

взносов на случай, если один из членов СРО не исполнит свои обязательства в ходе выполняемых им работ.

Основным регулятивным элементом института СРО для всех видов предпринимательской и профессиональной деятельности, в рамках базового закона о саморегулируемых организациях, является механизм ответственности членов в форме компенсационного фонда.

В целом недостаточно эффективно выглядит установленная модель регулирования, в рамках которой при отсутствии четко определенных рисков, а также при объединении в составе СРО субъектов с неоднородными рисками, СРО будет нести субсидиарную ответственность всем имуществом компенсационного фонда, по обязательствам своего члена.

В то же время на основе существующих опросов и информации из соответствующих контрольных органов было установлено, что какая-либо информация о случаях страховых выплат или выплат из компенсационного фонда отсутствует.

Принимая во внимание вышесказанное, можно дать следующие рекомендации и пути решения данного вопроса:

В связи с видимой неэффективностью создания компенсационного фонда, целесообразность его использования должна быть уточнена совместно с проработкой вопросов, связанных с установлением размеров взноса в компенсационный фонд в зависимости от количества осуществляемых видов деятельности, потенциального уровня рисков, ... и возможность обеспечения ответственности его членов другими способами.

УДК: 656.2.073

ВПЛИВ РОЗВИТКУ КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ЕКОНОМІКУ КРАЇНИ

Широкова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Несприятлива економічна ситуація в Україні, яка склалася в останні два роки, вимагає активізації конкуренції на транспортному ринку - досить новому явищі для підприємств залізничного транспорту. Це пояснюється тим, що кризові явища у роботі національного господарства призводять до ланцюгової реакції - погіршення ефективності роботи галузі, які в рамках можливого впливу ще більше загострюють існуючі проблеми. Зокрема,

зниження обсягів перевезень приводить до зменшення доходів, а при наявності істотної частини постійних витрат, викликаних особливостями виробничого процесу, знижується прибуток від вантажної діяльності й це при тому, що пасажирські перевезення залишаються як і раніше збитковими й виконуються за рахунок прибутку від вантажних перевезень. В результаті цього знижується ефективність роботи залізничного транспорту для економіки в сфері податкового забезпечення бюджету. Все це унеможливує здійснення не тільки державної підтримки але й розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності власне залізничного транспорту.

Одним з можливих шляхів вирішення проблемних питань функціонування залізниць є розвиток конкурентної ринкової системи в сфері транспортної діяльності, як основи протікання ринкових процесів, поза якою підприємства залізничного транспорту функціонувати не можуть.

Саме конкуренція забезпечує єдність дії всіх елементів ринкового механізму, поєднуючи в єдине ціле всі господарючі суб'єкти, що конкурують між собою, нав'язуючи їм ту саму гру або зобов'язуючи їх грати по тим самим, єдиним для всіх, правилам. Конкуренція забезпечує сполучення державних і суспільних інтересів з інтересами підприємства.

У зв'язку із цим, можна виділити наступні основні функції конкуренції, у тому числі й на ринку транспортних послуг, які безпосередньо впливають на рівень взаємозв'язку залізниць з економікою. До них належать:

- регулююча функція, яка призначена для забезпечення оптимального співвідношення між попитом та пропозицією на ринку транспортних послуг;

- аллокаційна функція забезпечує ефективне розміщення виробничих ресурсів для отримання максимального прибутку;

- інноваційна функція, полягає в постійному використанні нововведень, що дозволяє утримувати свої позиції на ринку;

- адаптаційна функція спрямована на раціональне пристосування підприємств залізничного транспорту до умов внутрішньої й зовнішнього середовища;

- контролююча функція покликана не допускати встановлення економічного диктату й тиску одних підприємств над іншими.

Дієвості зазначених функцій необхідно приділяти особливу увагу при визначенні стратегічних напрямків діяльності залізничного транспорту України. Оскільки, залізничний транспорт є галуззю господарства, у якій важливе значення має не тільки поліпшення економічних і фінансових результатів його роботи, але й вплив

на результати роботи інших галузей господарства та економіку в цілому.

УДК 338.5:656.2

О НЕОБХОДИМОСТИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Юсупова Т.М., ст. преподаватель (УкрГАЗТ)

В современных условиях система управления затратами через свои функции выступает в качестве основного информационного фундамента управления внутренней деятельностью предприятия, его стратегией и тактикой. Основное назначение данной системы - это подготовка информации для принятия оперативных и прогнозных управленческих решений.

Существующая в рамках бухгалтерского учета традиционная модель управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта не учитывает в полной мере особенности хозяйственной деятельности предприятия в современной конкурентной среде. При этом в современной отечественной методологии управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта можно отметить следующие недостатки:

1. Не учитывается фактор времени, и в связи с этим практически нет деления состава общих издержек на переменные и постоянные. Общие издержки достаточно подробно анализируются в рамках бухгалтерского учета, но не как сумма постоянных и переменных издержек.

2. Отсутствует система учета, анализа и контроля затрат на основе использования центров затрат и центров ответственности, что обезличивает процесс управления и порождает безответственность и безнаказанность.

3. Ориентация системы нормирования затрат на внутренние, а не на внешние (рыночные) факторы.

4. Не учитываются трансакционные издержки, то есть издержки в сфере обмена, связанные с передачей прав собственности - расходы на поиски информации, ведение переговоров и т. п.

5. Элементарная структура себестоимости не имеет рыночного характера управления затратами. Она имеет двоякую направленность, которая выражается достаточно четко: существующая элементарная структура себестоимости учитывает прежде всего

производственный, а не рыночный характер затрат и служит целям создания удобств для налоговой системы, а не целям повышения эффективности деятельности самого предприятия железнодорожного транспорта.

Поэтому возникла необходимость совершенствования управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта. И уже сейчас следует четко определить не только роль и функции управления затратами, но и весь инструментарий приемов и методов, которые позволяют выполнять эти функции наиболее эффективным образом.

УДК 65.014:001.891

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ АДАПТИВНОГО УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Янченко Н.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В останні десятиліття роботи залізничної галузі нагромадилася велика кількість невирішених економічних проблем: низька інвестиційна привабливість галузі, високий ступінь зношування основних фондів, недосконалість і недостатня гнучкість тарифної системи, недолік традиційних джерел фінансування та інші. Їх вирішення ускладнюється тим, що існуюча система управління на підприємствах залізничного транспорту не адаптована до ринкових умов, що негативно впливає на ефективність господарювання та гальмує процеси реформування.

Функціонування підприємств залізничного транспорту в ринковому середовищі передбачає посилення уваги до зовнішнього середовища, а саме орієнтацію діяльності на потреби споживача, здійснення гнучкого регулювання і своєчасних змін, які відповідають потребам з боку оточення і дозволяють домагатися конкурентних переваг. Тому актуальним є впровадження адаптивного управління.

Адаптацію в широкому значенні розуміють як пристосування системи до зміни умов. Отже, адаптивне управління використовує механізм адаптації заснований на постійному відстежуванні відповідності фактичного рівня адаптації нормативному, вносить своєчасні зміни в стратегічні, поточні та оперативні плани з метою забезпечення виживання підприємства, досягнення і постійного підтримання бажаного рівня конкурентоспроможності.

Функціонування адаптивного управління підприємством представляється таким чином. У