

Висновок. Таким чином, банкрутство підприємства – це процес, пов’язаний з питанням, що має ще багато невивчених сторін. Існування великої кількості думок щодо визначення правильного трактування поняття «банкрутства» сприяє виникненню різних методів його діагностики. Усі проаналізовані в роботі методи діагностики банкрутства мають свої недоліки. Дослідження найбільш відомих методів визначення банкрутства зумовило створення власного алгоритму його діагностики, який базується на визначенні банкрутства як процесу признання внаслідок аналізу фінансової діяльності стану нездатності підприємства продовжувати спроби виходу з фінансової кризи, що супроводжується рішенням судових органів про необхідність здійснення ліквідаційної процедури підприємства. Це визначення, на мою думку, є найбільш правильним, адже враховує усі особливості процесу банкрутства та не суперечить трактовці, зазначеній у законодавстві України.

Перелік посилань:

1. *Официальный сайт Главного управления статистики в Донецкой области. [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: <http://donetskstat.gov.ua/index.php> (дата обращения 21.03.2014).*
2. *Кругленко А.В. Поняття банкрутства в аспекті сучасного розвитку підприємств / А.В. Кругленко, І.В. Маник // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки. – Випуск II (46). – 2002. – С. 153-159.*
3. *Рукинов М.В. Причины и виды банкротства / М.В. Рукинов // Проблемы современной экономики. – 2008. – №1 (25).*
4. *Гуськова Н.Д. Антикризисное управление: стратегические и тактические аспекты / Н.Д. Гуськова, О.И. Аверина, Н.В. Никитина, Т.А. Салимова. – Саранск: Изд-во Мордов, 2003. – 366 с.*
5. *Краснова В.В. Фінансовий менеджмент: навч. посіб. для студ. вищих навч. закладів / В.В. Краснова, М.І. Хромов, Б.О. Жнякін та ін.; за заг. ред. В.В. Красновой. – Донецьк: ДонНУ, 2013. – 463 с.*
6. *Медведева О.В. Комплексный экономический анализ деятельности предприятия: учебник / О.В. Медведева, Е.В. Шпилевская, А.В. Немова. – Ростов н/Д: Феникс, 2010. – 343 с.*
7. *Сорокина И. Оценка вероятности банкротства предприятия-заемщика [электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://bankir.ru/tehnologii/s/otsenka-veroyatnosti-bankrotstva-predprivatiya-zaemshchika-10002719/> (дата обращения 08.03.2014).*
8. *Возіянова Н.Ю. Проблеми становлення та діагностики банкрутства в Україні / Возіянова Н.Ю. // Торгівля і ринок України. Тематичний збірник наукових праць з проблем торгівлі і громадського харчування. – Донецьк: ТОВ. “Лебідь”, 1997. – С. 131 – 133.*
9. *Карпенко Л.М. Керування формуванням прибутку підприємства у процесі інвестиційної діяльності / Л.М. Карпенко // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. – Львів, 2002. – Вип.2, ч.1.*
10. *Овчинникова Т.И. Методы финансово-экономической диагностики предприятий / Т.И. Овчинникова, А.И. Пахомов, Н.И. Булгакова // Финансовый менеджмент. – 2005. – №5.*

*Стаття надійшла: 07.03.2014 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Бабич Д.В.*

УДК 338.242:656.072

С 130, С 610, L 100, L 200, L 510, L 920

**ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ
ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Гудкова В. П., канд. екон. наук, доцент

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ

Анотація. В сучасних умовах господарювання в наслідок збитковості значної частки пасажирських перевезень економічна діяльність багатьох підприємств пасажирського транспорту характеризується низьким рівнем ефективності. Необхідність забезпечення на підприємствах галузі можливостей самофінансування і саморозвитку вимагає зміни умов їхнього господарювання. Дослідження можливих варіантів зміни умов господарювання підприємств пасажирського транспорту вимагає побудови системи показників оцінки соціально-економічної ефективності кожної з альтернатив. З урахуванням тенденцій суспільного розвитку було запропоновано чотири узагальнених (композиційних) сценарії, розкрито зміст, охарактеризовано механізм дії та визначено наслідки реалізації кожного з них. Виходячи з необхідності задоволення різних суспільних інтересів та в наслідок відмінності цілей в оцінці результатів діяльності підприємств пасажирського транспорту, для окремих суб'єктів ринку транспортного обслуговування населення були виявлені основні ефекти та сформовані підсистеми показників ефективності, утворюючих загальну систему оцінки. Для досягнення мети дослідження було використано загальнонаукові, спеціальні і міждисциплінарні методи та прийоми теоретичного пізнання, зокрема семантичний та логічний аналіз для визначення змісту понять соціальної та економічної ефективності, аналіз і синтез для узагальнення сценаріїв майбутнього функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, абстрагування та систематизації для встанов-

лення ключових оціночних показників, спеціальні – графічний та табличний методи, елементи системного аналізу для інтерпретації значень множини показників соціально-економічної ефективності. Запропонована система оцінки, сформована з сукупності ключових показників ефективності, дозволяє урахувати економічні інтереси зацікавлених сторін, виявити рівень соціальної корисності пасажирських перевезень та є інструментом вимірювання ступеня досягнення поставлених цілей при виборі умов функціонування та сценарію розвитку підприємств пасажирського транспорту.

Ключові слова: пасажирські перевезення, підприємства пасажирського транспорту, оцінка, ефект, ефективність.

Постановка проблеми. Процес дослідження ефективності рішень багатокритеріальних задач викликає певні труднощі, пов'язані з необхідністю урахування протилежних інтересів. В рамках збалансування суспільно-транспортних суперечностей, що супроводжують соціально-економічні відносини в сфері перевезення пасажирів, мова йде про необхідність забезпечення ефективного функціонування і розвитку економічної і соціальної підсистем на мікро- та макрорівнях. Ключове завдання полягає у визначенні стану і перспектив зміни соціально-економічних зв'язків сфери перевезення пасажирів за різних умов їхньої організації, обґрунтування ефективних засобів забезпечення врівноваженого функціонування і сталого розвитку галузі, отримання індивідуальних і комплексних оцінок локальних та макроекономічних ефектів від реалізації можливих альтернатив. Як наслідок стає важливим встановлення та у подальшому визначення певної сукупності критеріїв ефективності економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, яка найбільш повно відображає інтереси усіх зацікавлених в організації переміщення населення сторін, а саме виробників, споживачів, держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У класичному визначенні ефективність являє собою «здатність приносити ефект» або «результативність», яка розраховується відношенням «ефекту, результату до витрат, що забезпечили цей результат» [1, Т. 1, с. 508]. При цьому під економічною ефективністю розуміється «конкретна форма виявлення закону економії часу», а у якості узагальнюючого показника оцінювання використовується «норма прибутку» (С. В. Мочерний [1, Т. 1, с. 508]). Соціальна ефективність трактується як «відповідність результатів господарської діяльності основним соціальним потребам і цілям суспільства», її інтегруючим показником є «підвищення народного добробуту, якості життя», а також відсоток «товарів народного споживання в загальному обсязі виробництва» [1, Т. 1, с. 515].

Транспорт являє собою окрему галузь економіки країни, діяльність якої, у т. ч. по перевезенню пасажирів, має низку особливостей, а отже специфічною є оцінка ефективності функціонування та розвитку транспортних підприємств. Теоретико-методологічною основою оцінювання ефективності транспортного виробництва є наукові праці Л. В. Канторовича [2], Т. С. Хачатурова [3], Д. І. Черномордика [4], О. С. Гібшмана [5], Є. М. Сича [6], О. О. Вовка [7], В. І. Пасічника [8], В. І. Лукашева [9], Н. І. Богомолової [10], тощо. Удосконаленню методичних основ визначення ефективності пасажирських перевезень було присвячено дослідження І. М. Аксьонова [11], В. П. Гудкової [12], Т. Літмана [13], О. В. Громової, О. М. Гудкова, В. В. Благи та багатьох інших вчених [14]. Надані ними пропозиції створюють можливості для оцінювання результативності різних транспортних процесів, дозволяють обґрунтувати заходи реалізації галузевого науково-технічного прогресу та визначають інструментарій для встановлення ефективності господарювання.

Невирішені складові загальної проблеми. Глибина теоретичної розробленості питань оцінки ефективності з доведенням багатьох положень до рівня практичних рекомендацій обумовлює можливість широкого вибору критеріїв при проведенні оцінювання ступеня задоволення окремих соціально-економічних інтересів в процесі транспортного обслуговування населення. Між тим наявність декількох цілей, необхідність узгодження різних інтересів, а отже існування проблеми соціально-економічного вибору у пошуку альтернатив при формуванні умов функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту вимагає впорядкування критеріїв та утворення системи показників, яка дозволяє надати найповнішу оцінку ефективності галузевої діяльності за різних економічних умов.

Формулювання цілей статі. Узагальнення можливих умов здійснення економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту та побудова системи показників оцінки соціально-економічної ефективності кожного з композиційних сценаріїв.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до встановлених закономірностей функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, особливостей організації пасажирських перевезень та специфіки соціалізації економічних відносин в системі транспортного обслуговування населення [12] індикатори результативності повинні включати показники економічної та соціальної ефективності [12, с. 45], а методичні основи оцінки згідно з умовами сучасного середовища враховувати вимоги кастомізації та соціалізації відносин [12, с. 114]. Виходячи з пріоритетів квазісервісного врівноваження [12, с. 45] розглянуто декілька варіантів побудови узагальнених (композиційних) сценаріїв майбутнього функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту.

Перший узагальнений (композиційний) сценарій є вихідним і полягає у збереженні існуючих умов функціонування і розвитку підприємств в сфері пасажироперевезень. Враховуючи сучасні реалії, підтверджені статистичними даними і отриманими висновками, збереження існуючих умов функціонування і розвитку підприємств в сфері перевезення пасажирів спричиняє дисбаланс соціально-економічних інтересів та призводить до деструктивних проявів у формуванні економічних показників. В такому разі головними негативними явищами в системі транспортного обслуговування населення стають збитковість господарської діяльності, повільні темпи простого і фрагментарність розширеного відтворення виробничих ресурсів, низький рівень якості транспортної продукції, відсутність внутрішніх можливостей галузевого економічного зростання. Безумовно зазначений варіант формування композиційного сценарію під час своєї реалізації супроводжується найбільшою кількістю проблем, очевидно, що саме вони спонукають до змін та викликають необхідність удосконалення сфери перевезення пасажирів, але цей варіант потрібен для порівняння та діагностики обґрунтованості запропонованих заходів.

Другий узагальнений (композиційний) сценарій зводиться до повної компенсації пільг за рахунок бюджету та збереження існуючої моделі регулювання тарифів. Головним завданням даного сценарію є забезпечення надання масових транспортних послуг суспільно-достатньої якості за пільговими умовами. Виходячи з оцінки вагомості пріоритетів можна зорієнтуватися у ступені задоволення суспільних інтересів в наслідок реалізації сценарних заходів. Як свідчать результати дослідження у випадку передбаченого покриття збитків і компенсації пільг за рахунок бюджету соціально-економічні інтереси задовольняються на 16,9 % без урахування і на 36,4 % з урахуванням критерію масовості [12, с. 256].

Третій узагальнений (композиційний) сценарій передбачає суцільне повно-сплатне надання транспортних послуг. В даному випадку мова йде про застосування суто ринкових механізмів у напрямі надання комплексних послуг та індивідуалізації споживання. В такому разі соціально-економічні інтереси задовольняються на 63,6 %, проте суттєво скорочуються масштаби обслуговування населення [12, с. 256].

Четвертий узагальнений (композиційний) сценарій буде сукупність соціально-економічних відносин за умовами транспортного обслуговування населення на основі квазісервісного підходу. Такого роду побудова передбачає утворення сфери пасажироперевезень за принципами соціально-економічного компромісу, структурної компліментарності, функціональної локалізації, інформаційного прагматизму та певною сукупністю специфічних принципів, що забезпечують зрівноваження зв'язків окремо у комерційному і соціальному секторах. У випадку врегулювання відносин за квазісервісною парадигмою здійснюється фінансування інфраструктурної складової базових послуг та повна компенсація пільг за рахунок бюджету з одночасним повно-сплатним наданням транспортних послуг індивідуального споживання. На концептуальному рівні зазначений багатогранний підхід забезпечує найбільш повне дотримання вимог суспільства.

Зміст, механізм дії та наслідки реалізації узагальнених (композиційних) сценаріїв функціонування і розвитку підприємств у сфері перевезення пасажирів наведені в табл. 1.

Таблиця 1 – Узагальнені (композиційні) сценарії функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту

Узагальнений (композиційний) сценарій	Зміст	Механізм дії	Наслідки реалізації
<i>Перший</i> (базовий)	Збереження існуючих умов функціонування і розвитку сфери перевезення пасажирів	Функціонування і розвиток сфери пасажироперевезень в умовах неузгодженості	Дисбаланс соціально-економічних інтересів
<i>Другий</i> (базовий з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення)	Повна компенсація пільг за рахунок бюджету та збереження існуючої моделі регулювання тарифів	Забезпечення надання масових транспортних послуг суспільно-достатньої якості за пільговими умовами	Соціально-економічні інтереси задовольняються на 16,9 % без урахування і на 36,4 % з урахуванням критерію масовості
<i>Третій</i> (комерційна альтернатива)	Суцільне повно-сплатне надання транспортних послуг	Застосування суто ринкових механізмів у напрямі надання комплексних послуг та індивідуалізації споживання	Соціально-економічні інтереси задовольняються на 63,6 % проте суттєво скорочуються масштаби обслуговування
<i>Четвертий</i> (квазісервісна альтернатива)	Транспортне обслуговування населення на основі квазісервісного підходу	Фінансування інфраструктурної складової базових послуг та повна компенсація пільг за рахунок бюджету з одночасним повно-сплатним наданням	Найбільш повне дотримання вимог суспільства

		транспортних послуг індивідуального споживання	
--	--	---	--

Ураховуючи, що під час транспортного обслуговування населення виникають та вимагають задоволення різні (навіть іноді протилежні) соціально-економічні інтереси виробників (підприємств пасажирського транспорту), споживачів (пасажирів та інших зацікавлених осіб) та держави і, як наслідок, утворюються та потребують досягнення різні цілі, що передусім зводяться до забезпечення економічної ефективності, утворення споживчої цінності та досягнення суспільної корисності [12, с. 246], оцінка результативності будь-якого з зазначених сценаріїв функціонування і розвитку сфери пасажироперевезень відбувається за сукупністю критеріїв, що утворюють систему показників соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень (рис. 1).



Рисунок 2 – Показники оцінки соціально-економічної ефективності функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту

Розрахунок кожного з показників соціально-економічної ефективності, як оцінки результативності суспільно-транспортних процесів, ґрунтується на різних (згідно з зазначеними інтересами та цілями) вимірниках ефектів, головними вимогами до визначення яких стає необхідність відображення відповідної мети (вимога показовості) та обов'язковість зміни за зміною параметрів кожного сценарію (вимога варіативності).

Позначивши наведені ефекти через Φ_i (де i , змінюючись у межах $\overline{1, n}$, позначає певний ефект), а показники ефективності через φ_j (де j , змінюючись у межах $\overline{1, m}$, вказує на один з зазначених показників ефективності) створюється система показників, що являє собою множину цільових функцій:

$\varphi = \{\varphi_j(\Phi_i)\}$, екстремальні значення яких характеризують гранично досягну ефективність модельованого об'єкта (тобто найкращі в заданому відношенні умови функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту), при цьому виходячи із економічного змісту кожного з наведених ефектів і кожного з представлених показників ефективності екстремальні значення є максимумами, а отже множина цільових функцій показників ефективності потребує максимізації: $\varphi = \{\varphi_j(\Phi_i)\} \rightarrow \max$.

Висновок або наукова новизна. Запропонована система показників оцінки соціально-економічної ефективності дозволяє урахувати як суто економічні інтереси кожної з зацікавлених сторін, так і створити умови для характеристики соціальної корисності пасажирських перевезень. Крім того представлену систему оцінки можна вважати сукупністю ключових показників ефективності (показових, але одночасно не перевантажених зайвими вимірниками) та інструментом вимірювання рівня досягнення поставлених цілей при виборі умов функціонування та сценарію розвитку підприємств пасажирського транспорту.

Перелік посилань.

1. *Економічна енциклопедія: Наукове видання у 3-х т. / Редкол.: ...С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія». – Т. 1, 2000. – 864 с.; Т. 2, 2001. – 848 с.; Т. 3, 2002. – 952 с.*
2. *Канторович Л. В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта / Л. В. Канторович; Под ред. В. Н. Лившица, Н. В. Паенсона, Е. Ф. Тихонова. – М.: Наука, 1989. – 304 с.*
3. *Хачатуров Т. С. Экономическая эффективность капитальных вложений / Т. С. Хачатуров. – М.: Экономика, 1964. – 278 с.*
4. *Черномордик Д. И. Экономическая эффективность капитальных вложений и основных фондов железнодорожного транспорта / Д. И. Черномордик. – М.: Транспорт, 1967. – 184 с.*
5. *Гибишман А. Е. Определение экономической эффективности проектных решений на железнодорожной транспорте / А. Е. Гибишман. 2-е изд., переработка и доп. – М.: Наука, 1985. – 239 с.*
6. *Сыч Е. Н. Транспортно-производственные системы: развитие и функционирование: Монография / Е. Н. Сыч; АН УССР, Одес. отд-ние Ин-та экономики. – К.: Наук. думка 1986. – 164 с.*
7. *Вовк А. А. Оценка эффективности транспортного производства и результатов ее роста: Монография / А. А. Вовк. – М.: Крома, 2000. – 295 с.*
8. *Пасічник В. І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: Монографія / В. І. Пасічник. – К.: Наук. світ, 2003. – 222 с.*
9. *Лукашев В. И. Научно-технический прогресс и экономическая эффективность транспортного производства (макроекономическая оценка) / В. И. Лукашев. – М.: Интекст, 2003. – 351 с.*
10. *Богомолова Н. І. Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень: Монографія / Н. І. Богомолова. – Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.*
11. *Аксенов И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: Монография / И. М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.*
12. *Гудкова В. П. Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажиро-перевезень: Монографія / В. П. Гудкова. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 291 с.*
13. *Todd Litman. Critical Analysis of Conventional Transport Economic Evaluation // Victoria Transport Policy Institute. – 6 June 2013. – 27 p.*
14. *Гудкова В. П. Теоретико-прикладні основи підвищення ефективності економічної діяльності підприємств на ринку транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 25. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 11–28.*

*Стаття надійшла: 22.01.2014 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.*

УДК: 331.453:631.115.1
J28

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ОХОРОНИ ПРАЦІ В ФЕРМЕРСЬКИХ ГОСПОДАРСТВ КІРОВОГРАДСЬКОЇ ОБЛАСТІ

*Іванченко В.О., канд. екон. наук
Кіровоградський національний технічний університет*

Анотація. У статті досліджується організація охорони праці, її проблеми та перспективи у фермерських господарствах. Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методологічних і практичних аспектів організації охорони праці фермерських господарств; метою статі є узагальнення теоретичних, методичних і прикладних аспектів проблеми організації охорони праці та розробка науково обґрунтованих