

(постепенное сокращение объемов и снятия с производства невостребованной продукции, освоение новых изделий и адаптация их к динамично меняющимся рыночным потребностям, выявление этих потребностей, ориентация производственно-сбытовой и инновационной деятельности предприятия на их удовлетворение). Решению вышеперечисленных задач будет во многом способствовать план, разрабатываемый на уровне предприятия и направленный на координацию служб по управлению этапами создания и производства нововведения.

В производственно-технологических системах ведущих отраслей и промышленных производств не произошло замещения старых технологий новыми. Скорее наоборот, высокотехнологичные системы вытеснялись системами с более низким технологическим уровнем или с очень короткими технологическими цепочками. Наметившийся рост, например, в машиностроении происходит преимущественно в производствах с невысоким техническим уровнем. Или же увеличение выпуска качественной продукции представляет собой в основном сборочные производства из преимущественно импортных частей. Пока речь идет лишь об усилении ремонтно-сервисных и инфраструктурных функций машиностроения.

Не удалось использовать главное конкурентное преимущество отечественного машиностроения – существование комплекса высокотехнологичных отраслей – в целях обновления производственно-технологических систем и формирования макротехнологий в самом машиностроении и в отраслях народного хозяйства.

В краткосрочном аспекте на первый план выдвигаются проблемы, преимущественно связанные со структурой оборотных активов промышленных предприятий, а не с качеством и структурой их основных средств. Здесь возникают и должны быть решены вопросы повышения емкости рынков, финансовой устойчивости предприятий-производителей, образования материальных запасов у производителей и проведение расчетов с дебиторами и кредиторами промышленных предприятий.

Технологический фактор из-за временных лагов в цепочке «инновационная сфера – инвестиции – ввод основных фондов – ввод производственных мощностей – производство продукции» не носит определяющего характера, за исключением безнадежно устаревших производств. Полный инвестиционный лаг в машиностроении превышает 10 лет. Поэтому вклад новой отечественной технологии в повышение конкурентоспособности конечной

машиностроительной продукции не может проявиться (даже при наличии конкурентоспособного образца новой техники) в ближайшее время. Технологические же особенности совершенствования производственной инфраструктуры предприятий и обновление технологической оснастки машин и оборудования являются исключительной компетенцией технологических и финансовых служб предприятий в ходе нормального производственного процесса выпуска машиностроительной продукции.

Следовательно, меры краткосрочного характера в целом должны быть направлены на сохранение машиностроения как отрасли реального сектора экономики, восстановление его финансовой устойчивости.

УДК 658.15

ФОРМУВАННЯ ЗАГРОЗ ТА РИЗИКІВ ФІНАНСОВІЙ БЕЗПЕЦІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Ковтун Т.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Залізничний транспорт України є провідною і важливою галуззю економіки країни. Нестабільність економічного, політичного середовищ формують значну кількість небезпек, особливо в умовах реформування, що впливають на функціонування та розвиток залізничної галузі.

Постає необхідність у вивченні зв'язків виникнення та дії загроз та ризиків, а також необхідності групування даних явищ за певним критерієм, що дасть можливість найбільш повного та ефективного їх дослідження, попередження та усунення.

Поняття загроза розуміємо як конкретний фактор, явище, подія, що призводить до негативних наслідків, фінансових втрат.

Ризик – це кількісний чи якісний вимір ймовірності настання певної події; ймовірний результат відхилення, ступінь відхилення від запланованих дій.

Небезпека – форма прояву загрози; результат загрози.

Пропонуємо розглядати порядок виникнення цих подій таким чином, що дасть можливість найбільш точно вивчити та дослідити фактори впливу на фінансову безпеку. Спочатку виникає загроза. Після її виникнення оцінюється ризик настання небезпеки. Якщо він досить значний, то можна стверджувати про настання небезпеки. Це дасть можливість найбільш точно вивчити та дослідити фактори, що

Існує велика кількість критеріїв за якими

групується ризики та загрози. Пропонуємо здійснити групування даних критеріїв за пріоритетними напрямками забезпечення фінансової безпеки – функціональними складовими: бюджетно-податкова; грошово-кредитна; виробничо-господарська; страхова; інвестиційна; фондова.

Так, до ризиків бюджетно-податкової можна віднести податковий ризик, а загрозою є недосконалість податкового законодавства.

Загрозами грошово-кредитної складової є недосконалість грошово-кредитної політики; значна питома вага готівки в обсязі грошової маси; значна швидкість обороту грошової маси; зростання інфляційних процесів. В даній сфері виникають валютні та кредитні ризики.

Загрозами виробничо-господарської складової є спад обсягів виробництва; зменшення рівня доходів громадян.

Порушення оптимальності співвідношення власних і залучених коштів є загрозою, що впливає забезпечення інвестиційної складової фінансової безпеки. В такому разі виникає інвестиційний ризик.

А послаблення контролю за випуском і продажем акцій, купівлею та продажем нерухомості за грошові кошти викликає порушення у забезпеченні фондової складової.

Таким чином, даний напрямок потребує додаткових досліджень з метою формування найбільш повного переліку загроз, ризиків та небезпек фінансовій безпеці підприємств залізничного транспорту. Дана класифікація дасть можливість системі фінансової безпеки проводити якісний моніторинг даних явищ по кожному з напрямків її забезпечення з метою виявлення впливу цих факторів, прийняття ефективних та виважених заходів щодо попередження та усунення небезпечного впливу. Це дасть можливість більш комплексно та системно вирішувати негайні фінансові потреби, досягати поставлених цілей та забезпечувати інвестиційну привабливість та конкурентоспроможність підприємств залізничної галузі.

УДК 656.07(477)

РОЗВИТОК КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Козир О.М., к.е.н., заст.нач.залізниці з
економічних питань (Південна залізниця)*

В рамках структурного реформування вітчизняного залізничного транспорту розпочато

процеси корпоратизації та акціонування підприємств залізничного комплексу, що обумовлюють необхідність формування адекватної ринковим умовам системи корпоративного управління і підвищення конкурентоспроможності підприємств галузі.

Під корпоративним управлінням (англ. corporate governance) розуміють систему взаємодії між акціонерами і керівництвом підприємств, а також з іншими зацікавленими особами, з допомогою якої реалізуються права акціонерів; комплекс механізмів, що дозволяють акціонерам (інвесторам) контролювати діяльність керівників підприємства і вирішувати виникаючі проблеми з іншими групами впливу.

Корпоративне управління пов'язано з управлінням організаційно-правовим оформленням бізнесу, оптимізацією організаційних структур, побудовою внутрішньо- і міжфірмових відносин підприємств відповідно до прийнятої мети.

Виділяючи корпоративне управління в особливий тип, атрибути якого обумовлені специфікою корпорації як об'єкта управління, його визначають як: «управління, побудоване на пріоритетах інтересів акціонерів та їх ролі в розвитку корпорації; управління, що враховує реалізацію прав власності, яка передбачає взаємодію акціонерів (корпоративні комунікації), побудовану на стратегії розвитку корпорації в цілому (інтереси підприємств підлеглі загальним інтересам); нарешті, це управління, яке започатковує корпоративну культуру, тобто комплекс загальних традицій, установок, принципів поведінки.

Сутність корпоративного управління полягає в реалізації циклу корпоративного управління для досягнення максимальної ефективності функціонування корпорації, що є основним критерієм корпоративного управління.

Світовий досвід корпоративних трансформацій показує, що, в умовах високої конкуренції, ефективність корпоративного управління забезпечує зміцнення позицій залізничного транспорту і вдосконалення технологій, які використовуються для формування його стратегічної конкурентоспроможності - як на національних ринках, так і на міжнародних. Однак, для цього необхідно: впорядкування основних бізнес-процесів підприємств залізничної галузі шляхом розробки, впровадження і контроль за дотриманням корпоративних процедур; забезпечення інформаційної «прозорості»; інформатизація бізнес-процесів корпоративного управління для ефективного контролю за діяльністю корпорації; підвищення рейтингу корпоративного управління для залучення потенційних інвесторів; застосування ефективної