

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИРОБНИЧО-ФІНАНСОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВАГОНОБУДІВНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Л. М. Хоменко, С. В. Дідур

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського
вул. Першотравнева, 20, 39600, м. Кременчук, Україна. E-mail: lusy797@ukr.net

Здійснено дослідження результативності виробничо-фінансової діяльності з використанням кореляційно-регресійного аналізу рівня рентабельності та ділової активності. Розраховано рівняння регресії для кількісної характеристики розвитку на стадії рецесії економічного потенціалу вагонобудівного заводу з урахуванням: рентабельності інвестицій, долі ринку, темпів росту витрат на інноваційну діяльність та придатності основних засобів. Розглянуто можливості запровадження у виробництво оптимального числа модифікацій хопер-дозаторів для зерна і зернових культур та пасажирських купейних вагонів за раціональної продуктивності та мінімізації сумарних витрат. Запропоновано зменшувати наднормативні залишки виробничих запасів литва для вагонів за рахунок встановлення постійних договірних відносин з постачальниками при виконанні ними прийнятих зобов'язань. Виокремлено системність оцінки складу та динаміки оборотних активів як найбільш мобільної частини капіталу за інтенсифікації виробничої діяльності вагонобудівного заводу.

Ключові слова: фінанси, виробнича діяльність, хопер-дозатори, пасажирські вагони, витрати.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Л. Н. Хоменко, С. В. Дідур

Кременчугский национальный университет имени Михаила Остроградского
ул. Первомайская, 20, 39600, г. Кременчуг, Украина. E-mail: lusy797@ukr.net

Проведено исследование результативности производственно-финансовой деятельности при использовании корреляционно-регрессионного анализа уровня рентабельности и деловой активности. Рассчитано уравнение регрессии для количественной характеристики развития на стадии рецессии экономического потенциала вагоностроительного завода за счет: рентабельности инвестиций, доли рынка, темпов роста расходов на инновационную деятельность и годности основных средств. Рассмотрены возможности внедрения в производство оптимального числа модификаций хопер-дозаторов для зерна и зерновых культур и пассажирских купейных вагонов при рациональной производительности и минимизации суммарных затрат. Предложено уменьшать сверхнормативные остатки производственных запасов литва для вагонов за счет установки постоянных договорных отношений с поставщиками при выполнении ими принятых обязательств. Использована системность в оценке состава и динамики оборотных активов как наиболее активной части капитала при интенсификации производственной деятельности вагоностроительного завода.

Ключевые слова: финансы, производственная деятельность, хопер-дозаторы, пассажирские вагоны, расходы.

АКТУАЛЬНІСТЬ РОБОТИ. В умовах розбудови ринкових відносин на перший етап висуваються фінансові складові діяльності господарюючих суб'єктів. Професійне управління фінансами вимагає глибоких знань стосовно збалансованості грошових і товарних потоків, доходів і витрат, коштів та джерел їх формування. Суттєво зростає значення системного вивчення фінансового стану підприємства в розрізі оцінки величини фінансових ризиків і прогнозування рівня доходності капіталу. Фінансова стабільність підприємства залежить від результатів його виробничої, комерційної та фінансової діяльності. В результаті збільшення виробництва і реалізації продукції, як правило, спостерігається зниження її собівартості, одночасно зростають виручка і сума прибутку, як підсумок - покращується фінансовий стан підприємства і його платоспроможність. Підвищення фінансового стану це не гра випадку, а результат умілого управління чинниками, що визначають результати виробничо-комерційної діяльності підприємства. Таким чином, фінансова діяльність як складова частина виробничо-комерційної повинна спрямовуватися на забезпечення планомірного надходження і витрачання коштів, досягнення раціона-

льних пропорцій власного і позичкового капіталу за найбільш ефективного його використання.

Вступ нашої країни у світову систему торгівлі визначає актуальність вивчення досвіду логістичних аспектів транспортування різноманітних вантажів в межах цієї структури. Процес глобалізації аграрного ринку стимулюється постійно зростаючим ринком збуту, порівняно дешевизною факторів виробництва, зниженням експортних витрат і поступово залучає все більшу кількість країн у світову систему торгівлі зерном. Так, пшениця м'яка озима вітчизняного виробництва одна із небагатьох культур, яка витримує конкуренцію в співставленні із закордонними сортами. За рахунок великих посівних площ валові збори зерна в нашій країні вище внутрішнього споживання, а тому є можливість виходити на світовий ринок. Експортувати вигідно зерно з високими показниками: «білку повинно бути не менше 13,5-14 %, сила борошна – 350-400 о.а., якість клейковини – 75 од. ІДК» [1]. На вітчизняному ринку елеваторного обладнання впроваджуються у виробництво нові високотехнологічні види норій, транспортерів, сепараторів і зерносушильного устаткування. Обсяги вантажних перевезень зерна продовжують зростати. Укрзалізниця зіткнулася з пробле-

мою дефіциту вантажних вагонів, особливо хопер-дозаторів для перевезення зерна і зернових культур, унаслідок чого не завжди може виконати своєчасно заявки замовників. В умовах виходу вітчизняних зернотрейдерів на світовий ринок додаткові кошти планується спрямувати на закупівлю нового рухомого складу під вантажні перевезення зерна. Найважливішим параметром конструкторської уніфікації сучасних рухомих засобів виступає скорочення номенклатури нових хопер-дозаторів для зерна і зернових культур, що мають однакове або схоже експлуатаційне призначення. Завдяки внутрішньо сімейній уніфікації в межах параметричного ряду вдається на основі принципів агрегування створювати необхідну кількість моделей за рахунок невеликого числа типорозмірів складальних одиниць [2, 3].

Важливим параметром конструкторської уніфікації транспортних рухомих засобів виступає скорочення номенклатури і нових пасажирських купейних вагонів, на які також зростають замовлення, і які мають однакове або схоже експлуатаційне призначення. Реалізація уніфікації в першу чергу здійснюється створенням привабливіших чисел параметричних рядів (гами) виробів [2, 4]. Кожний параметричний ряд – це сукупність виробів, що аналогічні за своєю кінематикою, робочим процесом, але різних за габаритами, потужністю та іншими експлуатаційними параметрами (кількість пасажирських купе, місць в купе, допоміжних купе, систем водо забезпечення тощо). Завдяки внутрішньо сімейній уніфікації в межах параметричного ряду вдається на основі принципів агрегування створювати необхідну кількість моделей за рахунок невеликого числа типорозмірів складальних одиниць. Вирішити проблему нарощування випуску сучасних пасажирських вагонів та хопер-дозаторів для перевезення зерна здатні вітчизняні вагонобудівні заводи.

Головна мета виробничо-фінансової діяльності підприємства полягає в нарощуванні обсягів реалізації продукції, власного капіталу і забезпечення помірного зростання в умовах загострення конкуренції на ринку машино технічних виробів. Із досвіду підготовки створення і освоєння нової продукції відома функція розподілу продуктивності вантажних та пасажирських купейних вагонів. Функцію розподілу можна отримати шляхом статистичної обробки конструкторської, технологічної, виробничої документації, що пов'язана із забезпеченням економічної ефективності відповідного типу вагону. Виникає питання стосовно створення оптимальних рядів нових пасажирських купейних вагонів або вагонів-хоперів призначених для перевезення зернових культур та інших сипких вантажів, які можуть забезпечити високу продуктивність для любых умов їх експлуатації. Можна створити декілька модифікацій пасажирських купейних вагонів з різною продуктивністю. Так, модифікація нової машини з меншою продуктивністю, як правило, більш проста і дешевша і у виробництві, і у експлуатації [2].

За більшої кількості модифікацій досягається зменшення витрат на виконання перевезень, так як в залежності від потрібної продуктивності вибирається відповідний тип вагона. Разом з тим зростають

витрати на розробку, випробування і поставку на конвеєр модифікацій нових вагонів. За збалансованості грошових і товарних потоків, доходів і витрат, коштів та джерел їх формування на промисловому підприємстві необхідно визначити оптимальну кількість модифікацій нових машин, в нашому випадку хопер-вагонів та пасажирських купейних вагонів, і відповідні значення їх аргументів, за яких сумарні витрати мінімізуються.

Дослідженням проблем підвищення результативності виробничо-фінансової діяльності промислових підприємств в умовах нарощування конкурентоспроможності інновацій займається велика кількість як закордонних, так і українських учених, зокрема, Л. Безчасний [5], Г. Бірман [6], Р. Брейлі [7], В. Галенко [4], Р. Голдсміт [8], А. Даниленко [9], Г. Дорожкіна [2, 3], Г. Самаріна, О. Страхова [4], С. Шмідт [6] та інші. Аналіз робіт учених показує, що проблема підвищення рентабельності, ділової активності та конкурентоспроможності за оптимізації модифікацій нових виробів стоїть перед українськими підприємствами дуже гостро.

Мета статті – пошук резервів покращення фінансового стану підприємства, фінансової стійкості за нарощування випуску нових хопер-дозаторів для зерна і зернових культур в умовах глобалізації аграрного ринку та пасажирських вагонів за підвищення комфортності перевезень при загостренні конкуренції на ринку залізничного рухомого складу.

МАТЕРІАЛ І РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ. Основні задачі аналітичного дослідження діяльності вагонобудівного заводу стосуються: виявлення внутрішньогосподарських резервів збільшення випуску і реалізації продукції та розробки заходів по освоєнню виявлених резервів; пошуку напрямків покращення фінансового стану підприємства, його платоспроможності та фінансової стійкості за розробки конкретних заходів спрямованих на більш ефективне використання фінансових ресурсів. Аналіз фінансового стану підприємства доцільно проводити за використання відносних показників, так як абсолютні показники балансу в умовах інфляції важко привести у порівняльний вид [7, 8]. Відносні показники можна порівняти з аналогічними даними інших машинобудівних підприємств, що дозволяє з'ясувати сильні і слабкі сторони конкретного заводу та його можливості, а також з даними за попередні роки для вивчення тенденцій в зміні фінансового стану підприємства. На наше глибоке переконання аналіз результативності виробничо-фінансової діяльності повинен включати оцінку рівня рентабельності та ділової активності.

Рентабельність відносний синтетичний показник, який визначає рівень доходності бізнесу. Показники рентабельності в комплексі характеризують ефективність роботи вагонобудівного заводу, дохідність виробничої, комерційної, інвестиційної та інших напрямків діяльності. В системному поєднанні показники використовують для оцінки діяльності підприємства, а також як інструмент в інвестиційній політиці та ціноутворенні [5, 9]. В практичній діяльності показники рентабельності характеризують: окупність витрат виробництва та інвестиційних проектів;

ефективність продаж; дохідність капіталу і окремих його частин.

На рис. 1 наведено динаміки рентабельності виробництва ПАТ «Крюковський вагонобудівний завод».

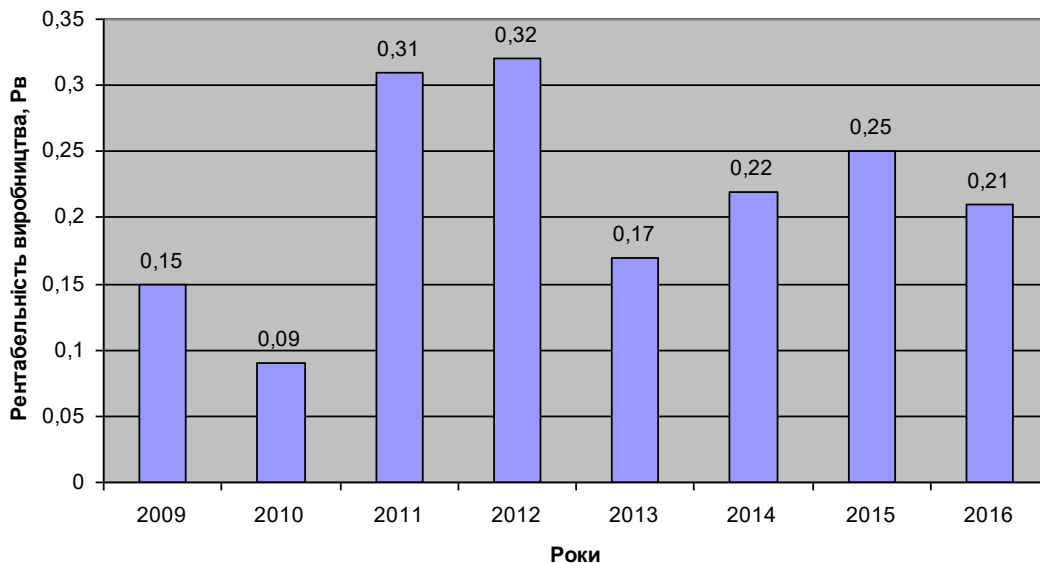


Рисунок 1 – Динаміка рентабельності виробництва (P_v), долі одиниці

Як видно із наведених результатів, в останні роки рівень рентабельності в порівнянні з 2011-2012 роками дещо знизився, а тому керівництво вагонобудівного заводу розробляє комплекс заходів стосовно підвищення ефективності виробничо-фінансової діяльності.

Створення цінності – ключове питання багатьох підходів до вдосконалення управління підприємством, зокрема: тотальне якість, процесно-орієнтоване витратами, «точно в строк» запасами, реінжиніринг бізнес-процесом, часом операційним циклом тощо. Ідея ціннісного підходу – покращення конкретних показників діяльності з трансформацією в додану вартість для всього підприємства, а не окремого відділу. Процес покращення: здійснюється постійно з вирішенням завдань стосовно збільшення темпів нарощування продажів вантажних та пасажирських вагонів, освоєння та зростання ринкової долі. Впровадження бюджетного управління виробничою діяльністю при реалізації стратегії розвитку підприємства обумовлене наступним: стабільне зростання прибутку протягом тривалого періоду створює додану вартість, виступає джерелом капітальних вкладень для здійснення модернізації, нового будівництва, придбання сучасних основних засобів, поповнення нематеріальних активів тощо; нарощування продажів сприяє створенню цінності через виробництво нових або вдосконалених виробів для задоволення замовлень; зростання показників прибутковості найочевидніший спосіб нарощування доданої вартості за рахунок збільшення обсягів виробництва та збуту за скорочення витрат; оптимізація податкових платежів відповідно до законодавства, яке належить до сфери управління фінансами; нарощування цінності за умов належного контролю за обіговим капіталом та інтелектуальними активами.

Масштаб бізнесу вагонобудівного заводу можна оцінити за використання загальновідомого показника середньомісячної виручки (K_в), який розраховується поділом валової виручки по оплаті (B_в) до числа місяців періоду (Ч_м):

$$K_v = B_v / \text{Ч}_m \quad (1)$$

Показниками ділової активності на ринку вантажних та пасажирських вагонів виступають:

тривалість обороту оборотних активів (K_{оа}), яка розраховується відношенням оборотних активів (Об_{ак}) до показника середньомісячної виручки

$$K_{oa} = \text{Об}_{ак} / K_v \quad (2)$$

показує, за скільки місяців обертаються оборотні активи;

тривалість обороту засобів у виробництві (K_{зв}), яка розраховується відношенням запасів (З) та податку на додану вартість по закуплених цінностях (ПДВ_{зц}) за вирахуванням товарів відвантажених (Т_в) до показника середньомісячної виручки

$$K_{zv} = Z + \text{ПДВ}_{зц} - T_v / K_v \quad (3)$$

і характеризує швидкість оборотності капіталу в запасах;

тривалість обороту коштів в розрахунках (K_{ок}), яка розраховується відношенням оборотних активів та товарів відвантажених за вирахуванням запасів та податку на додану вартість по закуплених цінностях до показника середньомісячної виручки

$$K_{ok} = \text{Об}_{ак} + T_v - Z - \text{ПДВ}_{зц} / K_v \quad (4)$$

і характеризує швидкість погашення дебіторської заборгованості.

Перед працівниками фінансової служби вагонобудівного заводу поставлена задача системно та систематично здійснювати оцінку складу та динаміки оборотних активів як найбільш мобільної частини капіталу, від стану яких в значній мірі залежить фінансове становище підприємства. Стабільність

структури оборотного капіталу свідчить про налагоджений процес виробництва і збуту продукції.

На рис. 2 наведена динаміка коефіцієнта оборотності оборотних коштів вагонобудівного заводу, яка

свідчить про зниження в останні роки значень цього показника.

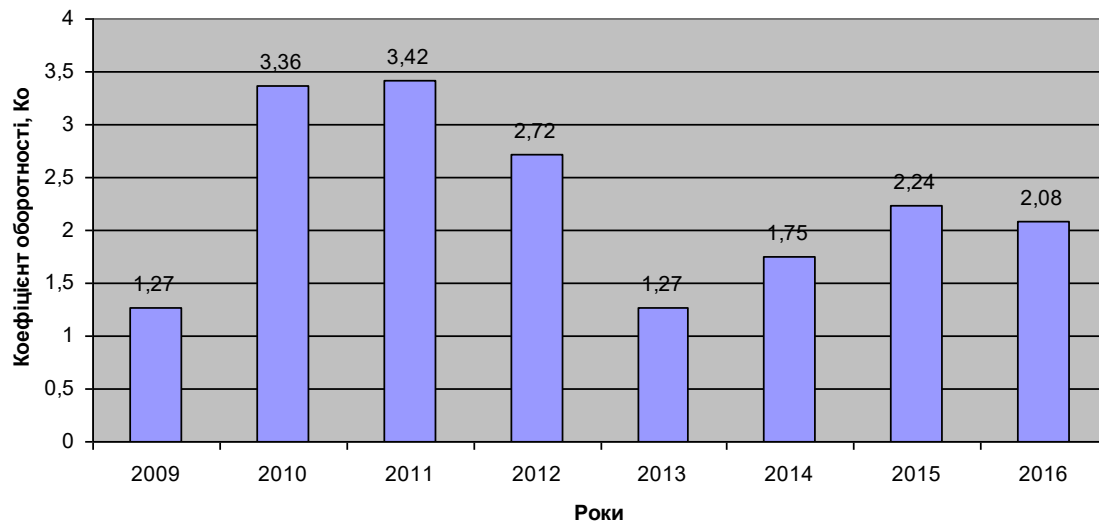


Рисунок 2 – Динаміка коефіцієнта оборотності оборотних коштів, K_0

В останні роки для вагонобудівного заводу за циклічності розвитку ринкової кон'юнктури в умовах динамічного зовнішнього середовища характерна рецесія як стадія життєвого циклу. Основна характеристика стадії рецесії це погіршення загального стану підприємства за суттєвого зниження рівня потенціалу, що негативно впливає на процеси його формування та розвитку [6, 8]. За таких умов доцільно активно використовувати існуючі ресурси і можливості підприємства стосовно відновлення колишніх темпів розвитку для уникнення переходу в стан депресії.

На стадії рецесії підприємство зіткнулося зі зменшенням попиту на вантажні та пасажирські вагони як в результаті насичення ринку, так і, головним чином, зниження платоспроможності Укрзалізниці та окремих споживачів. В результаті знизилася оборотність активів і рентабельність продаж. На цьому етапі важливо виявити причини призупинення розвитку та дослідити зміни зовнішнього середовища.

На стадії рецесії важливе нарощування обсягів виробництва і реалізації продукції, збільшення прибутковості операційної діяльності та відновлення темпів розвитку підприємства. З метою мінімізації витрат потрібно реалізовувати резерви ефективного використання обладнання та персоналу, власного капіталу за мінімального залучення позичкового капіталу. Утримання позицій підприємства має на меті збільшення конкурентних переваг на ринку за умов нівелювання впливу потенційних загроз макросередовища. Провідними показниками якісної характеристики розвитку на стадії рецесії виступають: рентабельність інвестицій (X_1), що характеризують використання акціонерного капіталу та довгострокового боргу підприємства; доля ринку (X_2), що відображає частку підприємства на ринку вантажних і пасажирських вагонів; темп приросту витрат на ін-

новаційну діяльність (X_3), що характеризують динаміку вкладень підприємства у виробництво нових моделей вантажних і пасажирських вагонів; коефіцієнт придатності основних засобів (X_4), що підсумовує рівень сучасності обладнання підприємства, потенціалу матеріально-технічної бази для випуску модифікованих рухомих засобів високої якості. Системність в дослідженні вимагає оцінки взаємозв'язку між наведеними показниками за використання кореляційно-регресійного аналізу. Рентабельність підприємства (Y) виступає узагальнюючим показником ефективності використання економічного потенціалу.

Рівняння регресії для кількісної характеристики розвитку на стадії рецесії економічного потенціалу вагонобудівного заводу має вигляд:

$$Y = -0,0090 + 0,0773 X_1 + 0,3881 X_2 + 0,0846 X_3 + 0,0901 X_4$$

Перевірку кореляційно-регресивної моделі на адекватність здійснили по F- критерію Фішера, оцінку значимості коефіцієнтів рівняння множинної регресії провели по t- критерію Стьюдента [10]. Дисперсія рентабельності підприємства на 88,5% пояснюється визначеними факторами. Величина коефіцієнту кореляції $R = 0,9054$ свідчить про тісноту зв'язку між показниками. Середня величина помилки апроксимації моделі склала 4,55 %, що перебуває у допустимих межах, тобто до 10 %. Результати аналізу моделі засвідчили, що на нарощування обсягів виробництва і реалізації продукції найбільший вплив справляють темпи приросту витрат на інноваційну діяльність та збільшення частки підприємства на ринку вантажних і пасажирських вагонів.

Із досвіду освоєння нової продукції відома функція розподілу продуктивності вантажних та пасажирських вагонів. Функцію розподілу можна отримати шляхом статистичної обробки конструкторсь-

кої, технологічної, виробничої документації, що пов'язана із забезпеченням економічної ефективності вагону [10]. Виникає питання стосовно створення одного типу нового хопер-дозатора для зерна і зернових культур, який може забезпечити продуктивність для любых умов його експлуатації. Можна створити декілька модифікацій хопер-дозаторів для зерна і зернових культур з різною продуктивністю. Так, модифікація нової машини з меншою продуктивністю, як правило, більш проста і дешевша і у виробництві, і у експлуатації [2,3]. За більшої кількості модифікацій досягається зменшення витрат на виконання перевезень, так як в залежності від потрібної продуктивності вибирається відповідний тип вагона. Разом з тим зростають витрати на розробку, випробування і поставку на конвеєр модифікацій нового хопер-дозатора для зерна і зернових культур. Зважаючи на наведені аргументи існує оптимальне число модифікацій люкових напіввагонів, хопер-дозаторів для зерна і зернових культур, пасажирських купейних вагонів тощо і оптимальна продуктивність кожного із них, за яких мінімізуються сумарні витрати. В процесі досліджень за нашою участю визначили оптимальну кількість модифікацій нових машин, в нашому випадку, як хопер-дозаторів для зерна і зернових культур, так і пасажирських купейних вагонів, за яких сумарні витрати мінімізуються.

Оптимальним є ряд із чотирьох хопер-дозаторів (N) для зерна і зернових культур [3]. При цьому сумарні відносні затрати на розробку та витрати на виробництво сімейства хопер-дозаторів для зерна і зернових культур є мінімальними значеннями для наведеного числа N. Результати досліджень показали, що без великих втрат може бути прийнято ряд із чотирьох модифікацій хопер-дозаторів для зерна і зернових культур з питомою місткістю 0,650, 0,710, 0,765 та 0,820 т / м³. В умовах загострення конкуренції на ринку хопер-дозаторів для зерна і зернових культур можуть з'явитися додаткові міркування стосовно розширення числа типів нових машин провідним виробником рухомих засобів в Україні. Таким чином, вибір оптимального ряду може на 15 % скоротити витрати для умов роботи ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод».

Створення оптимального ряду по продуктивності в 175, 190 і 200 грн. / місце нових конструкцій пасажирських купейних вагонів забезпечить максимально можливу технологічність виробу [2]. Технологічною можна вважати конструкцію пасажирського купейного вагона, освоєння і випуск якого в заданих обсягах виробництва буде здійснюватися з мінімальними виробничими витратами і з коротким виробничим циклом. Виробнича технологічність конструкцій оптимального ряду характеризується показниками матеріаломісткості, трудомісткості, собівартості та виробничим циклом. Показники технологічності справляють вирішальний вплив на створення оптимального ряду модифікацій пасажирських купейних вагонів.

Зменшення наднормативних залишків виробничих запасів, особливо литва для вагонів, можливе за рахунок встановлення постійних договірних відносин з постачальниками за виконання ними прийня-

тих зобов'язань та налагодження ритмічності виробництва комплектуючих. Застосування прогресивних технологічних процесів у ПАТ «Кременчуцький сталеливарний завод (диференціальне пресування під тиском, виготовлення форм та стержнів із рідких само твердуючих сумішей) дозволяє підвищити точність та покращити товарний вид заготовок, знизити вагу за рахунок стоншення стінок, механізувати і автоматизувати технологічні операції, а також знизити трудомісткість виробництва відливок. Виготовленні на заводі відливки – це великогабаритні (розміром 2500 x 500 x 650мм) заготовки з переважаючими тонкими стінками (від 12 до 15мм), які виробляються на автоматичних формувальних лініях фірми «Кюнкель – Вагнер». Швидко знімальне плаваюче модельне оснащення цих ліній дозволяє виготовляти відливки різноманітної конфігурації. Одним із напрямків кращого використання основних фондів автоматичних формувальних ліній є обґрунтування планово-економічних розрахунків на основі застосування математичних методів. Такі методи використовуються для дослідження роботи транспортного устаткування і планування завантаження автоматичних ліній формовки на базі пресових автоматів із заливкою форм на конвеєрі. При роботі формувальних машин на конвеєрі виготовляється в 3-5 раз більше форм, ніж при роботі їх з установкою форм на плацу цеху [2]. Завдяки застосуванню одного із найбільш прогресивних методів ущільнення сирих піщано - глинистих форм на лініях, на заводі одержують відливки з мінімальними допусками основних розмірів та якісною литвою поверхнею, що задовольняє найвищим вимогам вагонобудівного заводу, як основного замовника литва. В залежності від обсягу замовлень на литво в фасонно-ливарному цеху оптимізується число працюючих автоматизованих ліній та швидкість видачі опок під заливку. При значних обсягах замовлень споживачів на сталеве литво випуск продукції при двох працюючих лініях та оптимальній швидкості транспортного устаткування можна збільшити на 12-15 % при зниженні собівартості на 2,5-3 % в залежності від номенклатури відливок.

Для ефективного функціонування технологічно взаємопов'язаного комплексу «виготовлення литва – побудова вагонів» в Кременчуцькому промисловому районі важливо скористатися поведінковою концепцією організації управління. Суть концепції – реалізація теоретичних поглядів на управління організацією шляхом підвищення ефективного використання її людських ресурсів на основі надання допомоги працівнику у створенні своїх власних можливостей. Неузгодженість управлінських рішень за амбітної поведінки власників та топ-менеджерів приводить до суттєвих втрат підприємств, які побудовані як технологічно взаємопов'язаний комплекс. Литво сталеливарний завод реалізує далеким споживачам, часто навіть в інші країни, а вагонобудівний завод одночасно закуповує литво в інших країнах за надвисокими цінами. Працівники фінансових та комерційних служб підприємств відшукують навіть мінімальні резерви по зниженню витрат, в той час як за неузгоджених управлінських рішень топ-менеджерів

втрати зростають на порядок. Власникам важливо керуватися, в першу чергу, прибутковістю, як показником ділової активності функціонування технологічно взаємопов'язаного комплексу.

ВИСНОВКИ. Підвищення ефективності виробничо-фінансової діяльності вагонобудівного підприємства за нарощування виробництва конкурентоспроможних хопер-дозаторів та пасажирських вагонів сприятиме збереженню рівноваги своїх активів і пасивів в змінному внутрішньому і зовнішньому середовищі, постійному підтриманню своєї платоспроможності та інвестиційної привабливості в межах допустимого рівня ризику. Велику роль у підвищенні рівня рентабельності господарювання відіграє ефективне використання оборотних активів, що можливе за рахунок підтримання тривалих господарських зв'язків, удосконалення системи розрахунків, раціональної організації продаж та систематичним контролем за оборотністю коштів у розрахунках.

Для вирішення задачі створення нових конструкцій хопер-дозаторів для зерна і зернових культур в умовах ритмічної роботи заводу доцільно забезпечити максимально можливу технологічність виробу. Технологічною можна вважати конструкцію хопер-дозатора для зерна і зернових культур, освоєння і випуск якого в заданих обсягах виробництва буде здійснюватися з мінімальними виробничими витратами і з коротким виробничим циклом. Виробнича технологічність конструкцій оптимального ряду характеризується показниками матеріаломісткості, трудомісткості, собівартості та виробничим циклом. Показники технологічності справляють вирішальний вплив на створення оптимального ряду модифікацій хопер-дозаторів для зерна і зернових культур.

Сучасний пасажирський вагон – унікальний ретельно продуманий виріб, а враховуючи конкуренцію пасажирським перевезенням з боку інших видів транспорту колектив підприємства повинен продовжувати роботи над удосконаленням конструкцій вагонів в напрямках збільшення швидкості руху та підвищення комфортності. Колективу заводу доцільно впроваджувати заходи щодо вдосконалення проектування, випробування і виробництва пасажирських купейних вагонів: орієнтуватися на опти-

мальні значення продуктивності модифікацій при удосконаленні конструкції базового вагону; комплектувати параметричний ряд нових вагонів у відповідності з оптимальним значенням продуктивності; добиватися високого рівня взаємозамінності основних вузлів для модифікацій пасажирських купейних вагонів; забезпечувати комфортні умови проїзду пасажирів і обслуговуючого персоналу шляхом обладнання вагонів різними системами життєзабезпечення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бурденюк-Тарасевич Л. Пшеница: глубина генетического потенциала. *Зерно*. 2010. № 4 (48). С. 49–51.
2. Дорожкіна Г. М. Організаційні аспекти інноваційної діяльності підприємств вагонобудування. *Вісник Хмельницького національного університету: Економічні науки*. 2016. № 5 Т.1 (240). С. 56–60.
3. Дорожкіна Г. М., Хоменко Л. М. Оптимізація ряду модифікацій вагонів-хоперів для зерна і зернових культур. *Вісник Хмельницького національного університету: Економічні науки*. 2012. № 4. Т.1 (190). С. 262–269.
4. Галенко В. П., Самарина Г. П., Страхова О. А. Бизнес-планирование: Создание успешного бизнес-плана на предприятии. СПб.: Питер, 2004. 366 с.
5. Безчасний Л. К. Інноваційна складова економічного розвитку. К.: Знання, 2000. 394 с.
6. Бирман Г., Шмидт С. Экономический анализ инвестиционных проектов. М.: Банки и биржи, 1997. 631 с.
7. Брейли Р. Майерс С. Принципы корпоративных финансов. М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 1997. 1120 с.
8. Goldsmith R. Financial structure and development. Vale University Press: New Haven, 1999. 561 p.
9. Даниленко А. І. Розвиток фінансового сектора та економічне зростання. К.: Ін-т екон. і прогноз., 2001. 238 с.
10. Лавріненко Н. М., Латинін С. М., Фортуна В. В., Бескровний О. І. Основи економіко-математичного моделювання. Львів: Магнолія, 2010. 540 с.

INCREASE OF EFFECTIVENESS OF OPERATIONAL AND FINANCIAL ACTIVITIES OF A CARRIAGE-BUILDING ENTERPRISE

L. Homenko, S. Didur

Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University

vul. Pershotravneva, 20, Kremenchuk, 39600, Ukraine. E-mail: lusy797@ukr.net

Purpose. To identify reserves for improvement of the financial state of the company, the financial sustainability for the expansion of production: new hopper-dosing machines for the grain and the grain crops in the conditions of globalization of the agrarian market. **Methodology.** The study of the effectiveness of production and financial activities is carried out using a correlation-regression analysis of the level of profitability and business activity. The regression equation for quantitative characteristics of development at the stage of recession of the economic potential of the carriage building plant is calculated, taking into account: the return on investment, the market share, the growth rate of costs for innovation activity and the suitability of fixed assets. It is proposed to use profitability of the enterprise as a generalizing indicator of the estimation of the economic potential effectiveness. **Results.** The possibilities of introducing optimal number of hopper modifiers for grain and grain crops and passenger compartment carriages for rational productivity and minimization of total expenses are considered. The reduction of excessive remnants of casting stock for carriages is proposed by establishing permanent contractual relations with suppliers for fulfilling their obligations and adjusting the rhythm of the production of components. **Originality.** A systemic approach is suggested in the study of profitability of an enterprise for the estimation of the relationship between the given indicators for the use of correlation-regression

analysis. The profitability of the carriage-building enterprise serves as a general indicator of the effectiveness of using the economic potential. The increase in the volume of production and sales of goods is most influenced by the growth rate of costs for innovation activities and increasing the share of the company in the market of carriages. **Practical value.** The development and growth of market share in the implementation of the strategy of enterprise development will stabilize profit growth over a long period of the time, create value added, carry out modernization and new construction, acquire modern fixed assets, and replenish intangible assets. Increasing sales will help create value through the production of new or improved products to meet orders. The growth of profitability is the most obvious way of increasing value added by increasing production and sales for cost reductions. References 10, figures 2.

Key words: finances, production activity, hopper cars, carriages, expenses.

REFERENCE

1. Burdenjuk-Tarasevich, L. (2010), "Wheat: genetic potential depth", *Zerno*, № 4 (48), p. 49–51.
2. Dorozhkina, H. M. (2016), "Organizational aspects of the innovative activity of the railway car building enterprises", *Transactions of Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University: Economic Sciences*, no. 5 (240), vol. 1, pp. 56-60.
3. Dorozhkina, H. M., Homenko, L. M. (2012), "Optimization number of modifications hopper wagons grain and cereal crops", *Transactions of Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University: Economic Sciences*, no. 4 (190), vol. 1, pp. 262–269.
4. Galenko, V. P., Samarina, G. P., Strahova, O. A. (2004), "*Biznes-planirovanie: Sozdanie uspeshnogo biznes-plana na predpriyatii* [Business planning: creating a successful business plan for the enterprise]", Piter, St Petersburg, Russia.
5. Bezchasnyi, L. K. (2000), "*Innovatsiina skladova ekonomichnoho rozvytku* [Innovative component of economic development]", NAN Ukrainy, In-t ekonomiky, Kyiv, Ukraine.
6. Birman, G., Shmidt, S. (1997), "*Ekonomicheskij analiz investicionnyh proektov* [Economic analysis of investment projects]", Moscow, Russia.
7. Brejli, R., Majers, S. (1997), "*Principy korporativnyh finansov* [Principles of corporate finance]", ZAO «Olimp-Biznes», Moscow, Russia.
8. Goldsmith, R. (1999), "Financial structure and development", Vale University Press, New Haven, United States of America.
9. Danylenko, A. I. (2001), "*Rozvytok finansovoho sektora ta ekonomichne zrostannia* [Financial sector development and economic growth]", In-t ekon. i prohnozuv, Kyiv, Ukraine.
10. Lavrinenko, N. M., Latynin, S. M., Fortuna, V. V., Beskrovnyi, O. I. (2010), "*Osnovy ekonomiko-matematichnoho modeliuвання* [Fundamentals of Economics and Mathematical Modeling]", Mahnoliia, Lviv, Ukraine.

Стаття надійшла 30.05.2018.