

складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту: транспортно-виробничу, експлуатаційну, інфраструктурну, соціально-екологічну, фінансову, інтерфейсну.

Однією із основних складових, що потребує значної уваги є транспортно-виробнича складова, що включає ресурсну (матеріально-технічну, кадрову,) та організаційно-технологічну (організаційно-управлінську (управління перевезеннями та управління персоналом), інформаційно-комунікаційну, маркетингово-збутову).

Ресурсна складова – полягає у нейтралізації можливих загроз стосовно забезпечення підприємства основними видами ресурсів.

А саме, матеріально-технічне забезпечення являє собою раціонально-організоване забезпечення виробництва знаряддями та предметами праці, і включає: організаційно-економічні заходи щодо виявлення потреб у матеріально-технічних ресурсах, їх придбання, своєчасному завезенню, зберіганню та ощадливому використанню, регулюванню матеріальних запасів, підготовці матеріалів до виробничого споживання, доставці їх у цехи, на ділянки та робочі місця. При цьому, забезпечення матеріально-технічними ресурсами має бути своєчасним, комплексним і з мінімальними витратами. Також високий рівень матеріально-технічної складової вимагає забезпечення відповідності застосовуваних на підприємстві технологій сучасним, досягнення високого технічного потенціалу підприємства, технічної незалежності. Не можна забувати і необхідність нейтралізації усіх ризиків, що можуть виникнути в процесі цього забезпечення.

Кадрова частина ресурсної складової розуміється як забезпечення підприємства професійним, компетентним персоналом, якому можна довіряти, а також як процес запобігання негативним діям на безпеку підприємства за рахунок усунення ризиків та загроз, пов'язаних з трудовими відносинами в цілому або діями конкретного підлеглого.

Організаційно-технологічна складова передбачає ефективне управління перевезеннями, тобто забезпечення безпеки руху, вантажу чи пасажирів та запобігання, протистояння та нейтралізація всіх можливих загроз; а також управління персоналом - комплекс дій та взаємовідносин персоналу, завдяки яким відбувається ефективне економічне функціонування підприємства, його здатність протистояти внутрішнім і зовнішнім впливам і загрозам, пов'язаним з персоналом, діагностика та прогнозування впливу персоналу на показники роботи, його інтелектуальний потенціал і трудові відносини загалом.

Інформаційно-комунікаційна частина економічної безпеки передбачає збір всіх видів інформації, яка стосується діяльності суб'єкта господарювання; аналіз отриманої інформації; ефективне інформаційно-аналітичне забезпечення господарської діяльності підприємства; досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи усіх підрозділів, захист інформації.

Маркетингово-збутова складова базується на довгостроковому плануванні і прогнозуванні попиту, що спирається на дослідження ринку, товару, конкурентів, покупців. Включає аналіз, розробку стратегії, планування, реалізацію і контроль за проведенням заходів, розрахованих на збільшення обсягів перевезень та інших транспортних послуг, розширення транспортного ринку для отримання певного рівня доходів і прибутку транспортних підприємств, тобто керування транспортним маркетингом є вплив на рівень, час і характер попиту на транспортні послуги таким чином, щоб це забезпечило транспортному підприємству його нормальне функціонування і подальший розвиток.

Забезпечення високого рівня кожного елемента економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, а зокрема транспортно-виробничої складової, та всієї її сукупності дозволить досягнути високого рівня економічної безпеки підприємства, тим самим забезпечить стабільність та максимальну ефективність функціонування підприємства та створить перспективи для його розвитку.

УДК 625.12.72

СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА

Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В сучасних умовах в Україні пошук шляхів зниження витрат виробництва слід розглядати як фактор підвищення прибутковості ефективності роботи залізничного транспорту України, забезпечення його, стабільності в ринковому середовищі, розширення можливостей внутрівиробничої реструктуризації відповідно до змін кон'юнктури ринків вантажних та пасажирських перевезень. Це питання набуває не тільки особливої актуальності, але і потребує розробки певної методології досягнення поставленої мети.

Витрати повинні ставити не тільки предметом обліку і пасивної фіксації в різних документах, а й предметом управління. Тобто зараз мають ставитися складні завдання, пов'язані з пошуком шляхів активного впливу на зниження витрат. Тому, досягнення мети це зниження витрат в сучасних умовах – повинно розглядатися як

стратегічний напрям їх розвитку, який має забезпечити конкурентоспроможність залізничних перевезень на внутрішніх і зовнішніх ринках, підвищити прибутковість діяльності.

Витрати як предмет управління ними повинні розглядатися з позицій активного і своєчасного впливу на них з метою зниження рівня непродуктивних витрат, зниження впливу факторів, які підвищують витрати і знижують ефективність роботи підприємств.

Важливими умовами системи управління витратами мають стати наступні: оперативне забезпечення інформацією адміністрації ДП «УЗ», яка необхідна для прийняття ними управлінських рішень з питань регулювання витрат з врахуванням економічних наслідків прийнятих рішень і їх впливу на ефективність роботи підприємства; спостереження і контроль за фактичним рівнем витрат у відповідності з визначеними у плановій або нормативній документації величинами; виявлення відхилень фактичних витрат від встановлених нормативів і оцінка їх впливу на показники ефективності перевезень; систематизація інформації управлінського обліку виробничої діяльності ДП «УЗ»; вироблення заходів по зниженню витрат по забезпеченню заданих параметрів ефективності: рентабельності, якості послуг, прибутковості, роботи ДП «УЗ», забезпечення стабільності його фінансового стану.

Важливою функцією управління витратами є прогнозування величини витрат відповідно до стратегії розвитку залізничного транспорту України. При цьому прогнозна величина має стати орієнтиром для досягнення певного рівня ефективності, стабільності фінансового стану та забезпечення конкурентоспроможності у сучасних умовах. З цих позицій процеси управління витратами мають зайняти центральне місце в управлінні транспортними процесами.

На базі прогнозних оцінок майбутніх витрат розробляється планова документація, в якій відповідно до вибраної класифікації витрат і методів їх розрахунку встановлюються планові величини витрат по ДП «УЗ» в цілому, окремих залізницях і структурах та видах перевезень. Класифікація витрат відповідно до мети управління в цілому є основним структуроутворюючим елементом побудови системи управління витратами, включаючи питання вибору методів обробки і аналізу інформації.

Зниження витрат транспортного виробництва не повинно негативно вплинути на якість перевезень та ефективність. Тому питання зниження витрат виробництва розглядається в сукупності з іншими важливими показниками ефективності господарювання. При цьому особливістю управління витратами транспортного виробництва є зростання прибутку значно вищими темпами ніж зростання витрат. Саме такий критерій – випередження темпів зростання результатів над темпами зростання витрат приймається за основу при прийнятті

управлінських рішень.

УДК 330.322.5

УТОЧНЕННЯ ОЦІНКИ ДОХОДІВ ТА ВИТРАТ ПРИ ОПЕРАЦІЯХ ФІНАНСОВОГО ЛІЗИНГУ

Мінка В.Ф., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Лізинг – специфічна операція, яка передбачає інвестування тимчасово вільних (або залучених) фінансових ресурсів для придбання майна з метою наступного передання його клієнту на умовах оренди. Одна з форм реальних інвестицій - фінансовий лізинг. Фінансовий лізинг – це оренда, при якій ризики та винагородження від володіння та використання орендним майном лягають на орендодавців. Такий лізинг – найбільш розповсюджений вид лізингу, який передбачає здачу в оренду майна на строк, який порівняний зі строком амортизації, і повне (або майже повне) розміщення його вартості за термін використання. Ринок лізингових послуг знаходиться в початковому стані. В Україні лише приблизно 10% підприємств, яким потрібне переоснащення, звертаються до лізингодавців. Реально одержують лізинг лише 2% підприємств. Взагалі інвестування за рахунок лізингу складає в Україні 0,05...0,1 %.

Питанням лізингу в Україні присвячені наукові праці та статті Хобта В.М., Гайдук В.А., Онищук Я.В., Брус С.І. та інших. Але в їх працях недослідженими лишаються питання розрахунку лізингових платежів. Проблемою для аналізу останніх досліджень по лізингу є відсутність офіційної статистики щодо обсягів проведення лізингових операцій суб'єктів господарювання, як в цілому в економіці, так і в окремих галузях: відсутня повна інформація про обсяги вітчизняної і імпортової техніки, наданої в лізинг.

Для перетворення лізингу в стрімко прогресуючий вид бізнесу потрібно вирішувати цілу низку важливих питань. До них відносяться, наприклад, подальше удосконалення нормативно законодавчої бази у сфері лізингової діяльності, та усунення недоліків існуючої, збільшення державної підтримки лізингу. К невіршеним частинам проблеми відноситься також удосконалення методики розрахунку при лізингу.

Виявлено, що використання методичних рекомендацій Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 14 «Оренда» для розрахунку лізингових платежів веде до необгрунтованого підвищення витрат лізингоотримувача і таким чином не сприяють розвитку лізингу в Україні.