

Таблица 4

Резервы роста прибыли за счет снижения себестоимости продукции

Основные виды продукции	Резерв снижения себестоимости ед. продукции, р.	Возможный объем реализации продукции, ед.	Резерв увеличения суммы прибыли, млн р.
1	2	3	4
1. Колодки	134	326784	44,0
2. Подушки	55	48991	3,0
3. Тормоза	498	64400	32,0
4. Пневмоаппаратура	62	6390	0,4
5. Рычаги	60	289079	17,0
6. ТНП	9	974775	9,0
7. Прочие виды	6	3642137	22,0
Итого			127,4

Таблица 5

Обобщение данных о суммах резервов увеличения прибыли, млн р.

Основные виды продукции	Источник резерва		
	Увеличение объема продаж	Снижение себестоимости продукции	Итого
1. Колодки	21,0	44,0	65,0
2. Подушки	0,3	3,0	3,3
3. Тормоза	45,7	32,0	77,7
4. Пневмоаппаратура	0,6	0,4	1,0
5. Рычаги	8,2	17,0	25,2
6. ТНП	4,0	9,0	13,0
7. Прочие виды	6,5	22,0	28,5
Всего	86,3	127,4	213,7

Таким образом, основными путями увеличения прибыли в организации являются рост объема продаж и снижение затрат на производство.

*О.В. Липатова, канд. экон. наук, доцент  
БГУТ (Гомель)*

## ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ЗАТРАТ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Как составная часть механизма управления наибольшее воздействие на экономическую эффективность хозяйствующего субъекта оказывает система управления затратами, включающая основные направления в первую очередь анализа затрат с целью координации действий производства и управления для удовлетворения потребительского спроса.

На железнодорожном транспорте система управления затратами включает в себя целый комплекс последовательно и постоянно осуществляемых организационных и практических работ. В силу специфических особенностей анализ затрат на железной дороге в системе управления затратами взаимодействует практически со всеми составляющими. В сферу изучения попадает как производственная деятельность всей железной дороги в целом, так и отдельных структурных подразделений, выраженная экономическими показателями.

Анализ эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок, выявление резервов снижения эксплуатационных расходов является одним из основных направлений комплексного анализа предприятий железной дороги в системе управления их инновационной деятельностью. Данное направление аналитической работы опирается на результаты оценки и перспектив развития организационного и экономического уровня производства, объема и качества выполненной работы использования производственных мощностей, качества использования подвижного состава, основного и оборотного капитала, рабочей силы.

Действующий порядок аналитических исследований в области оптимизации расходов железной дороги и последующая реализация результатов анализа, особенно в условиях реализации инновационной политики организаций, имеет целый ряд существенных недостатков, так как не обеспечивает полного контроля за использованием технических средств, материалов, топлива, электроэнергии и заработной платы и не в полной мере заинтересовывает предприятия в снижении затрат. Для выявления резервов сокращения и оптимизации эксплуатационных расходов необходимо осуществлять дифференцированный подход к поиску резервов по снижению уровня затрат и начинать аналитические исследования непосредственно с низовых предприятий.

Дифференцированный подход к поиску резервов по отраслевым хозяйствам и его взаимосогласованность и взаимообусловленность на различных уровнях управления позволит разработать механизм сокращения уровня расходов, консолидирующей частью которого должна стать отраслевая составляющая. Результатом внедрения такого механизма поиска резервов снижения затрат станет возможность сбалансировать результаты хозяйствования и определить наиболее экономически обоснованные решения в области экономической политики на дорожном уровне.

Внедрение дифференцированного подхода к поиску резервов снижения величины затрат (эксплуатационных расходов) на Белорусской железной дороге является одним из основных шагов при переходе к более перспективному для данного субъекта хозяйствования методу анализа – оптимизационному сравнительному анализу.

Оптимизационный сравнительный анализ представляет собой метод оптимизации величины расходов структурных подразделений, со схожими условиями работы, видом выполняемых работ и организационно-техническим уровнем путем определения эталонных значений (минимальных значений на принятый измеритель) и разработки рекомендуемой величины расходов с учетом принятых эталонов и планируемых объемов работы подразделений.

Роль главного менеджера, ответственного за расходы при таком многообразии структурных подразделений, должна выполнять служба. На нее возлагается роль центра ответственности в выполнении определенной технологической операции в перевозочном процессе и, следовательно, именно на уровне службы целесообразным и экономически обоснованным является разработка мероприятий по повышению эффективности хозяйствования и оптимизации уровня затрат.

Предлагаемая система оптимизационного сравнительного анализа затрат является новым, реальным инструментом управления затратами железной дороги, направленным, в первую очередь, на реализацию инновационной политики БЖД. Углубленное, всестороннее применение данного метода анализа на всех уровнях управления и хозяйствования позволит выявить резервы экономии даже в тех хозяйствах и предприятиях, которые сейчас кажутся самыми эффективными.

*Е.В. Литвинчук  
ПолесГУ (Пинск)*

## **СТРАХОВАНИЕ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ**

Инновационный процесс представляет собой подготовку и осуществление инновационных изменений и состоит из взаимосвязанных фаз, образующих единое, комплексное целое. В результате этого процесса появляется реализованное, использованное изменение – инновация.

Инновационная деятельность всегда сопряжена с риском, который обусловлен наличием ряда факторов, воздействие которых на результаты деятельности нельзя заранее точно определить. Об уровне риска инновационной деятельности свидетельствует тот факт, что в среднем из каждых десяти венчурных фирм успеха добиваются лишь одна-две. В общем виде риск в инновационном предпринимательстве можно определить как вероятность потерь, возникающих при вложении предпринимательской фирмой средств в производство новых товаров и услуг, в разработку новой техники и технологий, которые, возможно, не найдут ожидаемого спроса на рынке, а также при вложении средств в разработку управленческих инноваций, которые не принесут ожидаемого эффекта.

В целом риск, возникающий в инновационном предпринимательстве, включает в себя следующие основные виды рисков:

- риски ошибочного выбора инновационного проекта;
- риски необеспечения инновационного проекта достаточным уровнем финансирования;
- маркетинговые риски сбыта результатов инновационного проекта;
- риски неисполнения хозяйственных договоров;