

перевезень, які здійснюються ТТГ, MOTSU та іншими підрозділами, а також організація роботи армійських залізничних терміналів, технічне обслуговування рухомого складу та колійного господарства.

УДК 338.5:656.611.2

УЧЕТ ЗАТРАЧИВАЕМЫХ РЕСУРСОВ В СФЕРЕ ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Широков М.А., заступник начальника з економіки (МТП «Южний»)

Процессы организации финансового, налогового, управленческого, стратегического и адаптивного учета в сфере портовой деятельности Украины приобретают исключительное значение в условиях перехода на международные стандарты учета и отчетности. Требуют решения вопросы постатейной и поэлементной организации финансового учета, внедрения интегрированного финансового и налогового учета, учета по центрам ответственности, учета денежных потоков и формирования резервной системы портовых предприятий. Возникли трудности в системе управления ресурсами на базе использования системы производных балансовых отчетов.

Вопрос формирования издержек производства является одним из наиболее важных для любого портового предприятия. Состав издержек производства регламентируется государством. В соответствии с действующими нормативными документами четко определены издержки, включаемые в себестоимость продукции, и затраты, компенсируемые за счет других источников финансирования. Однако в рамках существующих ограничений у предприятий все же есть альтернативные варианты. Поэтому выбор эффективного подхода калькулирования издержек производства предприятием портовой деятельности является вопросом, во многом определяющим перспективы его развития.

Наиболее сложным вопросом для современных портовых предприятий, особенно портов, является распределение косвенных издержек по видам продукции (работ, услуг). Неправильный выбор базы распределения обуславливает некорректное определение величины себестоимости единицы продукции, что может повлечь за собой серьезные управленческие ошибки. Если для общепроизводственных издержек сравнительно легко сформировать обоснованную базу распределения, то для общехозяйственных расходов это сделать намного сложнее, поскольку отсутствует явная связь этих издержек с процессом производства портовой продукции (работ, услуг). Вероятность ошибки особенно велика для портовых предприятий,

сфера деятельности которых весьма разнообразна, что характерно для крупных морских торговых портов. В Украине указанные издержки традиционно распределялись как разные статьи. Согласно новой системе бухгалтерского учета, эти издержки объединены на одном счете. Поэтому к их распределению следует подходить с учетом конкретных условий портового производства. На практике распространен метод распределения отмеченных издержек пропорционально основной зарплате рабочих основного производства (для порта это основной фонд заработной платы докеров), что не всегда является обоснованным и эффективным.

В результате использования неадекватных систем калькулирования издержек появляются проблемы в таких областях: привлечение и удержание клиентуры, материально-техническое снабжение, кадровый менеджмент, инвестиционная деятельность и т.д.

В современных условиях предприятия портовой деятельности должны организовать такой учет затрачиваемых ресурсов (материальных, трудовых, финансовых и других), который позволил бы не только эффективно и оперативно отражать текущее состояние предприятия, но и осуществлять стратегическое планирование с целью повышения эффективности производства, конкурентоспособности продукции, получения максимально возможной прибыли и т.д.

УДК 656.2.078.8.001.73

АУТСОРСИНГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Широкова О. М., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

У сучасних умовах співвідношення позицій господарюючих суб'єктів на транспортному ринку постійно змінюється. В зв'язку з цим компанії-перевізники, які не вдосконалюють процеси виробництва й збуту послуг, відмовляються від зміни принципів управління, більше піддані ризику втрати завойованих позицій у порівнянні з конкурентами.

Одним зі способів забезпечення ефективної господарської діяльності й збереження конкурентних переваг є використання кооперації, відмова від непрофільних функцій і придбання послуг по їхньому виконанню в сторонньої організації, по відношенню стосовно до залізничного транспорту - це спосіб оптимізації діяльності галузі за рахунок концентрації зусиль на основній діяльності й передачі непрофільних, допоміжних функцій зовнішнім спеціалізованим організаціям (аутсорсерам) на договірній основі з відповідним скороченням персоналу, зайнятого виконанням непрофільних, допоміжних функцій.

Основним критерієм доцільності виводу процесів на аутсорсинг є зниження витрат (за рахунок більш високої ефективності роботи компанії-аутсорсера) і підвищення якості надаваних послуг.

До переваг, які може одержати залізничний транспорт при передачі непрофільних функцій стороннім організаціям, варто віднести наступні:

- фокусування власних ресурсів на основних видах діяльності. Функції, що забезпечують бізнес, делегуються стороннім компаніям, що надають послуги аутсорсингу в конкретній області. Аналогічно при використанні аутсорсингу може відбутися перерозподіл ресурсів, раніше задіяних на другорядних напрямках;

- зниження собівартості функцій, переданих аутсорсеру. Це може відбуватися за рахунок вузької спеціалізації фірми-аутсорсера, що, з одного боку, знижує вартість за рахунок "оптового" продажу знань і вмінь, а з іншої, забезпечує якість функцій за ту ж ціну через конкуренцію;

- доступ до новітніх технологій. Фірма-аутсорсер завдяки ефекту "оптових" продажів своїх послуг має більше стимулів і можливостей для придбання й освоєння нових технологій роботи, що в рамках окремого підприємства можуть бути нерентабельними;

- надійність. Аутсорсинг припускає виконання фірмою-аутсорсером численних однотипних завдань клієнтів, що забезпечує нагромадження практичного досвіду;

- передача відповідальності за виконання конкретної функції - це стратегія диверсифікованості ризику між компанією й аутсорсером.

- можливість спрямування інвестицій в інфраструктуру, оскільки аутсорсинг знижує необхідність інвестування в підтримку другорядних функцій і в розвиток діяльності, що не забезпечує основну частку прибутку галузі.

Таким чином, використання аутсорсингових процедур на залізничному транспорті може підвищити ефективність роботи залізничного транспорту. Однак вимагають додаткових досліджень питання, пов'язані з негативним впливом застосування розглянутого процесу на комплексні показники якості функціонування галузі, а також у цілому з оцінкою доцільності застосування аутсорсингу на залізничному транспорті.

УДК 338.47:656.001.76

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ ІНТЕГРАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Шраменко О.В., к.е.н. доцент,
Корінь М.В., студентка магістратури
(УкрДАЗТ)*

Сьогодні весь світ говорить про створення єдиного економічного простору шляхом інтеграції окремих підприємств, галузей і навіть держав. Не проходять осторонь ці процеси і Україну, яка вимушена залучатися до тісної співпраці з усім розвинутим світом, намагаючись подолати свою технологічну відсталість, зумовлену тривалим кризовим станом економіки.

За роки своєї незалежності наша держава втратила той виробничий потенціал, яким раніше володіла. Більшість галузей народного господарства не набули попередньої інвестиційної привабливості, а їх продукція стала не конкурентоспроможною. Такі ж тенденції характерні і для транспортної системи держави, яка на сьогоднішній день в зв'язку з падінням обсягів виробництва промислової продукції втратила величезні обсяги перевезень.

Проблемам інтеграції України приділяється велика увага з боку держави, однак осторонь залишаються інтеграційні процеси в середині країни, які, як свідчить досвід розвинутих країн, відіграють провідну роль в їх прискоренні.

В основу проведення державою політики інтеграції може бути покладено політику розвитку транспортної системи України. Адже транспорт як головна артерія держави в усі часи забезпечував стрімкий розвиток економіки.

З метою підвищення конкурентоспроможності та привабливості транспортної галузі автором запропонований комплексний підхід до проведення інтеграційної політики на залізничному транспорті. Сутність даного комплексного підходу полягає в трьох векторах інтеграції залізничного транспорту, а саме: з іншими видами транспорту, з промисловими підприємствами та з залізницями інших країн.

Проведені дослідження, які базувалися на аналізі особливостей функціонування транспортної системи України та вивченні світового досвіду створення єдиної транспортної мережі, свідчать про доцільність реалізації запропонованого комплексного підходу до проведення інтеграційної політики на залізничному транспорті України. Сукупна реалізація трьох запропонованих напрямків