

– 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 охолодження

зовнішнього попиту на продукцію вітчизняного експорту, що обмежує темпи відновлення реального сектора економіки України.

Відновлення українського експорту залежить від розвитку світової кон'юнктури, а можливе поліпшення цінової конкурентоспроможності через девальвацію гривні, яка істотно перевищила темп зростання внутрішніх цін і тим самим може сприяти зростанню цінової конкурентоспроможності української економіки, яка протягом останніх роки неухильно знижувалася через високу інфляцію, допоможе українським експортерам залишитися на плаву під час глобальної рецесії. Тому, додатковою перевагою вітчизняних експортно-орієнтованих галузей є їх відносно низьке боргове навантаження. Так, чотири галузі, які сукупно забезпечують 70% українського експорту (металургія, машинобудування, транспорт і хімічний сектор), мають боргове навантаження нижче середнього рівня по економіці в цілому (коефіцієнт борг/власний капітал в діапазоні від 23% до 38%, в порівнянні з середнім по економіці показником 41%). Серед названих галузей в найвигіднішому положенні опиняться ті компанії, витрати яких деноміновані переважно в гривні.

В той же час, девальвація гривні негативно впливає на імпорт, створюючи сприятливий ґрунт для розвитку виробників продукції, орієнтованої на внутрішній ринок. Різке дорожчання імпортованих товарів на фоні скорочення реальних доходів населення і заморожування банківського кредитування робить вітчизняну продукцію набагато привабливішою для споживачів. Тенденція до заміщення імпорту також створює передумови для розміщення виробничих потужностей великих міжнародних компаній в Україні, оскільки тільки таким чином вони зможуть зберегти свої позиції на ринку. Привернути нові іноземні інвестиції вдасться, в першу чергу, в галузі, які виробляють товари народного споживання, (продукти харчування, одяг і ін.).

Надалі цінова конкурентоспроможність української економіки визначатиметься не тільки курсом гривні, але і поведінкою валют країн - основних торгових партнерів України (в першу чергу, Росії), а також темпів зростання цін в Україні і країнах-партнерах. Якщо нашої державі вдасться зберегти отримані конкурентні переваги, українська економіка отримає більше шансів на ефективний розвиток.

УДК 656.2.001.73

ГОЛОВНИЙ КРОК ДО ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Структурні перетворення в економіці призводять до збільшення попиту на всі види транспортних послуг, до поліпшення транспортної інфраструктури. Це дуже важливо, тому що транспортні підприємства можуть нормально функціонувати лише за умови швидкої і якісної доставки товарів. Реалізація принципу сталого розвитку транспортної системи передбачає розгляд сукупності критеріїв: економічної ефективності, безпеки руху та екологічності.

Недостатньо розвинена транспортна інфраструктура стає гальмом для експорту, розвитку економіки країни в цілому. Проблемою для розвитку транспорту є також його низька інвестиційна привабливість: висока фондомісткість транспортних проектів, зокрема що відносяться до залізничного транспорту, тривалі терміни їх окупності та реалізації.

Транспортна проблема - одна з пріоритетних макроекономічних проблем сучасного періоду. Транспортна галузь зарахована до сфери національних інтересів. В умовах переходу економіки у фазу росту, розвитку інтеграційних процесів зростає роль транспорту, в тому числі комплексного розвитку транспортної інфраструктури, посилення їх взаємозв'язків з іншими галузями економіки, соціальною сферою. Аналіз проблем, що виникли у сфері залізничного транспорту, дозволив виявити наступні ключові моменти, які є критичними для подальшого соціально-економічного зростання країни:

- необхідність прискореного оновлення основних фондів залізничного транспорту;
 - подолання технічного і технологічного відставання України від передових країн світу за рівнем залізничної техніки;
 - необхідність зняття обмежень для зростання обсягів транзитних вантажних перевезень;
 - необхідність зниження територіальних диспропорцій у розвитку інфраструктури залізничного транспорту, поліпшення транспортної забезпеченості регіонів і розвитку пропускних здібностей залізничних ліній;
 - необхідність підвищення безпеки функціонування залізничного транспорту;
 - недостатність інвестиційних ресурсів.
- Треба відзначити, що виділені проблеми