОЦІНКИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ТЕХНІЧНОГО РІВНЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Синікова О.М., асистент (УкрДАЗТ)*

*В статті розглянуто існуючі методики з оцінки технічного та організаційного рівня підприємств залізничного транспорту. На основі виявлених переваг та недоліків запропоновано більш ефективну методику визначення організаційно-технічного рівня залізничних підприємств*

**Ключові слова:** *інноваційний розвиток, організаційно-технічний рівень, економічна оцінка, інноваційна діяльність*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Залізничний транспорт є однією з найважливіших галузей економіки України, але він залишається не достатньо адаптованим до функціонування в умовах ринкових відносин, коли на ринку

транспортних послуг посилюється конкурентна боротьба між різними видами транспорту. Це обумовлює необхідність забезпечення високої конкурентоспроможності залізниць, яку можливо досягти тільки за допомогою інноваційних заходів. Враховуючи накопичений зарубіжний досвід,

можна стверджувати, що тільки інноваційний розвиток сприятиме підвищенню ефективності роботи залізничного транспорту.

З огляду на особливості діяльності підприємств залізничного транспорту необхідно терміново вирішити проблему, яка є пов'язаною з розробкою теоретичних і методологічних питань з планування, вимірювання та кількісної оцінки технічного прогресу, організації праці, організації виробництва та управління виробництвом, а також складності природних факторів і виявлення їх впливу на ефективність діяльності підприємства.

### *Аналіз останніх досліджень і публікацій.*

Питанням інноваційного розвитку присвячено багато наукових праць вітчизняних та зарубіжних вчених, а саме Єфремова О.С., Федулової Л.І., Біловодської Р.А., Гриньова А.В. [1-4].

Проблеми активізації інноваційної діяльності та основні напрямки стимулювання інноваційного розвитку залізничного транспорту розглянуто у роботах провідних науковців та фахівців Бессонової І.В., Дедової І.Н., Дейнеки О.Г., Аксьонова І.М., Ільчука В.П., Богомолрової Н.В., Сидоренко І.В., Белова І.В., Терезиної Н.П., Галабурди В.Г. [5-9].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Разом з тим, незважаючи на значний вклад вітчизняних та зарубіжних фахівців, на жаль, залишається не достатньо розкритими низка питань. Проблема комплексної оцінки умов виробництва, технічного та організаційного рівня підприємств залізничного транспорту поки що не є остаточно вирішеною. Відсутня єдина система показників, яка враховувала б всю різноманітність умов і організації виробництва. Недосконалі теоретична розробка питань оцінки організаційно-технічного рівня ускладнює виявлення резервів і шляхів підвищення ефективності роботи, а також в економічному обґрунтуванні інноваційних заходів.

**Метою статті** є визначення ефективної системи оцінки технічного та організаційного рівня підприємств залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** Всі існуючі методики щодо кількісної оцінки організаційно-технічного рівня підприємства можна розділити на дві групи, під кутом зору рівня техніки, технології, організації праці, виробництва і управління [9]. Це є методики із узагальнюючими або синтезуючими показниками (в основу розрахунку яких покладено єдиний критерій – фонд робочого часу) або загальними та частними показниками (порівняння фактичних даних з нормативними).

До переваг першої групи методик належить можливість оцінювати в комплексі організаційно-технічний рівень всієї системи, виявляти наявні резерви, планувати очікуваний рівень на перспективу і розраховувати темпи зростання продуктивності праці за рахунок підвищення цього рівня. До недоліків цих методик слід

віднести те, що за допомогою узагальнюючих і синтезують показників не можна детально оцінити стан досліджуваної системи, провести поглиблений аналіз з метою виявлення внутрішньовиробничих резервів, планувати і здійснювати оперативний контроль за впровадженням конкретних інноваційних заходів і розрахувати зростання продуктивності праці за рахунок їх впровадження.

Перевагою другої групи методик є те, що вони компенсують недоліки перших і дозволяють: в деталях оцінювати рівень техніки, технології, організації праці, виробництва і управління; здійснювати поглиблений аналіз стану системи за конкретними факторами; виявити внутрішньовиробничі резерви; планувати цей рівень на перспективу за конкретними організаційно-технічними заходами; розрахувати підвищення продуктивності праці за окремими факторами. Однак, слід зазначити, що значення цих показників носять розрізнений характер, тобто оцінюють тільки різні сторони організаційно-технічного рівня підприємства, не даючи загального уявлення про досліджуваний об'єкт. Тому перед підприємствами залізничного транспорту гостро постає питання розробки ефективної системи показників, яка дозволила б одночасно оцінювати технічний і організаційний рівні виробництва за допомогою узагальнюючих показників, що синтезують показники в цілому і, за допомогою загальних і частних показників. Тобто при вирішенні проблеми кількісної оцінки організаційно-технічного рівня підприємств залізничного транспорту слід нарівні з узагальнюючими і синтезуючими використовувати загальні та частні показники. Необхідно, щоб частні показники оцінки організаційно-технічного рівня зводилися до кількох синтезуючих показників, а потім до одного узагальнюючого.

Такий підхід до проблеми дозволить одночасно проводити однозначну оцінку організаційно-технічного рівня за узагальнюючим і синтезуючими показниками в цілому і детально, поелементну оцінку процесу виробництва за допомогою частних показників. Таким чином, система показників оцінки технічного та організаційного рівня підприємств залізничного транспорту повинна відповідати таким методологічним принципам:

- відображати різні сторони діяльності оцінюваного об'єкту;
- характеризувати зміни у технічному й організаційному розвитку робіт;
- забезпечувати єдиний підхід до оцінки організаційно-технічного рівня від управління залізницею в цілому та до її структурних підрозділів;
- відповідати вимогам науково обґрунтованого планування та комплексного економічного аналізу виробничо-господарської

діяльності підприємств залізничного транспорту;

- вихідна база повинна бути єдиною і надавати можливість порівнювати показники в різних виробничих умовах;

- об'єктивно і повно відображати будь-які зміни в досліджуваному виробничому процесі.

Важлива ознака групування всіх показників організаційно-технічного рівня підприємств залізничного транспорту - їх функціональна спрямованість. Виходячи з цього, запропонована система показників організаційно-технічного рівня ділиться на чотири групи, кожна з яких характеризується синтезуючими, загальними і частними показниками. Перша група – синтезуючі, загальні та частні показники, що дають характеристику технічному рівню виробництва. Друга група - синтезуючі, загальні та частні показники, що дають характеристику організаційного рівня виробництва, у т.ч. управління виробництвом. Третя група - синтезуючі і загальні показники, що кількісно оцінюють кваліфікаційний рівень і однотипні ділові якості підрозділів і служб підприємства від робочих бригад до управлінців у залежності від початкових цілей оцінки. Четверта група - синтезуючі і частні показники, що оцінюють складність природно-економічних умов при проведенні робіт. Всі ці групи зводяться до узагальнюючого показника організаційно-технічного рівня підприємств залізничного транспорту.

Загальні показники за елементами виробництва розраховуються як середньоарифметичні величини окремих показників. Вони являють собою сукупність відносних показників, що виражають ступінь відповідності конкретних умов виробництва, факторів технічного і організаційного характеру нормативним, оптимальним або середнім умовам.

Для дотримання єдиних принципів і методів розрахунку окремих показників оцінки вони повинні відповідати наступним основним вимогам:

- розкривати характер конкретних умов виробництва, змісту технічного та організаційного рівня, якість робіт та кваліфікації персоналу;

- не повинні входити в число техніко-економічних показників і не дублювати інші частні показники;

- характеризувати умови виробництва, техніку, технологію, організацію праці, виробництва і управління як процес, а не як результат виробничої діяльності, що забезпечить можливість виявлення резервів зростання продуктивності праці;

- розраховуватися на єдиній базі і на основі інформації, що відображає не випадкові, а типові процеси (явища) і забезпечувати порівнянність результатів оцінки в період часу з різних

підприємств та їхніх структурних підрозділах.

Пропонована система показників кількісної оцінки організаційно-технічного рівня підприємств залізничного транспорту може бути використана при розробці обґрунтованих взаємопов'язаних поточних і перспективних планів, наукових методів вимірювання, аналізу та планування основних техніко-економічних показників робіт; при проведенні оперативного контролю за виконанням інноваційних проектів і програм; при розробці наукових методів підбору і розстановки спеціалістів на виробництві, ефективних форм і систем оплати їх праці. Запропонована система дозволить ефективно планувати інноваційну діяльність підприємств залізничного транспорту.

**Висновки.** Отже, вимірювання організаційно-технічного рівня в цілому і за окремими його аспектами дає систематизовану інформацію для виявлення резервів прискорення науково-технічного прогресу, сприяє вдосконаленню методів прогнозування та планування інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту, дає можливість визначити найбільш важливі та дієві напрямки зі створення і впровадження нової техніки і технології, передової організації робіт.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Єфремов О.С. Організаційно-економічне обґрунтування вибору стратегії інноваційного розвитку підприємства // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - №26. – С. 153-157.
2. Федулова Л.І. Інноваційна економіка: Підручник. – К.: Либідь, 2006. – 480 с.
3. Біловодська Р.А. Системний аналіз і вдосконалення теоретико-методологічних підходів до вибору напрямів інноваційного розвитку підприємств // Проблеми науки. – 2004. - №4. – С. 7-15.
4. Гринев А.В. Оценка инновационного потенциала предприятия // Проблемы науки. – 2003. - №12. – С. 57-58.
5. Бессонов И.В., Дедова И.Н. Ранжирование инновационных проектов на железнодорожном транспорте и их современное технико-экономическое обоснование // Транспорт: наука, техника, управление. – 2007. - № 11. – С. 30-34.
6. Дейнека О.Г. Інноваційно-інвестиційні підходи до розвитку галузі залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - №22. – С.54-55.
7. Аксенов И.М. Определение тенденции изменения конкурентоспособности железнодорожного транспорта // Тези доповідей

VI Міжнародної наукової конференції «Проблеми економіки транспорту». – 2007. – С. 124.

8. Ільчук В., Богомолова Н., Сидоренко І. Інновації в підвищенні технологічного рівня транспорту // Збірник наукових праць КУЕТТ.

Серія «Економіка і управління». – 2007. - № 9. – С. 30-36.

9. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. Для вузов ж.-д. трансп./ И.В. Белов, Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда и др. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.

**Аннотация.** В статье рассмотрены существующие методики по оценке технического и организационного уровня предприятий железнодорожного транспорта. На основе выявленных преимуществ и недостатков предложено более эффективную методику определения организационно-технического уровня железнодорожных предприятий

**Ключевые слова:** инновационное развитие, организационно-технический уровень, экономическая оценка, инновационная деятельность

**Summary.** The article reviewed existing methods of assessing the technical and organizational level of railway transport. Based on the identified advantages and disadvantages offered a more effective method of determining the organizational and technical level of railway ventures

**Keywords:** innovation development, organizational and technical level, economic evaluation, innovation activity

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 339.137.2

## МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ СТРАТЕГІЧНИХ КОНКУРЕНТНИХ ПОЗИЦІЙ ПРИ ФОРМУВАННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

*Українська Л.О. д.е.н., професор,  
Рябик Г.Є., аспірант (ХНЕУ)*

*У статті проаналізовано переваги та недоліки різних методичних підходів до розв'язання проблеми оцінки конкурентної позиції підприємства. Запропоновано застосування портфельного підходу для вирішення завдань підвищення об'єктивності та обґрунтованості оцінки конкурентної позиції підприємства в процесі оцінки його конкурентних переваг.*

**Ключові слова:** інструменти матричного аналізу, модель «Бостон консалтинг груп» («БКГ»), модель «Маккінзі», SWOT-аналіз, бенчмаркінг, портфельний підхід, евклідова відстань, таксономія.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Докладний аналіз конкурентного оточення як процес виявлення сильних і слабких сторін підприємства та його суперників дає можливість уникнути загострення конкурентного суперництва та виникнення численних конфліктів у процесі

взаємодії з конкурентами, більш ефективно планувати розподіл і використання наявного потенціалу та економічних ресурсів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивченню існуючих теоретичних підходів щодо здійснення аналізу ринкового середовища та конкурентних позицій підприємства на