

УДК 338.001.36

І. І. РЕКУН*

*Каф. «Фінанси та економічна безпека», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38(0563) 73 15 74, ел. пошта docrekun@gmail.com

ОСНОВНІ НАПРЯМИ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ ДП «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

Мета. Робота присвячена розгляду підходів щодо оцінки економічної стійкості підприємств залізничного транспорту, пошуку шляхів розвитку методичних підходів, впровадження інноваційних технічних засобів і методів оцінки економічного стану. **Методика.** Для забезпечення об'єктивної оцінки економічного стану підприємств залізничного транспорту в роботі запропоновано розглянути систему фінансових показників економічної стійкості. **Результати.** На основі виконаного аналізу у роботі встановлені зміни, що відбуваються у внутрішньому та зовнішньому середовищі діяльності ДП «Придніпровська залізниця», та визначаються ризики, що існують в поточній діяльності залізниці. **Наукова новизна.** Значна увага приділяється стратегічному підходу до управління розвитком підприємства, що полягає у забезпеченні стійкої конкурентної переваги. Йдеться про характеристики економічної стійкості як певного режиму розвитку. **Практична значимість.** У роботі досліджено окремі проблеми реформування залізниці. Для їх комплексного вирішення важливо розглянути основні напрями оцінки економічного стану підприємства, зокрема ДП «Придніпровська залізниця», що є структурним підрозділом Укрзалізниці як системи.

Ключові слова: ліквідність; оцінка економічного стану; рентабельність; стійкість; фінансові показники.

Вступ

Потреба реформування ринкової інфраструктури національної економіки, чільне місце в якій посідає залізничний транспорт, вимагає аналізу і оцінки його економічно-технологічного потенціалу, ефективності, стійкості, конкурентоспроможності. Це потребує розробки нових підходів до методології та визначення основних напрямків оцінки економічного стану підприємств залізничної галузі. На сьогоднішній день підприємства залізниці характеризуються погіршенням матеріально-технічної бази, різким збільшенням витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршенням фінансових показників діяльності.

Для розробки шляхів і методів реформування підприємств залізничного транспорту вирішальним є визначення основних показників та методів оцінки реального стану їх господарської діяльності з метою досягнення такого їх рівня, що створить умови економічної безпеки їх діяльності.

Мета

В наукових публікаціях були досліджені окремі проблеми реформування залізниці. Для їх комплексного вирішення важливо розглянути основні напрями оцінки економічного стану підприємства, зокрема ДП «Придніпровська залізниця», що є структурним підрозділом Укрзалізниці як системи.

Методика

Для досягнення поставленої мети та забезпечення об'єктивної оцінки економічного стану підприємств залізничного транспорту у роботі запропоновано розглянути систему фінансових показників економічної стійкості.

Аналіз останніх досліджень і публікацій за даною проблемою

В економічних дослідженнях існують різноманітні підходи до аналізу, оцінки стану та шляхів реферування підприємств залізничного транспорту. Їх особливості висвітлювали такі вчені, як Ю. С. Бараш (удосконалення механізмів

му управління вантажними залізничними перевезеннями), Л. В. Марценюк (організація вантажних перевезень в умовах реформування), М. І. Данько (реорганізація підприємств у контексті формування корпоративних структур), О. І. Харченко (підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту), С. В. Мямлін (економічне моделювання підвищення ефективності інвестицій) та ін. Вчені сходяться на думці, що умови світової кризи і сьогоденні проблеми України привнесли в економіку залізничної галузі специфічні проблеми, що викликали необхідність і пошук шляхів дослідження щодо здійснення реформування залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу

Залізничний транспорт як невід'ємна частина всієї економіки держави повинен органічно увійти в ринкову економіку і забезпечувати стійке транспортне обслуговування підприємств національного господарства незалежно від форми власності, а також перевезення пасажирів. В умовах ринкових відносин залізниця повинна з достатньою економічною вигодою виконувати свої функції з тим, щоб утримувати в належному порядку свою матеріально-технічну базу, впроваджувати інвестиційну політику з широким використанням досягнень науково-технічного прогресу, а також соціальну політику, яка гарантує працівникам умови для зацікавленої і матеріально високозабезпеченої праці [2].

Укрзалізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту України) – орган управління залізничним транспортом загального користування, що здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць. Залізничним транспортом виготовляється специфічний вид продукції, якими є перевезення вантажів та пасажирів.

З метою організації ефективного управління залізничним транспортом та забезпечення потреб національного господарства й населення в перевезеннях Кабінет Міністрів України 14 грудня 1991 р. прийняв Постанову «Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України» (№ 356). Цією постановою було передбачено, що Укрзалізниця є

державним органом управління, який здійснює керівництво залізничним транспортом. У її розпорядження були передані Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також всі інші розташовані на території України підприємства, установи й організації, що були підпорядковані Міністерству шляхів сполучення СРСР. З початком ринкових перетворень в 90-х рр. на залізницю йде інтенсивний пошук нових організаційних форм управління. Його метою є адаптація залізничного транспорту до ринкових умов господарювання як для залізничної галузі в цілому, так і для її основної господарської ланки – Укрзалізниці та її структурних підрозділів.

На сьогоднішній день для Укрзалізниці настав час реформ – тривалих, серйозних, складних за своїм змістом. Суть цих реформ можна визначити таким чином: ринкові відносини, демонополізація, акціонування, приватизація. Серед першочергових завдань для створення базису реформ ставляться нові принципи організації та управління перевізним процесом, вдосконалення транспортної інфраструктури, інформатизації та зв'язку тощо. Перші науково-практичні результати підтвердили правильність напрямків, обраних як первинних.

Пріоритетні напрямки розвитку залізничної галузі України та засади діяльності (економічні, правові та організаційні) були визначені в таких державних документах, як «Концепція державної програми реформування залізничного транспорту (Розпорядження Кабінету Міністрів України (від 27.12.2006 р., № 651-р.)», Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року», розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.08.2012 р. № 569-р. «Про схвалення Концепції забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері», Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки», «Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» [4].

У цих документах визначені ключові принципи державної політики в галузі залізничного транспорту на перспективу. Але вони окреслили лише контури політико-правової бази діяльності залізничного транспорту в ринковій економіці. Назріло нове, більш складне завдання, яке полягає в наданні його виробничим, економічним і управлінським структурам характеру

© І. І. Рекун, 2015

стик, що відповідають вимогам господарювання в ринкових умовах. Тому були прийняті нові Закони «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 року №4443-IV та «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 року №4443-IV, у яких визначені етапи здійснення відповідних реформ.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, що забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту [6]. Окрім того, розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа – Кавказ - Азія). Укрзалізниця є одним із засновників Ради із залізничного транспорту держав-учасників Співдружності. Але в Укрзалізниці відзначають, що, приміром, стан пасажирського рухомого складу вимагає негайного відновлення. Із 6 677 пасажирських вагонів лише 2 985 (43 %) працюють у межах нормативного строку експлуатації, 3 644 (53 %) – із продовженим строком експлуатації й 258 (4%) перебувають за межами нормативного строку експлуатації [5]. Майже із 120 000 вантажних вагонів Укрзалізниці більше 85 % вичерпали свій ресурс, 30 071 вагон давно за всіма експлуатаційними правилами повинно бути списано [1]. За даними Держадміністрації, зношення рухомого складу досягло критичної позначки – майже 90 %. Сьогодні для електровозів цей показник становить 90 %, для вантажних магістральних тепловозів – 99 %, для вагонів інвентарного парку – 86 %, з них піввагонів – 88 % [5]. Таким чином, постала критична межа і необхідність проведення відповідних реформ, над формами і змістом яких відбуваються гострі дискусії і в науковому середовищі, і серед виробничників, практиків.

Основний зміст структурної реформи залізниці зводився до перетворення ДАЗТ України «Укрзалізниця» в публічне акціонерне товариство (ПАТ), що на 100 % перебуватиме у власності держави. Потім його реорганізація у вертикально інтегровану структуру (холдинг із дочірніми компаніями за сферами діяльності) і наділення винятково функціями оперативного господарювання. У результаті Укрзалізниця повинна одержати право самостійно розподіляти фінансові ресурси на необхідні проекти, ліквідувати перехресне субсидування, підвищува-

ти рентабельність і налагоджувати співробітництво з міжнародними фінансовими структурами в питанні одержання кредитів [5].

Складовою частиною загальногосподарської діяльності є діяльність всіх взаємопов'язаних підприємств та структурних підрозділів, спрямована на виконання єдиного перевізного процесу, тобто експлуатаційна (перевізена) та підсобно-допоміжна діяльність, пов'язана з обслуговуванням експлуатаційної діяльності.

Одним із структурних підрозділів Укрзалізниці є Державне підприємство «Придніпровська залізниця» (ДП «Придніпровська залізниця») – транспортне підприємство, що має розгалужену мережу залізничних колій. ДП «Придніпровська залізниця» засноване на державній власності, входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України і підпорядковане Державній адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця». До складу Придніпровської залізниці входять 4 дирекції залізничних перевезень. ДП «Придніпровська залізниця» обслуговує Дніпропетровську, Запорізьку області та окремі райони Харківської, Миколаївської, Донецької, Херсонської та Кіровоградської областей України. Загальна довжина залізниці складає 3 206,7 кілометра [6].

Аналіз основних показників діяльності ДП «Придніпровська залізниця» свідчить про те, що Придніпровська залізниця – це сучасне ринкове підприємство, яке прагне, у своїй виробничій і економічній діяльності, відповідати вимогам часу. Це одна з найбільших залізниць України. Територією Придніпровської залізниці проходить транспортний коридор, яким перевозяться нафтопродукти. Щорічно вона перевозить понад 227 млн тонн вантажів та більше 90 млн пасажирів.

Тільки у січні-травні 2015 року Придніпровська залізниця перевезла 28 млн 078,16 тис. пасажирів, у тому числі в далекому сполученні – 2 млн 972,19 тис. осіб, у приміському – 25 млн 105,97 тис. осіб [6].

Основними причинами значного спаду пасажиропотоку в далекому сполученні в пасажирській службі магістралі називають припинення залізничного сполучення з Кримом через неможливість гарантувати безпеку пасажирів, а також зменшення кількості поїздів, зумовлене зниженням попиту пасажирів на перевезення в окремих напрямках (наприклад, у сполученні з Росією, у східному напрямку тощо).

Таблиця 1

Результати перевезень пасажирів Придніпровською залізницею за період січень-травень 2014 та 2015 років, тис.

Кількість перевезених пасажирів	2014	2015	Відхилення (+,-)
Загальна кількість	29716,08	28078,16	- 5,5%
Далекого сполучення	4275,46	2972,19	-30,5%
Приміського сполучення	25440,62	25105,97	+ 1,3%

Основним джерелом доходу залізничного транспорту є вантажоперевезення та платежі, що стягуються за надані послуги емітентом. Обсяг реалізованої продукції підприємства за три роки надано в табл. 2.

З табл. 2 очевидно, що на кінець аналізованого періоду суттєво знизилася пасажирські

перевезення, а також підсобно-допоміжна діяльність. Вантажні перевезення також зазнали тенденції зменшення, проте відповідно до усього обсягу виробленої продукції, їх питома вага зросла.

Таблиця 2

Обсяги реалізації продукції за аналізований період

Показник	Роки						Відхилення (+, -) 2014 р. до 2012 р.	
	2012		2013		2014		тис. грн.	%
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%		
Вантажні перевезення	6015764	9,6	5793346	8,6	5566235	6,9	(449529)	(-7,3)
Пасажирські перевезення	1418531	6,4	1437287	7	729357	0,1	(689174)	(-6,3)
Підсобно-допоміжна діяльність	1210512	4	1215002	4,4	939541	3	(270971)	(-22,3)

Залізниця за формою власності є державним підприємством, а за формою організації – виробничим об'єднанням, володіє власністю у вигляді основних фондів та оборотних засобів.

Стан основних засобів, з точки зору їх придбання (виготовлення) залізницею зображено на рис. 1 (період в 5 років).

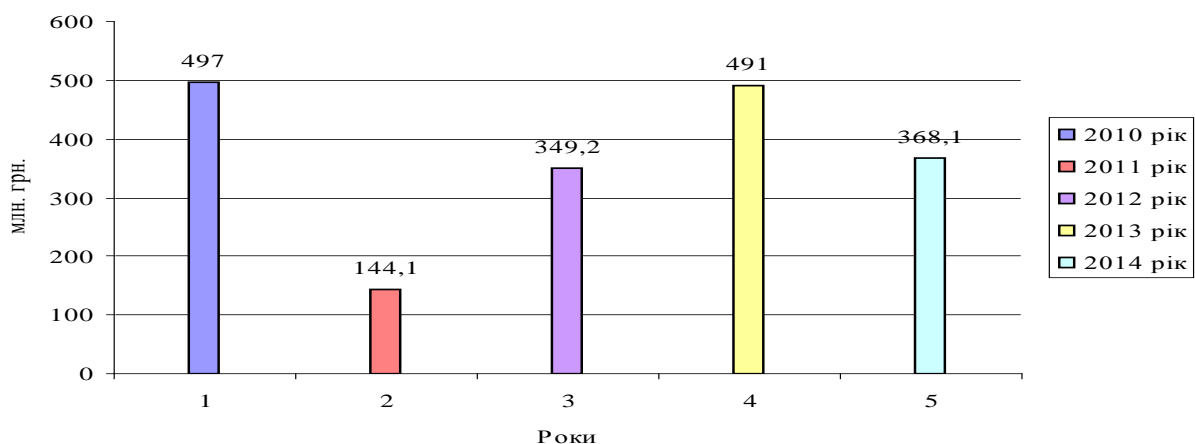


Рис 1. Динаміка придбання основних засобів підприємством

Динаміка придбання основних засобів перебуває в нестабільному стані. На кінець звітного року залізницею було придбано основних засобів на суму 368,1 млн грн: 7 електровагонів на суму 344,5 млн грн, залишок розподілений на покриття минулих похибок. Такі надходження відбуваються на основі реалізації «Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012 - 2016 роки» [3]. На практиці ДП «Придніпровська залізниця» оновлює транспортні засоби за рахунок державних про-

грам та шляхом безкоштовної передачі від третіх осіб.

Аналіз структури собівартості реалізованої продукції транспортного підприємства протягом 2012 - 2014 років надано в табл. 3.

З таб.3 очевидним є те, що усі показники, що входять до структури собівартості реалізованої продукції транспортного підприємства, зазнали зниження.

На рис. 2 зображено динаміку впливу факторів на собівартості реалізованої продукції протягом аналізованого періоду.

Таблиця 3

Структура собівартості реалізованої продукції транспортного підприємства протягом 2012 - 2014 років

Показник	Рік, (тис. грн.)			Відхилення (+, -) 2014 р. до 2012 р.
	2012	2013	2014	
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт та послуг)	7 558 849	7 592 720	6 443 930	(5 688 081)
у тому числі:				
Фонд оплати праці	2 605 021	2 663 510	2 347 152	(257 869)
Відрахування на соціальні заходи	995 448	1 016 391	544 967	(450 481)
Матеріали	1 078 548	891 378	606 141	(472 407)
Паливо та електроенергія	1 570 187	1 516 999	1 425 468	(144 719)
Амортизація	961 310	890 074	846 172	(115 138)
Інші витрати	31 940	12 315	11 740	(20 200)

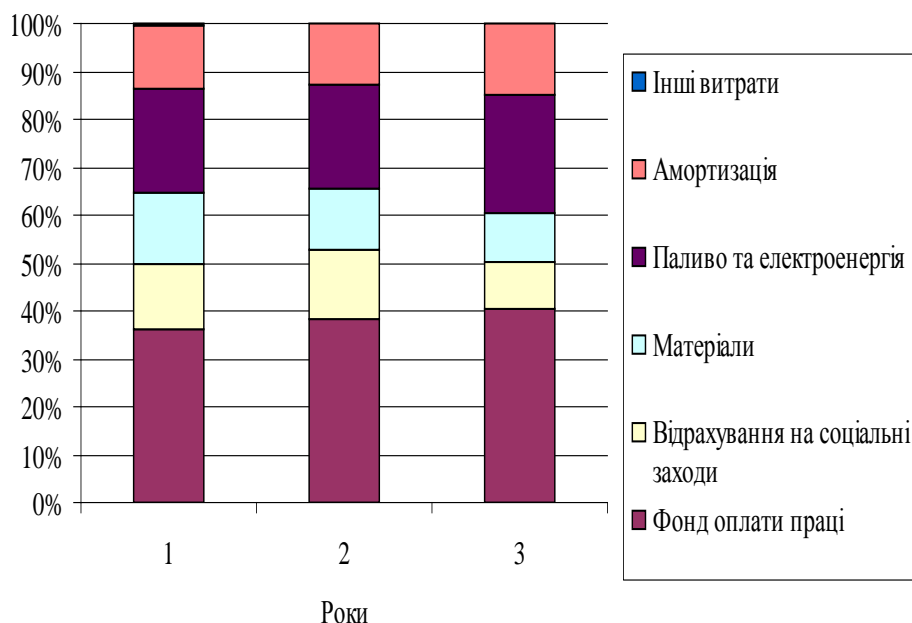


Рис. 2. Динаміка впливу факторів на собівартості реалізованої продукції протягом 2012 - 2014 років

З вищеведеного рисунку очевидним є те, що вагому частку в структурі собівартості реалізованої продукції ДП «Придніпровська заліз-

ниця» посідають виплати на оплату праці, що на кінець звітного періоду сягають 41 %, а також витрати на паливо та електроенергію.

Найменша вагова частка відведена відрахуванню на соціальні заходи, що свідчить про зменшення наданих дотацій підприємству

Визначається фінансова стійкість відношенням вартості матеріальних необоротних активів

до величини власних та позикових джерел коштів для їх формування.

Спочатку розглянемо в табл. 4 показники майнового стану підприємства.

Таблиця 4

Показники майнового стану підприємства ДП «Придніпровська залізниця» за 2012 - 2014 роки

Показник	Рік			Зміни (+, -), 2014 р. до 2012 р.	
	2012	2013	2014	од.	%
Коефіцієнт зносу	0,19	0,019	0,004	(0,186)	0,02
Коефіцієнт оновлення	0,001	0,003	0,007	0,006	0,07
Коефіцієнт вибуття	0,13	0,35	0,78	0,65	0,06

Проаналізувавши майновий стан підприємства, можна зробити висновок, що коефіцієнт зносу за аналізований період зменшився на 0,186. Дана тенденція спричинена тим, що підприємство за останні п'ять років ввело в дію нові основні засоби. За цей період було прид-

бано транспортні засоби та виробниче обладнання.

На рис. 3 графічно зображено тенденцію зростання коефіцієнтів оновлення та вибуття на ДП «Придніпровська залізниця».

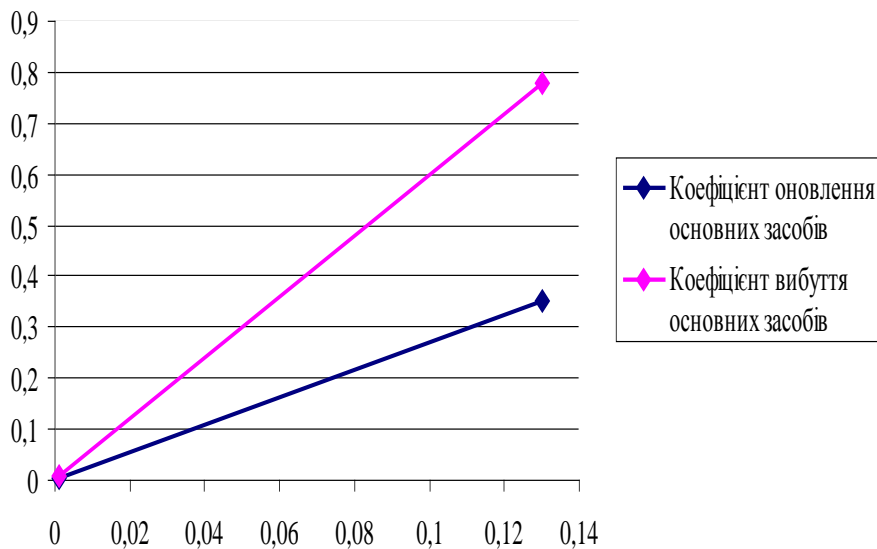


Рис. 3. Динаміка зростання коефіцієнтів оновлення та вибуття за 2012 - 2014 роки на ДП «Придніпровська залізниця»

Отже, з вище наведеного рисунку можна відмітити таке: розраховані коефіцієнти оновлення та вибуття свідчать про те, що у підприємства більше вибуває основних засобів, ніж вводиться в експлуатацію. Це спричинено тим, що вагонний парк є застарілим і більша його

частина непридатна для використання, і у підприємства недостатньо коштів для закупівлі та реконструкції об'єктів в необхідному обсязі.

Далі в табл. 5 проаналізуємо показники рентабельності підприємства та визначимо її ефективність.

Таблиця 5

Показники рентабельності ДП «Придніпровська залізниця» за 2012 - 2014 роки

Показник	Рік			Зміни (+, -), 2014 р. до 2012 р.
	2012	2013	2014	%
Коефіцієнт рентабельності активів	0,20	0,29	0,37	0,17
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	0,26	0,38	0,51	0,25
Коефіцієнт рентабельності діяльності	0,37	0,50	0,82	0,45

Проаналізувавши вище наведені показники рентабельності ДП «Придніпровська залізниця», можна зробити такі висновки:

- ефективність ведення господарської діяльності підприємством визначається на основі розрахунку коефіцієнта рентабельності діяльності, значення цього показника на кінець звітнього року збільшилося на 0,45, що свідчить про зменшення витрат, які несе підприємство в процесі своєї діяльності;

- коефіцієнт рентабельності активів на кінець звітнього періоду має тенденцію до зростання 0,17, що свідчить про збільшення величини чистого прибутку на одиницю вартості майна підприємства.

Аналіз фінансового стану ДП «Придніпровська залізниця» за період з 2012 по 2014 роки свідчить про те, що загальний ситуація транспортного підприємства є незадовільною, оскільки воно неефективно використовує та формує власні кошти і через це поступово втрачає свою фінансову незалежність. Аналіз майнового стану підприємства вказує на незначне оновлення основних засобів, оскільки характерною тенденцією для цього підприємства є значне вибуття кількості основних засобів по відношенню до їх введення в експлуатацію. З цієї причини відновлення рухомого складу й інфраструктури проводиться досить повільними темпами.

Висновки

Діяльність Укрзалізниці, а також одного із її структурних підрозділів ДП «Придніпровська залізниця» на сьогодні більшою мірою визначається змінами, що відбуваються у внутрішньому та зовнішньому середовищі їх діяльності. Зміни умов зовнішнього середовища характеризуються певними факторами прямого і непрямого впливу на функції підприємства. До них належать і різке зростання кількості принципово нових завдань, непередбачуваність

умов і наростання темпів нестабільності, ймовірність виникнення стратегічних несподіванок. Таким чином, надійною основою виживання підприємств, організацій у складних умовах зовнішнього середовища є формування стратегії, орієнтованої не на існуючі умови, а на ті, які мають ще утворитися. Йдеться про характеристики економічної стійкості як певного режиму розвитку. Стратегічний підхід до управління розвитком підприємства полягає у забезпеченні стійкої конкурентної переваги. Тільки такий підхід надає підприємству гарантію стійкого положення на ринку. Нестабільність світової економіки, ефекти глобалізації потребують врахування факторів ризику й невизначеності при формуванні довгострокових стратегій розвитку залізничного транспорту.

Можна виділити такі ризики в діяльності залізниці:

1. Висока залежність від державного регулювання тарифів на перевезення.
2. Залежність від основних споживачів транспортних послуг.
3. Чутливість до динаміки розвитку основних галузей-споживачів послуг.
4. Збитковість пасажирських перевезень і відсутність компенсації втрат щодо споживачів пільгових категорій.
5. Відсутність державних дотацій, а також недостатній обсяг інвестицій на оновлення рухомого складу та подальший розвиток інфраструктури.
6. Надалі наявність значного зносу основних виробничих фондів та затримка інноваційного розвитку підприємства.
7. Залежність від монетарної політики держави та від політичної стабільності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Измайлов, О. За вагон – хоть в огонь [Электронный ресурс]: / О. Измайлов // За Донбасс. –

2013. – Режим доступу: http://zadonbass.org/news/accent/message_61499
2. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки» [Текст] // Вісн. Нац. академії наук України. – 2010. – № 10. – С. 3-5.
 3. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 р., № 651-р. [Електронний ресурс] – режим доступу http://search.ligazakon.ua/l_doc2
 4. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174. [Електронний ресурс] – режим доступу <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>
 5. Сичов, В. Залізнична реформа: веління часу або Європи? [Текст] / В. Сичов // Незалежний аудитор. – 2013/1. – N 5. – С. 2-11
 6. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]: Загальна інформація. – 2015. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>

И. И. РЕКУН*

*Каф. «Финансы и экономическая безопасность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38(0563) 73 15 74, эл. почта docrekun@gmail.com

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ГП «ПРИДНЕПРОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

Цель. Работа посвящена рассмотрению подходов к оценке экономической устойчивости предприятий железнодорожного транспорта, поиску путей развития методических подходов, внедрению инновационных технических средств и методов оценки экономического состояния. **Методика.** Для обеспечения объективной оценки экономического состояния предприятий железнодорожного транспорта в работе предложено рассмотреть систему финансовых показателей экономической устойчивости. **Результаты.** На основе выполненного анализа в работе установлены изменения, которые происходят во внутренней и внешней среде деятельности ГП «Приднепровская железная дорога», и определяются риски, существующие в текущей деятельности железной дороги. **Научная новизна.** Значительное внимание уделяется стратегическому подходу к управлению развитием предприятия, который заключается в обеспечении устойчивого конкурентного преимущества. Речь идет о характеристиках экономической устойчивости как определенного режима развития. **Практическая значимость.** В работе были исследованы отдельные проблемы реформирования железной дороги. Для их комплексного решения важно рассмотреть основные направления оценки экономического состояния предприятия, в частности ГП «Приднепровская железная дорога», которая является структурным подразделением Укрзалізниці как системы.

Ключевые слова: ликвидность; оценка экономического состояния; рентабельность; устойчивость; финансовые показатели.

I. I. REKUN*

*Dep. «Finance and Economic Security», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38(0563) 73 15 74, e-mail docrekun@gmail.com

BASIC DIRECTIONS ECONOMIC ASSESSMENT OF STABILITY STATE ENTERPRISE «DNIEPER RAILWAY»

The purpose. The work deals with the approaches to assessing the economic sustainability of railway transport, search for ways to develop methodological approaches, introduction of innovative technical tools and methods to assess the economic condition. **Methods.** To ensure an objective assessment of the economic condition of railway transport in invited to consider a system of financial indicators of economic sustainability. **Results.** On the basis of

© I. I. Рекун, 2015

you, complements the analysis of the set changes that occur in the internal and external environment of activity SE "Dnieper railway" and determined the risks that exist in the current activities railway. **Scientific novelty.** Considerable attention is paid to strategic under-the-go management of enterprise development, which is to provide a sustainable competitive advantage. These are the characteristics of the economic sustainability as a specific mode of development. **The practical significance.** In this paper we were investigated some problems of reforming the railway. For their integrated solutions, it is important to consider the assessment of the main directions of economic condition of the company, in particular the "Dnieper railway", which is a subdivision of "Ukrzaliznytsia" as a system.

Key words: liquidity; assessment of economic condition; profitability; stability and financial indicators.

Надійшла до редколегії 05.10.2015.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Головковою Л. С. та канд. екон. наук, доц. Коломієць В. М.