

звичайного. Авторами проаналізовано існуючі класифікації джерел фінансування та запропоновано власні: резидентство донора та його організаційно-правова форма; залежність від вимог донора; терміновість.

Список використаних джерел

1. Смачило В.В., Халіна В.Ю., Кильницька Є.В. Development of the social entrepreneurship in Ukraine as an innovative form of the business // Маркетинг і менеджмент інновацій, 2018. - №1. - Режим доступу: http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2018_1_235_246.pdf

2. Смачило В.В., Халіна В.Ю. Соціальне підприємництво як інтегративний інструмент сталого розвитку України: європейський досвід Інфраструктура ринку електронний фаховий науково-практичний журнал №6. – 2017р.

3. Офіційний сайт WNISEF [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wnisef.org/ua/>

4. Соціальне підприємництво. Бізнес-модель. Реєстрація. Оподаткування. / Долуда Л., Назарук В., Кірсанова Ю. – Київ, ТОВ «Агентство «Україна», 2017. – 92 с.

5. Соціальне підприємництво: від ідеї до суспільних змін. Посібник / Свинчук А.А., Корнецький А.О., Гончарова М.А., Назарук В.Я., Гусак Н.С., Туманова А.А. – К: ТОВ «ПІДПРИЄМСТВО «ВІ ЕН ЕЙ», 2017 – 188 с.

УДК 658:27:656

УПРАВЛІНСЬКИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ СКЛАДУ ОСНОВНИХ ФОНДІВ ГАЛУЗЕВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Крихтіна Ю.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В умовах реформування підприємств галузі особливої актуальності набувають вирішення питань раціонального управління основними виробничими фондами на основі встановлення кількісних і якісних пропорцій у їх формуванні.

Кількісна сторона передбачає відповідність вартості основних фондів підприємств обсягам виробництва продукції,

якісна – складу основних фондів за їх структурою, технічним параметрам, віку, характеру технологічного процесу виробництва основних видів продукції. Крім того слід враховувати, що ефективність функціонування основних виробничих фондів підприємств залізничного транспорту, може бути досягнута при дотриманні наступних умов.

По-перше, вказані пропорції необхідно доповнити відповідністю основних елементів виробничих фондів за їх техніко-експлуатаційними якостями вимогам сучасного рівня технічного прогресу в галузі.

По-друге, вартість основних виробничих фондів не повинна перевищувати середньої величини, яка характерна для даного рівня економічного розвитку. тобто заздалегідь сплановані між їх групами і всередині їх.

Обсяг і структура основних виробничих фондів підприємств залізничного транспорту в натурі та по вартості в будь-якому випадку повинні бути достатні для виконання основних видів робіт в заданому обсязі, тобто заздалегідь сплановані.

Таким чином, процес формування основних виробничих фондів підприємства, при якому складаються необхідні умови ефективного їх використання, можна охарактеризувати як необхідність дотримання наступних основних пропорцій та умов:

- кількісне та якісне співвідношення між основними виробничими фондами та продукцією, що випускається;

- відповідність технічних параметрів і вартості всіх елементів фондів вимогам технічного прогресу і рівню економічного розвитку;

- прогресивні співвідношення між елементами основних фондів за їх призначенням, функціональній ролі, технологічній структурі та ін.

Для планування величини основних виробничих фондів необхідно обрати такий показник, який враховував би зазначені пропорції й співвідношення. Цей показник повинен стати невід'ємною частиною всієї системи планово-аналітичної роботи на підприємствах галузі.

Така в загальному вигляді теоретична основа для розробки і впровадження в практику планування підприємств залізниць

показників формування основних виробничих фондів.

В практиці економічних розрахунків в різних галузях накопичено певний досвід визначення потрібної величини основних фондів та капітальних вкладень за допомогою показника питомої фондомісткості продукції (робіт). Цей показник в достатній мірі відображає вимоги, що пред'являються до показників формування основних виробничих фондів. Крім того, статистична звітність дозволяє встановити вартість основних фондів за їх структурою, а бухгалтерська звітність – за їх призначенням, функціональній ролі та ін. у діючих цінах, які відображають сучасний рівень економічного розвитку та технічного прогресу.

Отже, показник питомої фондомісткості продукції може бути використаний в практичній економічній діяльності галузевих підприємств для обґрунтування величини основних виробничих фондів і взаємної ув'язки системи «фонди – продукція».

Оскільки в економічних розрахунках, аналізі та обліку використовуються різні методи розрахунку вартості основних фондів та обсягів продукції, показник фондомісткості продукції може мати кілька різновидів. Так, основні виробничі фонди можуть оцінюватись за первісною або залишковою вартістю, продукція виробництва – за валовою, товарною, реалізованою, чистою продукцією, а також – у натуральному виразі. При цьому оцінка основних фондів і продукція можуть оцінюватись у діючих і зіставних цінах.

За методами розрахунку показник фондомісткості продукції може бути представлений середньою та приростною величинами. Середній показник визначається відношенням вартості основних виробничих фондів підприємства в конкретному періоді до кількості продукції, виробленої за цей час. Приростний показник фондомісткості продукції - це відношення приросту вартості основних фондів в досліджуваному періоді до приросту випуску продукції за даний період часу. Однак при визначенні цього показника виникають деякі складності. Це пов'язано перш за все з тим, що важко встановити частку приросту випуску продукції, що пов'язана з відповідним приростом основних виробничих фондів. Часто приріст продукції

пояснюється не тільки зростанням фондоозброєності виробництва. Так, наприклад, причинами зростання обсягів виробництва можуть бути покращення використання виробничих потужностей, удосконалення основних технологічних операцій та процесів, впровадження різного роду організаційно-технологічних заходів. Іноді випуск продукції може бути збільшений і без зростання вартості основних виробничих фондів.

Для того, щоб приріст продукції повністю відповідав приросту вартості основних виробничих фондів, потрібні незмінність у конкретному часі організаційно-технічного рівня виробництва, ступеня використання виробничого апарату, якості продукції на підприємстві. Однак ці умови стабільності суперечать вимогам підвищення ефективності виробництва та технічного прогресу.

Приростну фондомісткість продукції можна встановити непрямым шляхом, при цьому вона носить приватний характер і відображає фондомісткість тільки за новими фондами та тільки приросту випуску продукції. Тому для достовірної оцінки фондомісткості виготовлення продукції на підприємстві в конкретному періоді часу необхідно обрати середню (середньорічну), а не приростну величину.

У зв'язку з тим, що в практичній господарській діяльності підприємств залізничного транспорту, нема досвіду використання показника питомої фондомісткості продукції при плануванні їх фондоозброєності, потрібно було дослідити існуючі методи розрахунку цього показника та практику впровадження його на підприємствах інших галузей.

Проведений аналіз методів розрахунку показника питомої фондомісткості продукції, що пропонуються, показав, що їх можна поділити на дві групи; укрупнені та детальні.

Укрупнені методи передбачають розподіляти вартість основних виробничих фондів за видами продукції пропорційно показникам собівартості кожного виду продукції, трудомісткості, сумі амортизації та ін. Такий розподіл виконується без урахування зв'язків всередині підприємства, що обумовлені розподілом праці при випуску продукції. Взагалі метод є недостатньо

точним, дуже приблизним.

Детальні (диференційовані) методи являють собою послідовний розподіл видів або елементів основних виробничих фондів у відповідності до міри їх участі в створенні кожного виду продукції. Цей метод забезпечує достатньо високий рівень точності розрахунків.

В основу методики розрахунку фактичних показників питомої фондомісткості продукції на галузевих підприємствах слід покласти принцип тісного взаємозв'язку всіх функціональних їх підрозділів у відповідності до специфіки виробництва та його технології на кожному підприємстві, де вирішуються задачі раціонального управління складом основних виробничих фондів та підвищення ефективності їх використання.

УДК 334.716:656.2

УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПРОДУКЦІЇ ВІТЧИЗНЯНИХ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Кузуб А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

Вітчизняні промислові підприємства залізничного транспорту являються провідними в промисловості України. Поступове входження українських підприємств в міжнародний економічний простір вимагає впровадження сучасних стандартів якості, головною метою яких є забезпечення та постійне підвищення вимог до якості продукції.

На жаль, більшість вітчизняних підприємств на даний момент не мають можливостей впровадження систем управління якістю та обмежуються контролем якості продукції, яку вони виробляють. Пояснюється це перш за все відсутністю фінансових ресурсів. Адже, підприємства не мають коштів навіть на оновлення матеріально-технічної бази, не говорячи уже про фінансування інновацій в області управління.

Виділимо основні проблеми, які стосуються управління якістю вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту:

1) відсутні системний та процесний підходи до управління якістю;

2) відсутня політика підприємства у сфері управління якістю;

3) недосконало спланований виробничий процес (деякі процеси на виробництві недостатньо ефективні);

4) низький рівень автоматизації та комп'ютеризації виробничого процесу, фізично і морально застарілі основні фонди;

5) відсутня відповідна система контролю за якістю виробленої продукції та її відповідністю стандартам;

6) відсутня взаємозалежність підрозділів підприємства для забезпечення оптимального результату виробничої діяльності;

7) нестача кваліфікованих спеціалістів у сфері управління якістю продукції на підприємствах;

8) низький рівень залучення працівників підприємств до вирішення проблем якості;

9) недостатня мотивація працівників підприємств щодо виробництва якісної продукції;

10) корумпованість державних служб, що контролюють діяльність підприємств;

11) відсутність повної та чіткої відповідальності керівництва підприємства за належне виконання норм та стандартів при виробництві продукції.

Слід акцентувати увагу на тому, що активний розвиток процесів глобалізації вимагає зміни систем управління якістю, які існують на вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту. Одним з прогресивних напрямів таких змін є впровадження інтегрованих систем управління якістю, які відповідають вимогам міжнародних стандартів системи управління якістю.

Інтегровану систему управління якістю продукції слід розглядати як сукупність основних підрозділів, які взаємодіють та впливають на загальну ефективність системи і спрямовані на підвищення якості продукції (рис. 1) [4,5].