

Но в плане его достижения главным является оптимальность управления в системе сложных взаимоотношений на фрахтовом рынке.

Динамичность внешних условий и параметров глобализации определяют необходимость управления национальными интересами и задачами развития национального транспортного комплекса. Достижение с учетом этих ограничений коммерческих целей отдельными предприятиями требует учета принципов взаимодействия и ориентации на национальные задачи. Становление рыночных принципов хозяйствования несмотря на совокупность ошибок переходного периода предполагает усиление внимания к развитию производственной инфраструктуры. Главным критерием должно рассматриваться достижение транспортной независимости стратегии вхождения в международное разделение труда и формирование новых эффективных рабочих мест.

Региональные особенности формирования транспортного потенциала предполагают наличие различных форм поддержки при неадекватном состоянии внешней среды. Однако для обеспечения сбалансированности экономико-правовых условий необходимо взвешенное применение как прямых, так и косвенных мер по активизации инвестиционной деятельности. Особое значение в системе управления экономической безопасностью приобретают проекты, обеспечивающие создание новых рабочих мест.

Эффективность развития региональных транспортных комплексов предполагает учет характера влияния множества факторов, среди которых наиболее часто упоминаются:

- оптимизация производственной инфраструктуры, обеспечивающей устойчивость транспортно-экономических связей;
- использование прогрессивных схем доставки товаров;
- требования по общей и экологической безопасности функциональной деятельности флота, портов и смежных видов транспорта;
- ограничения по скорости и качеству доставки товаров;
- адекватность процессам глобализации и интеграции;
- улучшение взаимодействия и координации развития транспортных подразделений региона;
- интенсивность товарообменных мероприятий между объектами, использующими региональную транспортную систему в качестве транзитной.

Следует особо учитывать то обстоятельство, что модели дисконтирования результатов и затрат развития по денежным потокам имеют тенденцию недооценки

рыночной стоимости капитальных активов. Это положение возникает в тех случаях, когда по условиям фрахтового рынка активно формируются основные параметры, а динамика тарифов не соответствует этому процессу. Поэтому важна быстрота реакции судовладельцев и торговых портов на потребности увеличения или снижения позиционирования транспортного потенциала.

УДК 338.512:656.2

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Божок А.Р., аспірант (УкрДАЗТ)

На залізницях України зберігається ряд проблем, пов'язаних з недостатньо ефективною системою регулювання і управління, високим ступенем зносу рухомого складу та інфраструктури, відсутністю достатнього обсягу інвестицій, завищеним рівнем витрат. Про необхідність проведення реформування залізничі постійно ведуться різного роду дискусії, збираються кругли столи, розробляються відповідні концепції та програми. Однак дотепер не існує однозначної думки відносно конкретних шляхів її реалізації. Причинами стримування реформ є дискусії відносно майбутнього статусу «Укрзалізниця», а також потреба чималих коштів для проведення реформування залізничної галузі, якими «Укрзалізниця» і державний бюджет на сьогодні в повній мірі не володіють. Тому в Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України особлива увага відводиться «виходу на ринок залізничних перевезень компаній-операторів різних форм власності з власним парком вагонів, локомотивів та моторвагонного рухомого складу».

Реформа на залізничному транспорті змінить форми власності, що позначиться на розвитку ринку транспортних послуг, законодавчо-правовій і нормативній базі, приведе до виокремлення відособлених господарюючих суб'єктів у виробничому процесі і відповідно змінить структуру і розмір витрат, а наявність конкуренції вимагатиме зменшення тарифного навантаження шляхом точнішого нарахування плати за перевезення і більш детальних розрахунків собівартості.

Найбільш повні і точні розрахунки собівартості перевезень у конкретних умовах можна одержати при використанні методу розрахунку витрат за окремими статтями номенклатури і одиничних витратних ставок. Перший метод є більш точним, але потребує

великої кількості розрахунків. Його доцільно використовувати у тих випадках, коли необхідно визначити витрати, пов'язані з проведенням заходів, які впливають на розмір невеликої кількості статей витрат. Метод одиничних витратних ставок доцільно застосовувати для визначення собівартості перевезень як у цілому, так і за видами тяги, сполученнями, категоріями поїздів і операціями технологічного процесу, а також при оцінці впливу зміни показників використання рухомого складу на експлуатаційні витрати і при інших техніко-економічних розрахунках.

Метод витратних ставок є гнучким інструментом, він дозволяє трансформувати методику розрахунку витрат для вирішення конкретних завдань. Ці обставини дозволяють використовувати витратні ставки: для проведення масових розрахунків собівартості перевезень для цілей формування тарифів на перевезення; економічної оцінки ефективності проведених технічних і організаційних заходів; оцінки організації експлуатаційної роботи на залізницях та впливу обсягових і якісних показників роботи на собівартість перевезень.

Перевагою методу витратних ставок у порівнянні з іншими методами являється відносно невеликий обсяг робіт з проведення розрахунків. Така перевага властива і для метода коефіцієнтів впливу, який ґрунтується на встановленні безпосереднього взаємозв'язку між експлуатаційними витратами і факторами, які на них впливають. Але при такому методі доводиться попередньо проводити трудомісткі розрахунки самих коефіцієнтів впливу. Метод коефіцієнтів впливу можна застосовувати до техніко-економічних розрахунків тільки при фіксованому обсязі перевезень і незмінній технічній озброєності залізниць.

Методи коефіцієнтів впливу середньодорожньої собівартості і питомих часток витрат дозволяють швидко розрахувати собівартість перевезень і оцінити вплив від проведення різних організаційно-технічних заходів. Проте результати розрахунків будуть менш точними, ніж при використанні методів безпосереднього розрахунку або витратних ставок.

В умовах реформування залізничного транспорту традиційні методики визначення собівартості перевезень вимагають удосконалення з урахуванням впливу на витрати і собівартість перевезень різноманітних факторів, що в недалекій перспективі надасть можливість максимізувати вплив більш позитивних факторів і зменшити вплив негативних.

УДК 338.242

ДОСЛІДЖЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «ЛІЗИНГ»

Бормотова М.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Більшість підприємств чи тільки що створені, чи на етапі розширення і модернізації основних засобів, потребують значних грошових вкладень в придбання обладнання для успішного функціонування свого підприємства. В умовах фінансової кризи, недостатньої кількості обігових коштів часто не має іншої альтернативи, чим придбати обладнання в лізинг й поступово виплачувати лізингові платежі, а в разі необхідності по закінченні строку лізингової угоди купити його за залишковою вартістю. В цьому випадку важко переоцінити важливість лізингу. Для заключення угоди лізингу немає необхідності мати одразу велику суму грошей. Головною умовою є фінансова стабільність клієнта в майбутньому.

Багато вітчизняних та зарубіжних вчених досліджують теоретичні засади та практичні аспекти лізінгової діяльності в Україні. Питання щодо теоретичних основ лізінгових операцій розглянуто у працях таких вчених, як Г. Вознюк, І Грищенко, В. Дікань, А. Загорній, Б. Івасів, В. Рошило, Н. Рязанова, О. Левченко, В. Різник, Г. Холодний та інші. Трактують поняття «лізинг» наведено у таких нормативно-правових документах: Закон України «Про фінансовий лізинг», Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств», Цивільний та Господарський кодекс України, Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку № 17, тощо.

Лізинг можна розглядати з різних поглядів: організаційно-правового, економічного, інвестиційного, інноваційного, тощо. Зміст того чи іншого погляду визначається метою формування лізінгових відносин. Одні науковці розглядають лізинг як своєрідний спосіб кредитування підприємницької діяльності, інші – цілком ототожнюють його з довготерміновою орендою чи однією з її форм, що своєю чергою зводиться до наймання чи підрядних відносин, треті – вважають лізинг завуальованим способом купівлі-продажу засобів виробництва чи права користування чужим майном, а четверті інтерпретують лізинг як дії за чужий рахунок, тобто керування чужим майном за доручення довірителя.

Відповідно до Закону України «Про фінансовий лізинг» останній визначається наступним чином: фінансовий лізинг - це вид цивільно-правових відносин, що виникають із договору фінансового лізингу. За договором фінансового лізингу лізингодавець зобов'язується набути у власність річ у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингодержувачем