РАЗРАБОТКА ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ПРОЦЕССА ПРИНЯТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ

Воловельська И.В., к.э.н., доцент (УкрГАЖТ)

Стратегическое управление предприятием нуждается в принятии своевременных и эффективных решений, которые в свою очередь базируются на проведении огромного количества исследований, сборе и анализе данных. Только это позволит осуществить постоянный контроль изменяющихся условий рынка.

Основная проблема, возникающая в процессе принятия решения, состоит в том, что обязательно имеются случайные процессы, возникающие из-за влияния негативно или позитивно настроенных факторов внешней и внутренней среды.

Также необходимо отметить, что характерной чертой любой ситуации, связанной с принятием решения, является огромное количество альтернативных вариантов действий. Проработка каждого из них требует значительных умственных, материальных и временних затрат.

Таким образом, возникает потребность создания типового механизма, в котором были бы максимально представлены все варианты процесса принятия решения.

Однако, не смотря на имеющееся научные работы по данному вопросу, недостаточное внимание уделено проблеме комплексного обеспечения процесса принятия решений инструментами реализации проблем, появляющихся в связи с неопределенностью внешней среды и внутреннего состояния объекта.

Фактор риска является обязательным атрибутом современной экономической ситуации. Происходит это потому, что рыночные отношения предусматривают экономическую свободу субъектов хозяйственной деятельности, а также из-за постоянных трансформационных процессов, происходящих в современном мире. Из-за этого и возникает недостаточная обеспеченность информацией при принятии решения по проблемной ситуации или неопределенность.

Будем считать, что механизм принятия решений подразумевает систему действий, в результате которой осуществляется выбор оптимального решения для достижения поставленной цели. Механизм состоит из 4 блоков, взаимосвязанных между собой.

В условиях неопределенности, при принятии решения, всегда необходимо мобилизовать весь имеющийся потенциал предприятия при минимальных временных и материальных затратах. Для этого предлагается создать информационную базу (блок 1 на схеме). Содержание информационной базы, включающей не только новую информацию, но и архивы по интересующим нас вопросам и методам идентификации проблемной ситуации и принятия решения, позволяет существенно сократить затраты на утверждение эффективного решения и его реализацию.

Второй блок механизма представляет собой аналитическую систему, необходимую для принятия и реализации решения. При подготовке информации для описания проблемной ситуации используются некоторые типовые структуры, полнота описаний которых зависит от типа решаемой задачи (блок 3), в качестве параметров описания которой используют определенные критерии.

Последний, четвертый блок механизма состоит из необходимых данных, полученных от подразделений предприятия. Также их участие обязательно при постановке и решении локальных и глобальной задач предприятия.

Использование предложенного механизма позволит не только выполнить поставленные задачи в кратчайшие сроки и с минимальными затратами, использовать накопленный опыт решения проблемных ситуаций, но и постоянно следить за меняющейся ситуацией на рынке, что на сегодняшний день является одной из первоочередных задач.

УДК 657.922:330.43

ОЦІНКА ОСОБЛИВО ПРИВАБЛИВИХ ОБ'ЄКТІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА БАЗІ СПЕЦІАЛЬНОЇ ВАРТОСТІ

Гненний М. В., к.е.н., доцент,
Гненний О. М., к.е.н, доцент (ДНУЗТ)

На теперішній час досить поширеною є практика надання у оренду майна залізничного транспорту України, яке тимчасово не використовується у його основній діяльності. Це дозволяє формувати додаткові доходи, розширює сферу послуг, які можуть надаватися підприємствами залізничного транспорту, підвищує якість їх обслуговування, та в цілому підвищує ефективність використання майнових активів залізничного транспорту.

Ряд об'єктів залізничного транспорту мають властивості, що суттєво відрізняють їх від подібних об'єктів, що представлені на ринку нерухомості. Такими властивостями є:

– генерація інтенсивних потоків людей;

– формування транспортних вузлів міського транспорту та їх інтеграція з зовнішнім пасажирським транспортом;

– вплив на вартість оточуючих об'єктів нерухомості, що її підвищує, тощо.

При цьому ринок саме таких об'єктів, як правило, відсутній або обмежений. Тому їх незалежна оцінка за базою оцінки, що відповідає ринковій вартості, проводиться шляхом порівняння з об'єктами, що присутні на ринку та не мають указаних властивостей. У результаті цього корисність особливо привабливих об'єктів залізничного транспорту не відображається у їх вартості, що визначається за ринковою базою оцінки, у повному обсязі. Це призводить до недоотримання доходів від надання у оренду державного майна. Подолання зазначеної проблеми можливе за рахунок проведення незалежної оцінки особливо привабливих залізничних об'єктів за базою, що відповідає спеціальній вартості.

Згідно Методики оцінки об'єктів оренді, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 10 серпня 1995 року № 629, у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 2 січня 2003 року № 3, із змінами та доповненнями, оцінка нерухомого майна проводиться із застосуванням бази, що відповідає ринковій або спеціальній вартості (пункт 19).

Відповідно до пункту 27 "Національного стандарту №1 "Загальні засади оцінки майна і майнових прав", затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440, спеціальна вартість об'єкта оцінки визначається на основі розрахунку його ринкової вартості з подальшим збільшенням її на суму надбавки, яка встановлюється з урахуванням особливого інтересу потенційного покупця або користувача. Сума надбавки повинна бути обґрунтована у звіті про оцінку майна окремо від ринкової вартості.

Під особливо привабливим об'єктом залізничного транспорту розуміється об'єкт оцінки, який належить до сфери залізничного транспорту. У випадку проведення оцінки з метою визначення розміру орендної плати, як правило, об'єктом оцінки є частина більшого об'єкту залізничного транспорту. При цьому найбільш ефективне використання об'єкта оцінки, як правило, не співпадає з функціональним призначенням об'єкту залізничного транспорту у цілому.

Належність об'єкту залізничного транспорту до категорії особливо привабливих визначається його здатністю забезпечувати при найбільш ефективному використанні більший розмір економічних вигод від володіння (користування) ним, ніж подібні за найбільш ефективним використанням об'єкти, які не відносяться до залізничного транспорту. Економічні вигоди від об'єкта залізничного транспорту можуть бути отримані у формах додаткового доходу або економії витрат. З метою оцінки ці вигоди кількісно виражаються у вигляді додаткового чистого операційного доходу.

Додатковий чистий операційний дохід визначається як спеціальний чистий операційний дохід від об'єкта оцінки, зменшений на ринковий чистий операційний дохід від нього.

Спеціальний чистий операційний дохід може бути визначений як різниця між валовим доходом, що очікується від об'єкта оцінки, визначеним з урахуванням нетипової мотивації чи особливої заінтересованості потенційного покупця (користувача) в об'єкті оцінки, та операційними витратами, пов'язаними з отриманням валового доходу, або як добуток ринкового чистого операційного доходу та коефіцієнту, що відбиває співвідношення спеціального та ринкового чистих операційних доходів.

Ринковий чистий операційний дохід визначається як добуток ринкової вартості об'єкта оцінки та ставки капіталізації ринкового чистого операційного доходу.

Надбавка до ринкової вартості може бути визначена шляхом капіталізації додаткового чистого операційного доходу, а власне, спеціальна вартість є сумою ринкової вартості об'єкта оцінки та зазначеної надбавки.

З метою уніфікації методів, засобів та прийомів оцінки, які застосовуються для оцінки майна залізничного транспорту, розроблені науково обґрунтовані Методичні рекомендації з визначення спеціальної вартості особливо привабливих об'єктів залізничного транспорту.

УДК 336.748.2

ВПЛИВ ДЕВАЛЬВАЦІЇ ГРИВНІ НА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ СТАН УКРАЇНИ

Гончаренко Н.Г., зав. каф. економічних дисциплін (Академія ВВ МВС України)

Аналізуючи основні домінанти економічного розвитку України протягом останніх років можна зробити висновок про збереження базових трендів і ризиків, котрі формують умови функціонування економічної системи нашої країни на найближчу перспективу, через збереження несприятливої для українських експортерів кон'юнктури на світових сировинних ринках і охолоджування