

потенціалу галузі, стає визначальним системний моніторинг соціальних і економічних чинників для оперативного внесення обґрунтованих змін у внутрішнє ресурсне середовище і менеджмент підприємства. Зазначена актуальність і потреби практики зумовили напрямок цього дослідження. Метою дослідження стали обґрунтування концептуальних підходів (основ) формування і розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу (далі – СЕП ЗК) і розробка методичних підходів до побудови структурно-логічної моделі його розвитку.

Модель СЕП ЗК складається з чотирьох компонентів, які відображаються відповідними індикаторами їх стану і визначаються по показниках, згрупованих стосовно чотирьох компонентів. Позитивна зміна наведених індикаторів призводить до покращення рівня відповідних компонентів соціально-економічного потенціалу підприємств, а як наслідок – розвитку СЕП ЗК.

Соціально-економічний потенціал слід розглядати не як альтернативу стратегії, а як її початкову базу, компас, що вказує напрям і цілі розвитку, але і можливість їх досягнення. Чітко сформульована місія і стратегія лежать в основі усіх чотирьох ключових аспектів розвитку СЕП ЗК. Проте розробка конкретних заходів, спрямованих на досягнення цілей залізничного комплексу (включаючи тарифоутворення і організацію перевезень, матеріально-технічне постачання, управління персоналом, інноваційну і інвестиційну діяльність, акумуляцію і розподіл грошових коштів) було і залишається складовою частиною формування СЕП.

Дана модель СЕП ЗК має у своїй структурі дієвий інструмент реалізації стратегії – систему потоків циркулюючої між блоками інформації. Слід зазначити, що модель не є універсальною і вимагає адаптації до конкретних зовнішніх і внутрішніх умов діяльності підприємства, залежно від стадії його життєвого циклу.

Вплив соціально-економічних стосунків і інститутів, спрямованих на раціональне використання ресурсів, в рівній мірі існує в усіх чотирьох компонентах – в компоненті потоків вигід, у сфері стосунків з контрагентами, при реалізації бізнес-процесів, і в діяльності персоналу. Дослідження концептуальних основ формування СЕП ЗК і структурної моделі розвитку СЕП ЗК підводить до необхідності визначення тих складових елементів моделі, розвиток, яких стає рушійними силами для подальшого розвитку СЕП ЗК в цілому.

Отже, спираючись на вище сказане, пропонуємо визнати за основні рушійні сили розвитку СЕП ЗК:

- інноваційні ініціативи, що підвищують якісні і кількісні характеристики господарських процесів підприємств залізничного комплексу;
- мотиваційні заходи, що спонукають персонал до навчання, розвитку і вдосконалення.

УДК 338.5:656.611.2

ПРОБЛЕМЫ АДАПТАЦИИ СИСТЕМ ФОРМИРОВАНИЯ И УЧЕТА ИЗДЕРЖЕК ПОРТОВОГО ПРОИЗВОДСТВА К МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРАКТИКЕ

*Широков М.А., аспирант (ОНМУ), заместитель
начальника с экономики морского торгового
порта Южный*

Процесс адаптации систем формирования и учета издержек портового производства в Украине к международной практике, прежде всего, обусловлен развитием процессов интеграции национальной портовой системы в европейскую и необходимостью привлечения значительных инвестиций, в том числе зарубежных. Степень актуальности данной проблемы повышается в процессе расширения объемов инвестиционной деятельности. Выбор эффективного подхода калькулирования издержек производства предприятием портовой деятельности, особенно в сфере инвестирования, является вопросом, во многом определяющим перспективы его развития.

Инвестор как лицо, заинтересованное, прежде всего, в получении прибыли от своих вложений, должен иметь возможность оценить реальное финансовое состояние объекта инвестирования и его финансовый потенциал. Для решения указанной задачи инвестору необходима достоверная, исчерпывающая и понятная информация, которая должна содержаться в соответствующей отчетности. Особенности ведения бухгалтерского учета в Украине обуславливают невозможность предоставления такой информации зарубежным потенциальным инвесторам украинских предприятий портовой деятельности, что обуславливает крайне незначительные объемы иностранного инвестирования в сферу национальной портовой деятельности.

Поэтому актуальным вопросом для современных портовых предприятий, особенно портов, является использование международных стандартов финансовой отчетности (МСФО). Переход на МСФО предполагает изменение принципов подготовки финансовой отчетности, контроля ее качества и аудита.

Международные правила предоставляют бухгалтеру значительную свободу действий, т.к. МСФО базируются на трех положениях: справедливая стоимость, приоритет экономического

содержания над правовой формой, прозрачность. Использование принципа справедливой стоимости позволяет предоставить инвестору реальную информацию о финансовом состоянии и результатах деятельности портового предприятия. В украинском учете, как правило, отражается только остаточная стоимость. Регулярно переоценивают свое имущество лишь немногие портовые предприятия. Для инвестора, как правило, более важным является не правовая форма, а экономическое содержание объекта.

В международной практике существуют два принципиальных способа привлечения инвестиций: инвестиции в уставный капитал предприятия и долговое финансирование. Каждый из этих подходов является потенциально жизнеспособным в условиях портовой деятельности Украины при условии активного развития инфраструктуры рынка ценных бумаг.

Таким образом, для обеспечения возможности привлечения зарубежных инвестиций на выгодных условиях на внешнем рынке портовые предприятия Украины должны уделить пристальное внимание процессам реорганизации системы финансовой отчетности и информационного обеспечения. Кроме того, на государственном уровне должны быть разработаны нормативно-правовая база и программы адаптации системы финансовой отчетности, в том числе в сфере формирования и учета издержек, портового производства к международной практике.

УДК 338.5:656.073

ШЛЯХИ СКОРОЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ У ЄДИНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ КРАЇНИ

Юрченко Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Транспортні витрати - це додаткові витрати, які пов'язані із продовженням процесу виробництва в сфері обігу. Вони містять у собі оплату транспортних тарифів і різних зборів транспортних підприємств, витрати на утримання транспортного господарства, витрати на вантажно-розвантажувальні роботи, експедирування вантажів.

Тільки облік і нормування транспортних витрат дозволять скоротити транспортну складову в кінцевій ціні продукції, що вигідно всім учасникам ринку.

Витрати, пов'язані із транспортуванням продукції від виробника до споживача можна згрупувати на такі складові:

- видатки, пов'язані з підготовкою вантажів до перевезення;
- видатки на навантаження вантажів на автомобільний транспорт при підвозі їх до

магістрального транспорту;

- оплата тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом до місця їхнього навантаження на залізничний транспорт;
- оплата тарифів на навантаження вантажу на магістральні транспортні засоби;
- оплата тарифу транспортування продукції до станції призначення;
- оплата страхування вантажу при доставці;
- оплата мит, податків і зборів при переході митного кордону;
- видатки по зберіганню продукції в пунктах перевантаження з одного виду транспорту на інший;
- видатки по вивантаженню вантажів у пунктах призначення;
- видатки по доставці продукції з магістрального транспорту до кінцевого споживача.

Розглядаючи єдину транспортну систему держави (ЕТС), як нерозривне ціле, скорочення транспортних витрат можна домогтися тільки при дотриманні оптимальних пропорцій у розвитку окремих видів транспорту.

Основним вихідним положенням при рішенні завдання оптимізації внутрішньої структури єдиної транспортної системи є те, що кожний вид транспорту в чинність його техніко-економічних особливостей має певну область застосування. Забезпечуючи загальні функції, виконувані транспортною галуззю в міжгалузевому поділі праці, необхідно визначити, де його використання найбільше економічно ефективно для економіки країни в порівнянні з будь-яким іншим видом транспорту.

Так, сумарні витрати за розрахунковий період під час перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням доставки їх від складу постачальника на склад споживача можна визначити за формулою:

$$C_{пр}^3 = (C_{підв} + C_3 + C_в + \sum C_{нв} + \Delta C_{впр} + K_3 + \Delta C_{об}) \cdot \alpha, \text{ грн/т},$$

де $C_{пр}^3$ - наведені до розрахункового року сумарні витрати при залізничному варіанті доставки вантажу від складу постачальника на склад споживача, грн\т;

$C_{підв}$ - витрати, пов'язані з підвозом вантажу від складу постачальника до залізничної станції відправлення, грн\т;

C_3 - видатки на перевезення вантажу залізничним транспортом від станції відправлення до станції призначення, грн\т;

$C_в$ - витрати, пов'язані з вивозом вантажів зі станції призначення на склад споживача, грн\т;

$\sum C_{нв}$ - сума видатків на виконання вантажно-розвантажувальних і перевантажувальних операцій на всьому шляху проходження вантажу від