розглядати в трьох площинах - безпека руху джерела підвищеної небезпеки, безпека від зовнішнього впливу, участь виду транспорту в системі національної безпеки держави.

Під забезпеченням безпеки руху на залізничному транспорті розуміється діяльність органів залізничного транспорту, органів державної влади й органів місцевого самоврядування, підприємств, установ і громадян, спрямована на безперебійне функціонування залізниць і недопущення виникнення аварійних ситуацій у перевізному процесі, а також на зниження наслідків можливих аварій.

Безпека руху на залізничному транспорті тісно пов'язана із забезпеченням схоронності вантажів і захистом життя й здоров'я пасажирів, охороною навколишнього природного середовища.

Залізничний транспорт становить основу транспортної системи України й покликаний у взаємодії з іншими видами транспорту вчасно і якісно забезпечувати життєдіяльність всіх галузей економіки, національну безпеку держави й потреби населення в перевезеннях і послугах.

Однак слід зазначити, що за останні роки залізничний транспорт зштовхнувся з іншою проблемою безпеки - він став привабливим об'єктом для терористичних актів і кримінальних діянь різного роду угруповань. Причому у силу специфіки, у тому числі свободи доступу до лінії, залізничний транспорт найбільш підданий погрозі стороннього втручання.

Поряд зі злочинами терористичного характеру загрозу безпеці перевезень і роботи залізничного транспорту представляють також економічні злочини, пов'язані зі спробами неправомірного відчуження майна залізниць, поставками фальсифікованих і некондиційних деталей і матеріалів (підміна деталей), організацією небезпечних виробництв на об'єктах залізничного транспорту без відповідної ліцензії або з порушенням технології, діяльність стійких і чітко структурованих злочинних формувань, що займаються в т.ч. розкраданням і підміною деталей у ремонтних депо. Відзначені кримінальні зазіхання побічно загрожують забезпеченню нормальної роботи й безпеки залізничного транспорту, незважаючи на те, що в більшості випадків це не входить у злочинний задум організаторів і виконавців злочинів.

При цьому триваюче реформування залізничного транспорту створює можливості для розширення зазначеного переліку економічних злочинів, що представляють загрозу транспортній безпеки при реалізації структурно-економічного реформування залізничного транспорту, у т.ч. від незаконної підприємницької діяльності в таких галузях, як вантажні перевезення, ремонт рухомого складу й ін.. Це вимагає постійного пильного контролю за діяльністю зазначених підприємств із метою виявлення й припинення діяльності несумлінних підприємців, які в бажанні оптимізувати свої видатки й підвищити прибутковість бізнесу можуть створювати погрозу функціонуванню залізничного транспортного комплексу.

Для протистояння виникаючим численним погрозам необхідно розробити комплексний механізм забезпечення безпеки на залізничному транспорті, який би враховував сучасні тенденції розвитку галузі, був пов'язаний з державною й регіональною системою безпеки.

УДК 656.073.454.003.13(477)

ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ РЕОРГАНІЗАЦІЇ ВІЙСЬКОВИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ – ДОСВІД США

Шевченко А.І., провідний інженер контрольно–ревізійного відділу Головного комерційного управління (ДАЗТУ «Укрзалізниця»)

Залізничні перевезення вантажів військового призначення (боєприпасів, зброї, військової техніки та ін.) відіграють життєво важливу роль в забезпеченні національної безпеки. Організацією цього процесу, зокрема, займається Центральне управління військових сполучень Збройних сил України, представництва якого знаходяться на усіх видах транспорту загального користування.

В США виконання цих функцій покладено на 1205-й батальон армійского резерву, що спеціалізується на транспортуванні вантажів військового призначення по залізницям. Досвід показує, що цей батальйон є одним з найкращих в країні оператором по перевезенню таких вантажів.

На теперішній час в США є два експлуатаційних батальона залізничних військових сполучень: 757-й, що базується в Мілуокі, штат Вісконсін, та який забезпечує розгортання військової техніки за кордоном, та 1205-й, що базується в Мідлтауні, штат Коннектикут. До батальону 1205 входить спеціалізований отряд, що обслуговує військово-морський термінал порту Санні-Пойнт (MOTSU), штат Північна Каролина. Цей термінал є також пунктом базування 597-й армійської транспортної групи (TTG), яка займається плануванням, координацією діяльності та забезпеченням безпеки перевезень військових частин и підрозділів, техніки, боєприпасів та вантажів загального призначення для Міністерства оборони в морських портах Східного узбережжя США як в мирний, так і воєнний час.

Під час воєнних дій обов’язками цього батальону є планування, координація додатових

перевезень, які здійснюються TTG, MOTSU та іншими підрозділами, а також організація роботі 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 обусловливает 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.