

Summary. In article results of the research devoted to problems of an estimation of efficiency of investment projects, as a result, which author are stated has come to a conclusion that such statement of a problem is wrongful, as it is possible to estimate efficiency of process, instead of the phenomena which the investment project is. It is offered to make an estimation of its economic feasibility at a development cycle of the investment project. The principles of such estimation are formulated.

Keywords: efficiency, investment projects, enterprises of railway transport.

*Рецензент д.э.н., профессор МГУПС Коваленко Н.И.
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В.*

УДК 658:656.12 Т 804

ВОПРОСЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНОГО КАПИТАЛА ГРУЗОВЫХ КОМПАНИЙ

Трушина И.А., ст. преподаватель (РОАТ)

У статті при вирішенні питань оцінки ефективності використання основного капіталу вантажних компаній запропоновано враховувати особливості його формування. Тому, поряд із загальним показником віддачі основного капіталу пропонується визначати показники віддачі по доходах та грузобороту основного капіталу, авансованого на вантажні вагони, які використовуються при оперуванні, і віддачу основного капіталу, авансованого на інші знаряддя праці. В якості факторів зростання віддачі основного капіталу вантажної компанії пропонується розглядати собівартість одиниці продукції в частині амортизації капіталу, первісно авансованого на знаряддя праці, і тривалість обертання основного капіталу.

Ключові слова: ефективність, основний капітал, вантажні компанії, собівартість, грузоборот, дохід.

Эффективность использования основного капитала грузовых компаний является одним из факторов роста рентабельности производства. В этой связи весьма важным вопросом является разработка и совершенствование системы показателей, характеризующих эффективность его использования.

Проблемы оценки эффективности использования основного капитала на железнодорожном транспорте рассматривались в работах д.э.н. проф. Вовка А.А. (Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее повышения), к.э.н., доц. Литовченко В.Б. (Экономическая оценка эффективности использования грузовых вагонов различных собственников) и ряда других ученых. Однако в них не нашли отражения проблемы оценки эффективности использования основного капитала грузовых компаний, которые были созданы в процессе реформирования железнодорожного транспорта России.

При разработке системы показателей оценки эффективности использования основного капитала грузовой компании следует учитывать

особенности его формирования. Так, грузовые компании в качестве орудий труда используют преимущественно грузовые вагоны (собственные или арендованные), что происходит в процессе оперирования. Другую часть орудий труда составляют здания и различные сооружения. Поэтому наряду с общим показателем отдачи основного капитала предлагается определять показатели отдачи по продукции основного капитала, авансированного на грузовые вагоны, используемые при оперировании, и отдачи основного капитала, авансированного на прочие орудия труда.

Расчет показателей отдачи основного капитала по продукции $O_{Ок}^Q$ следует производить путем деления стоимости продукции грузовой компании в неизменных ценах на размер каждой части ее основного капитала в среднем за период. Тогда показатель будет измерен в руб./руб.

$$O_{Ок 0}^Q = \sum Q_{i,0} p_{i,0} / O_{К0}; O_{Ок 1}^Q = \sum Q_{i,1} p_{i,1} / O_{К1}, (1)$$

В связи с отмеченным, для характеристики эффективности использования основного капитала

грузовой компании предлагается рассчитывать показатели отдачи путем деления стоимости продукции грузовой компании, выраженной в неизменных (постоянных ценах) на размер ее основного капитала в целом и по выделяемым группам, в среднем за период.

Взаимосвязь показателей отдачи основного капитала, авансированного на грузовые вагоны O_{OK}^Q , и отдачи основного капитала, авансированного на прочие орудия труда $O_{OK}^{Q, пр.от}$, с отдачей основного капитала грузовой компании отражает формула:

$$O_{OK}^Q = 1 / (1/O_{OK}^{Q, гр.в} + 1/O_{OK}^{Q, пр.от}), \quad (2)$$

На основе показателей отдачи можно анализировать динамику эффективности использования каждой части основного капитала, складывающуюся под влиянием специфичных факторов.

Однако в условиях определения стоимости продукции только в целом по грузовой компании не позволяет решить вопрос по-другому. Устранение этого недостатка показателей отдачи возможно только при определении стоимости продукции по видам деятельности.

От этого недостатка свободны показатели отдачи основного капитала и его слагаемых, рассчитанные по доходам (выручке). Расчет их возможен, поскольку учет выручки ведется именно в таком разрезе.

Показатели отдачи основного капитала грузовой компании по доходам предлагается рассчитывать для базисного и текущего периодов по формулам

$$O_{OK}^{Qp} = \sum Q_{i,0} P_{i,0} / OK_0; \quad O_{OK}^{Qp} = \sum Q_{i,1} P_{i,1} / OK_1, \quad (3)$$

Получаемые таким образом показатели отдачи теперь сопоставимы по видам услуг, но на их динамику оказывает влияние изменение цен (тарифов). Это обстоятельство необходимо учитывать и при толковании полученных результатов, и при анализе их динамики.

Поскольку выручка от оперирования грузовыми вагонами по экономической сущности характеризует вагонную составляющую тарифа, то на основе выручки, полученной от предоставления услуг по оперированию грузовыми вагонами, и основного капитала, авансированного на грузовые вагоны, капитала, первоначально авансированного на грузовые вагоны, и капитала, воплощенного в них, предлагается рассчитывать показатели отдачи соответствующего показателя основного капитала и его слагаемых.

С целью исключения влияния цен на динамику показателей отдачи нами предложено в дополнение к названным выше рассчитывать

показатели отдачи основного капитала, авансированного на грузовые вагоны, используемые при оперировании, на основе эксплуатационного грузооборота $\sum P_{n,}$ выполненного этим парком вагонов, и размера основного капитала, авансированного на грузовые вагоны $OK_{в,}$ т.е. по формулам:

$$O_{OK,в}^{\sum P_{n,}} = \sum P_{n,0} / OK_{в,0}; \quad O_{OK,в,1}^{\sum P_{n,}} = \sum P_{n,1} / OK_{в,1}, \quad (4)$$

Поскольку различают первоначальную стоимость орудий труда, а, следовательно, и грузовых вагонов, которая характеризует размер соответственно капитала, первоначально авансированного на орудия труда или на грузовые вагоны, то вполне логично рассчитывать показатели отдачи по продукции капитала, первоначально авансированного на орудия труда.

Для оценки эффективности использования капитала, первоначально авансированного на грузовые вагоны, следует рассчитывать показатели отдачи капитала $O_{M,в}^{\sum P_{n,}}$ на основе эксплуатационного грузооборота за период $\sum P_{n,}$ и среднего размера капитала, первоначально авансированного на грузовые вагоны $M_{в,}$

$$O_{M,в}^{\sum P_{n,}} = \sum P_{n,} / M_{в,} \quad (5)$$

Подобный рассмотренному, показатель отдачи по грузообороту можно рассчитывать на основе капитала, воплощенного в грузовых вагонах (остаточной стоимости грузовых вагонов), используемых при оперировании, в среднем за период $OC_{в,}$

$$O_{OC,в}^{\sum P_{n,}} = \sum P_{n,} / OC_{в,} \quad (6)$$

Динамика полученных показателей отдачи, свободных от влияния цен на их уровень и динамику, показывает улучшение использования основного капитала, авансированного на грузовые вагоны, из года в год, по мере становления грузовой компании. Систематически возрастает и отдача капитала, первоначально авансированного на грузовые вагоны, и капитала, воплощенного в грузовых вагонах.

Для окончательного исключения влияния стоимостных показателей на динамику показателей отдачи предлагается определять показатели производительности вагона инвентарного парка, используемого при оперировании.

Расчет их уровня для базисного и текущего периодов предлагается выполнять по формуле

$$F_w^{inv} = \sum P_{n,} / n_{ibw,op}, \quad (7)$$

где $n_{ibw.op}$ – инвентарный парк грузовых вагонов, используемых при оперировании, ед.

Инвентарный парк вагонов грузовой компании формируется за счет вагонов, принадлежащих грузовой компании по праву собственности, и из вагонов, взятых в аренду у других собственников.

Наряду с показателем среднесуточной производительности вагона инвентарного парка предлагается рассчитывать показатели среднесуточной производительности вагона рабочего парка, используемого при оперировании, т.е. вагонов, применяемых для перемещения грузов и следующих в порожнем состоянии в места загрузки. Расчет показателя среднесуточной производительности грузового вагона рабочего парка, используемого при оперировании, следует производить по формуле:

$$F_{w.tb} = \sum P_n / n_{tb.op}, \quad (8)$$

Поскольку оперирование подвижным составом, как вид деятельности, означает предоставление грузовых вагонов на один технический рейс и расчеты с клиентами за оперирование вагонами осуществляются исходя из кратчайшего расстояния перевозки груза по железнодорожным линиям, то операторы заинтересованы в лучшем использовании грузовых вагонов. Поэтому для этих вагонов следует рассчитывать практически все показатели использования грузовых вагонов, применяемые ОАО «РЖД»: динамическую нагрузку, среднесуточный пробег, оборот вагона в целом и по элементам и др.

Таким образом, система показателей эффективности использования основного капитала грузовой компании, авансированного на грузовые вагоны, включает показатели отдачи основного капитала, рассчитанные для различных видов орудий труда (грузовых вагонов и прочих орудий труда).

Учитывая нестандартную форму взаимосвязи показателей отдачи, выражаемую средней гармонической простой, взамен них можно рассчитывать показатели капиталоемкости продукции грузовой компании в части основного капитала в целом, а также в части основного капитала, авансированного на грузовые вагоны и на прочие орудия труда. Их расчет следует производить как отношение среднего размера соответствующей части основного капитала к стоимости продукции грузовой компании за

период, выраженной в неизменных ценах

$$Ke_0 = O_{k_0} / \sum Q_{i,0} p_{i,0}; Ke_1 = O_{k_1} / \sum Q_{i,1} p_{i,0}. \quad (9)$$

Подобным образом можно рассчитывать показатель капиталоемкости эксплуатационного грузооборота грузовой компании в части основного капитала, авансированного на грузовые вагоны.

Суть рассчитываемых показателей капиталоемкости в том, что они характеризуют размер основного капитала, приходящегося на единицу продукции в стоимостном выражении. Для показателей капиталоемкости продукции характерно то, что обобщающий ее показатель равен сумме капиталоемкости в части основного капитала, авансированного на грузовые вагоны и прочие орудия труда.

Уровень отдачи основного капитала грузовой компании складывается под влиянием себестоимости единицы продукции в части амортизации стоимости орудий труда и продолжительности оборота основного капитала. Эти же факторы (себестоимость единицы продукции в части амортизации стоимости грузовых вагонов $Z_{a,гp.в}^Q$ и продолжительность оборота основного капитала, авансированного на грузовые вагоны $d_{Ok.в}^{ob}$) обуславливают и динамику отдачи основного капитала, авансированного на грузовые вагоны $O_{Ok.в}^Q$ компании

$$O_{Ok.в}^Q = d^k / (Z_{a,гp.в}^Q \cdot d_{Ok.в}^{ob}), \quad (10)$$

где d^k – календарная продолжительность периода, дни.

По нашему мнению, эта формула отражает причинно-следственную связь результативного показателя и факторов роста, а, следовательно, может быть использована при оценке влияния факторов на динамику отдачи основного капитала грузовой компании или отдачи основного капитала, авансированного на грузовые вагоны. Наш вывод обусловлен тем, что формула отражает два пути повышения эффективности использования основного капитала. Первый, предполагающий экономное расходование основного капитала на орудия труда, который проявляется через изменение себестоимости единицы продукции. Второй путь предполагает ускорение оборачиваемости основного капитала, что также обеспечивает экономию капитала.

Аннотация. В статье при решении вопросов эффективности использования основного капитала грузовых компаний предложено учитывать особенности его формирования. Поэтому наряду с общим показателем отдачи основного капитала рекомендуется рассчитывать показатели отдачи по доходах и грузообороте основного капитала, авансированного на грузовые вагоны, используемые при

оперировании, и отдачу основного капитала, авансированного на прочие орудия труда. В качестве факторов роста отдачи по продукции основного капитала грузовой компании предложено рассматривать: себестоимость единицы продукции в части амортизации капитала, первоначально авансированного на орудия труда, и продолжительность оборота основного капитала.

Ключевые слова: эффективность, основной капитал, грузовые компании, себестоимость, грузооборот, доход.

Summary. In the article in addressing issues of efficiency of use of a fixed capital of the companies invited to take into account the peculiarities of its formation. Therefore along with the general indicator of return of fixed capital it is recommended to count return indicators after incomes and a turnover of goods of the fixed capital advanced on freight cars, used at operating, and return of the fixed capital advanced on other instruments of labor. As factors of growth of return on production of fixed capital of the cargo company it is offered to consider: the cost price of a unit of production regarding amortization of the capital originally advanced on instruments of labor, and duration of a turn of fixed capital.

Keywords: efficiency, capital, goods company, cost, hruzooborot, income.

Рецензент д.э.н., профессор МГУПС Вовк А.А.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Сухорукова Т.Г.

УДК 343.37

ФИНАНСОВЫЙ КОНТРОЛЬ КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ

Чуприкова З.В., к.э.н., ст. преподаватель (МГУПС)

У статті розглядаються питання забезпечення економічної безпеки в процесі виконання фінансового контролю. При цьому розкриваються особливості вирішення задач при проведенні передчасного, поточного та наступного контролю.

Ключові слова: економічна безпека, фінансовий контроль, поточний контроль, підприємство.

Вопросы обеспечения экономической безопасности организации являются в современных условиях весьма актуальными. Им уделяется весьма пристальное внимание и в результате уже сформировалось практически новое направление в экономической науке.

Различные аспекты проблем финансового контроля и экономической безопасности исследованы в научных трудах А.В. Барановского, Р.А. Кожевникова и других ученых [1,2,3,4]. Однако в выполненных исследованиях недостаточное внимание уделено раскрытию роли финансового контроля как инструмента обеспечения экономической безопасности организаций железнодорожного транспорта.

В этой связи полагаем целесообразным раскрыть сущность экономической безопасности организации и вопросы обеспечения ее надлежащего уровня с помощью финансового контроля.

Под финансовым контролем понимается система мероприятий по проверке законности, целесообразности и эффективности действий по формированию, распределению и использованию финансовых ресурсов, находящихся в распоряжении организации, а также ее подразделений. Указанные мероприятия могут проводиться на различных этапах работы предприятия органами финансового контроля, состав и полномочия которых закрепляются в нормативных документах предприятия в соответствии с законодательством.

Экономическая безопасность организации характеризуется степенью ее защищенности от негативного влияния внешних и внутренних угроз, дестабилизирующих факторов, при котором обеспечивается устойчивая реализация основных коммерческих интересов и целей уставной деятельности. Для каждой организации «внешние» и «внутренние» угрозы сугубо индивидуальны. Вместе с тем, на наш взгляд, указанные категории