

транспортної забезпеченості регіонів і розвитку пропускних спроможностей залізничних ліній, розвиток високошвидкісного руху;

- впровадження інноваційно-інвестиційних механізмів техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту;

- розвиток системи управління якістю.

Інтеграція пріоритетів розвитку науки, техніки, технології та інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту дозволять поєднати в єдину науково-технічну політику проекти та заходи техніко-технологічного розвитку, що в свою чергу, сприятиме підвищенню ефективності функціонування залізничного транспорту та його спроможності забезпечити реалізацію своїх основних функцій.

УДК 658.5

СУЧАСНІ ПИТАННЯ ОПТИМІЗАЦІЇ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

*Стешенко О.Д., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Сучасні умови господарювання гостро поставили питання щодо процесу оптимізації структури капіталу, що є своєрідним віддзеркаленням усіх тих економічних перетворень, які тривають у вітчизняній економіці. Це обумовлено тим, що капітал є основою створення і функціонування будь-якого суб'єкта господарювання, тому своєчасне коригування його структурних елементів суттєво підвищує рівень фінансової стійкості підприємства, зокрема рентабельності власного капіталу. Саме тому проблема формування раціональної структури капіталу набуває особливої актуальності з точки зору ефективності діяльності підприємства.

Як відомо, підприємство, що використовує тільки власний капітал, який є одночасно важливим критерієм у його фінансових взаємовідносинах з усіма учасниками ринку, має максимальну фінансову стійкість і незалежність від

зовнішніх джерел фінансування. Проте це обмежує темпи його розвитку у майбутньому, оскільки відмовившись від залученого капіталу в період сприятливої ринкової кон'юнктури, підприємство позбувається додаткового джерела фінансування приросту активів (майна). Зазвичай підприємство, що використовує залучені кошти у формі банківських кредитів, має вищий фінансовий потенціал для свого економічного зростання й можливості значного збільшення результативних показників. Однак значне збільшення частки залучених коштів у пасиві балансу автоматично призводить до зростання витрат з обслуговуванням боргових зобов'язань, збільшує ймовірність неспроможності сплати відсотків та основної суми боргу, знижує в цілому фінансову еластичність підприємства. Таке підприємство генерує значний фінансовий ризик і загрозу банкрутства.

У зв'язку із цим, одним з основних завдань фінансових аналітиків є здійснення оптимізації залучення позикових коштів, що призводить до можливості підвищити рентабельність власного капіталу. У теорії фінансового менеджменту таке збільшення цього показника відоме як ефект фінансового важеля (левериджу).

В абсолютному розумінні леверидж означає невелику силу, важіль, за допомогою якого надається можливість переміщувати досить значні предмети. Стосовно його економічного змісту, то леверидж — це важіль, при незначному посиленні якого можливо суттєво змінити результати фінансово-господарської діяльності підприємства.

Процес оптимізації структури позикового капіталу повинен здійснюватися за допомогою двох основних критеріїв: орієнтація на існуючу структуру позикового капіталу, а також за критерієм мінімізації його середньозваженої вартості. Можна стверджувати: оптимальна структура позикового капіталу підприємств, за визначеним критерієм, — це співвідношення елементів позикового капіталу, метою якого є наближення до оптимального значення.

Згідно із критерієм мінімізації середньозваженої вартості позикового капіталу, перевага у формуванні структури капіталу підприємства надається відносній

дешевизні того чи іншого джерела ресурсу. Оскільки ступінь обмеженості кожного джерела капіталу різний, а, відповідно, змінюється у певний момент його вартість, постільки доводиться з часом переходити від одного джерела до іншого, орієнтуючись щораз у на мінімальну ціну. Цей підхід щодо оптимізації структури капіталу є типовим для вітчизняних підприємств.

Процес оптимізації структури власного капіталу за критерієм мінімізації його середньозваженої вартості заснований на попередній оцінці вартості всіх складників позикового капіталу при різних умовах залучення і здійсненні багатоваріантних розрахунків середньозваженої вартості позикового капіталу.

Отже оптимізація фінансової структури капіталу з позиції мінімізації його середньозваженої вартості передбачає перевірку так званого «зворотного зв'язку» отриманих результатів оптимізації за цим критерієм із критерієм рентабельності капіталу.

УДК 338.46.656.211.5

ТРАНСПОРТНА ПОСЛУГА, ЯК ФАКТОР ВИРОБНИЦТВА В СФЕРІ ПОСЛУГ

*Тройнікова О. М., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Як відомо трьох секторний підхід до економіки включає в себе видобувальний (розробка природних ресурсів); промисловий (перетворення результатів видобувального) сектори та сектор послуг, який набуває останнім часом все більший розвиток особливо під впливом розвитку інформаційних технологій. Послуги охоплюють всі види діяльності, що не завершуються виробництвом продукта, але сприяють процесу виробництва, покращуючи продуктивність.

Міжнародний стандарт ISO 8402-86 визначає послугу, як результат діяльності або процесів. Ця діяльність пов'язана з обміном вартостей, направлена на задоволення потреб, виражених у формі попиту, але результат діяльності не зводиться до передачі права власності на деякий матеріальний продукт.

В сфері послуг доволі помітно місце належить транспортним послугам. Згідно класифікатору, який застосовується у ВТО (всесвітня торгова організація), на транспортні послуги припадає 8,2% загальносвітового виробництва послуг.

Займаючи значну долю серед інших груп послуг в третій сфері економіки, транспортні послуги забезпечують та підтримують існування інших груп послуг, являючись для них фактором виробництва.

Транспортні послуги належать до сфери матеріального виробництва, не перетворюючи безпосередньо сировину і матеріали, транспорт створює споживну вартість. Транспортна послуга є кінцевим процесом матеріального виробництва і одночасно початковим етапом виробничого або кінцевого споживання.

До кінця ХХ століття поняття «транспортна послуга» не застосовувалося при організації та управлінні транспортом. В умовах ринкової економіки це поняття крім обсягів виконання включає в себе: рівень якості і сервісу, що супроводжує здійснення послуги. Тому транспортна послуга це складне та багатогарне поняття. Яке доцільно досліджувати за певними стадіями та ознаками.

УДК (330.34)477

УПРАВЛІНСЬКИЙ ОБЛІК ЯК ІНСТРУМЕНТ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ПІДПРИЄМСТВ

*Чебанова Н.В., д.е.н., професор,
Ревуцька Л.Є., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Одним з найважливіших напрямів розвитку економіки України є нарощування промислового потенціалу. Задача виходу на світовий ринок, яка стоїть перед вітчизняними промисловими підприємствами, вимагає не тільки підвищення конкурентоспроможності продукції, а ще й активного пошуку напрямів оптимізації витрат основного виду діяльності, які здатні визначити їх конкурентні переваги на ринку. Разом з тим треба зазначити, що підходи до управління ризиками підприємств не повною мірою вивчені та вимагають адаптації до умов, у яких знаходяться