

них проектів. В умовах розрахунку p можна приймати на рівні 25–35% (0,25–0,35 в частках одиниці). Нормативне значення $ЧПД \geq 0$

Індекс доходності ($ІД$) – відносне порівняння результатів і затрат по проекту може бути використаний не тільки для порівняльної оцінки, а й як основа при прийнятті інвестиційного рішення про можливість реалізації проекту. Якщо значення індексу доходності менше одиниці або дорівнює їй, проект має бути відхилений у зв'язку з тим, що він не принесе додаткового прибутку на інвестовані засоби. Нормативне значення $ІД \geq 1$.

$$ІД = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{ЧП_t}{(1+p)^t}}{Ів_{заг}}$$

Індекс рентабельності ($ІР$) характеризує прибутковість проекту. Він може відігравати лише допоміжну роль, тому що не дозволяє в повній мірі оцінити весь зворотний інвестиційний потік по проекту (значну частину цього потоку складають амортизаційні відрахування) і не порівнює показники, що порівнюються, в часі.

$$ІР = \frac{\overline{ЧП}_t}{Ів_{заг}}$$

де $\overline{ЧП}_t$ – середньорічна сума чистого інвестиційного прибутку за період експлуатації (життя) проекту.

Період окупності ($ПО$) використовується зазвичай для порівняльної оцінки ефективності, але може бути прийнятий і як критеріальний. Основним недоліком цього показника є те, що він не враховує ті чисті грошові потоки, що формуються після періоду окупності інвестиційних витрат. По проектах з тривалим терміном експлуатації після періоду їхньої окупності може бути отримана більша сума чистого грошового потоку, чим по проектах з коротким терміном. Розрахунок цього показника може проводитися за двома методами – статичним (бухгалтерським) і дисконтним. Недисконтований показник періоду окупності визначається статичним методом і розраховується так:

$$ПО_n = \frac{Ів_{заг}}{ЧП_{сеп}}$$

де $ЧП_{сеп}$ – середньорічна сума чистого грошового потоку за період експлуатації проекту.

Дисконтований показник періоду окупності визначається так:

$$ПО_д = \frac{Ів_{заг}}{\left[\sum_{t=1}^n \frac{ЧП_t}{(1+p)^t} \right] \div n}$$

Порівняння розрахованих показників з нормативними значеннями та аналіз їх дає змогу зробити висновок про доцільність чи недоцільність впровадження проекту.

Висновки

При економічному обґрунтуванні проектів основним є порівняння затрат на проект із результатами, які очікуються від його реалізації. Таким чином, треба визначити реальні затрати, обґрунтовані результати та порівняти їх, щоб зробити висновок про доцільність впровадження чи відхилення проекту. Затрати на проект по суті – це сума коштів, яка повністю забезпечить впровадження проекту. При її визначенні слід враховувати особливості обліку нових активів, податкове законодавство, методи та особливості нарахування амортизації, втрати прибутку підприємством при знятті з балансу недоамортизованих активів, необхідність залучення додаткових оборотних активів, вплив чинників часу, які знецінюють затрати на проект, при поетапному їх вкладанні. При визначенні результатів необхідно врахувати всі чинники, які визначають прибуток від проекту – зміну обсягів реалізації продукції, зміну ціни за рахунок поліпшення якісних та споживчих характеристик продукції, зміну собівартості, у тому числі економію на умовно-постійних витратах, приріст амортизації від нових фондів, що впроваджуються, податкове законодавство, а також рівень втрат чистих грошових потоків, що очікуються, під впливом чинників часу. При цьому «якість» обґрунтування проекту залежить від об'єктивності його життєвого циклу тобто періоду, протягом якого очікується отримувати вигоди (результати). Все це дозволить у підсумку реально оцінити ефективність проекту і прийняти правильне рішення щодо його реалізації.

Список використаних джерел

1. Балдина К.П. Инвестиции: системный анализ и управление / К.П. Балдина. – М.: Дашков и К., 2006. – 324 с.
2. Бардиш Г.О. Проектне фінансування / Г.О. Бардиш. – К.: Хай-Тек-Прес, 2008. – 274 с.
3. Бланк И.А. Управление инвестициями предприятия / И.А. Бланк. – К.: Ника-Центр, Эльга, 2003. – 389 с.
4. Бузова И.Н. Коммерческая оценка инвестиций: учебник / И.Н. Бузова. – СПб.: Питер, 2004. – 271 с.
5. Виленский П.И. Оценка эффективности инвестиционных проектов / П.И. Виленский. – М.: Альпина-Бизнес, 2004. – 147 с.

УДК 656.078.1

К.Л. ЖЕЛЕЗНЯК,
ст. викладач, Національний транспортний університет

Логістичний менеджмент: стан і проблеми розвитку в Україні

У статті обґрунтовано проблеми розвитку транспортної логістики та окреслено основні напрями оптимізації її функціонування в Україні.

Ключові слова: транспортна логістика, логістичний менеджмент, SWOT-аналіз.

К.Л. ЖЕЛЕЗНЯК,
ст. преподаватель, Национальный транспортный университет

Логистический менеджмент: состояние и проблемы развития в Украине

В статье обоснованы проблемы развития транспортной логистики и очерчены основные направления оптимизации ее функционирования в Украине.

Ключевые слова: транспортная логистика, логистический менеджмент, SWOT-анализ.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

The article justifies problems of transport logistics development and out lines the main directions of optimization of its functioning in Ukraine.

Keywords: transport logistics, logistics management, SWOT–analysis.

Постановка проблеми. Досягти якісних змін у транспортній сфері можливо лише за рахунок використання нових технологій в процесі перевезень, зокрема на основі застосування принципів ефективної логістики. Адже транспортна логістика за змістом є методологією оптимізації вантажопотоків, їх обробки в логістичних центрах, що дозволяє забезпечувати підвищення ефективності цих потоків, знижувати непродуктивні витрати та сприяє максимальному задоволенню запитів споживачів.

Логістика в транспортній галузі має суттєвий вплив на економічний розвиток країни, тому недооцінка її значення неминуче призводить до зменшення фінансових результатів діяльності транспортних підприємств і внаслідок цього до гальмування розвитку національної економіки. Отже, сталий розвиток транспортної галузі залежить від впровадження ефективної логістичної транспортної системи як на рівні держави, так і на кожному підприємстві.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Питання ефективності функціонування логістичних систем і розвитку логістики в цілому досліджені такими зарубіжними та вітчизняними ученими, як А.В. Велиможин, А.М. Гаджинский, В.К. Губенко, Ю.Г. Котиков, Є.В. Крикавський, П.Р. Левковец, В.С. Лукинський, Н.П. Малашенко, В.Е. Николаичук, Ю.М. Неруш тощо.

Невирішеними залишаються питання актуалізації основних проблем транспортної логістики в Україні та основних напрямів щодо їх вирішення.

Мета статті – обґрунтування стану та проблем розвитку логістичного менеджменту в транспортній сфері України.

Виклад основного матеріалу. Транспорт у системі логістики відіграє подвійну роль: по–перше, він є складовою основних функціональних галузей логістики (закупівельної, виробничої, розподільчої); по–друге, транспорт є однією із галузей економіки.

Транспорт – одна із провідних галузей матеріального виробництва, найважливіша ланка у сфері економічних відносин. Він є необхідною умовою виникнення і розвитку обміну товарами і послугами між окремими територіями, що беруть участь у територіальному поділі праці. Розширення поділу праці, його удо-

сконалення і саме виникнення нових, більш ефективних форм значною мірою залежить від рівня розвитку транспорту.

Транспортний комплекс складається з окремих видів транспорту: залізничного, морського, річкового, автомобільного, трубопровідного та повітряного, які взаємодіють між собою і становлять транспортну систему. Рівень розвитку транспортної системи держави – один із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості.

Обсяг послуг, що надаються транспортною галуззю України іншим сферам економіки і населенню, а також експортуються, оцінюється у понад 137 млрд. грн. і характеризується високими темпами зростання (за 2001–2010 роки збільшився у понад 5 разів). Фінансово–економічна криза суттєво вплинула на виробництво послуг у транспортній сфері, насамперед безпосередньо на транспорті, зменшуючи його частку у загальній сумі наданих послуг транспорту і зв'язку України (табл. 1, рис.).

Транспортну сферу регулювати не просто. І не тільки тому, що кожен з її секторів – наземний, водний та повітряний – мають власні специфічні особливості, її відмінними рисами є також такі, як подвійність та неоднорідний характер транспорту. З одного боку, транспорт – це основний вид економічної діяльності, а з іншого – необхідна допоміжна діяльність для інших промислових секторів, тому збалансування цих особливостей є вкрай важливим; існування незалежних транспортних перевізників, які займають центральну позицію на транспортному ринку, є значною перешкодою для формування міжнародної транспортної системи; підприємства, залучені до транспортної діяльності, відрізняються одне від одного масштабами діяльності, структурою та економічними можливостями.

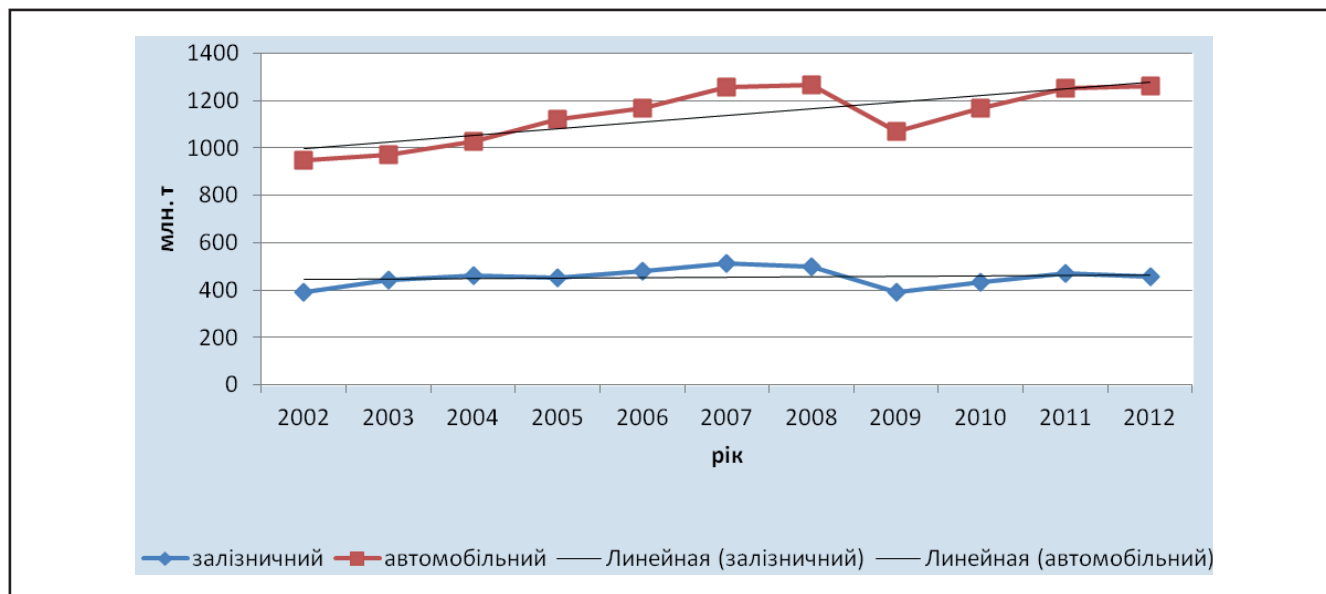
Виділення транспортування в окрему функціональну сферу логістики обумовлено такими факторами: великою часткою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат; неможливістю організації та існування матеріального потоку без транспортування.

Здійсненню ефективної логістики в Україні заважають такі проблеми, як:

Таблиця 1. Перевезення вантажів за видами транспорту в 2002–2012 роках, млн. т

Рік	Види транспорту			
	залізничний	автомобільний	морський	річковий
2002	393	947	8,8	7,6
2003	445	973	9	10
2004	462	1027	9	12
2005	450	1121	8	13
2006	479	1167	9	14
2007	514	1255	9	15
2008	499	1267	8	11
2009	391	1069	5	5
2010	433	1168	4	7
2011	469	1253	4	6
2012	457	1260	4	4

Джерело: [3].



Перевезення вантажів автомобільним та залізничним транспортом у 2002–2012 роках

Джерело: [3].

- низька якість вітчизняних доріг, багато з яких не пристосовані для здійснення вантажоперевезень, отже, застосування ефективної логістичної діяльності є досить проблематичним;
- недостатня інформаційна підтримка перевезень, зниження конкурентоспроможності українських перевізників;
- відчутний негативний вплив на діяльність вітчизняних логістів має брак інформації про програмні продукти, що дозволяють автоматизувати, спростити і прискорити виконання операцій, які супроводжують процес перевезення;

– найбільш серйозною проблемою в контексті здійснення ефективної логістичної діяльності є залучення інвестицій. На сьогодні закордонні інвестори не прагнуть вкладати кошти у будівництво та ремонт українських доріг через нестабільність української економіки та відсутність відповідних законодавчих гарантій.

Отже, основною проблемою функціонування транспортної системи України є невідповідність рівня ефективності управління її діяльністю сучасним міжнародним вимогам, попиту на транспортні послуги.

Таблиця 2. SWOT-аналіз транспортної системи України

	Можливості	Загрози
Сильні сторони	Заходи	Заходи
Вигідне економіко-географічне положення регіону. Наявність розвинутої мережі транспортних шляхів. Проходження міжнародних транспортних коридорів територією регіону	Зростання товаропотоків у європейсько-азіатському напрямі. Залучення інвестицій у розбудову міжнародних транспортних коридорів. Розвиток міжнародного співробітництва у транспортній сфері	Нестабільна економічна й політична ситуація в країні. Зменшення транзитних перевезень територією регіону. Зменшення конкурентоспроможності транспортно-транзитної політики України на зовнішньому ринку
Слабкі сторони	Заходи	Заходи
Невідповідність технічного рівня транспортної інфраструктури, недостатнє оновлення основних фондів. Невідповідність нормативно-правової бази міжнародним нормам. Низький рівень оснащення пунктів пропуску через кордон	Залучення додаткових транзитних товаропотоків із Європи в Азію та навпаки. Реалізація інвестиційних проектів та залучення кредитів міжнародних фінансових структур у розбудову транспортної мережі. Укладення дво- та багатосторонніх угод із європейськими країнами у транспортній сфері	Забезпечення комплексного транспортного обслуговування споживачів на базі впровадження логістичних принципів організації транспортного процесу в регіоні. Розвиток комбінованих перевезень. Забезпечення збалансованого розвитку всіх видів транспорту
	Заходи	Заходи
	Розбудова транспортної інфраструктури в регіоні. Приведення нормативно-правової бази транспорту відповідно до міжнародних норм. Реалізація двосторонніх угод із сусідніми країнами з розбудови прикордонних пунктів пропуску. Підвищення якості ремонту та утримання транспортних шляхів до міжнародного рівня, безпеки руху	Реалізація державних і галузевих програм у галузі окремих видів транспорту та розбудови державного кордону. Спрощення процедури перетину державного кордону. Створення логістичних центрів та запровадження інформаційних технологій в управлінні транспортними потоками. Підтримка національних транспортних операторів на міжнародних ринках транспортних послуг

Джерело: розроблено автором.

Одним із заходів удосконалення організації управління є розробка стратегії розвитку транспортної логістики. Їй передує SWOT-аналіз – це групування факторів маркетингового середовища на зовнішні та внутрішні та їх аналіз з позиції визначення позитивного чи негативного впливу на маркетингову діяльність фірми (табл. 2).

Враховуючи умови та фактори, що впливають на розвиток транспортної системи України з метою підвищення ефективності функціонування транспортно-дорожнього комплексу, забезпечення високої якості та швидкості обслуговування внутрішніх, зовнішніх та транзитних перевезень, інтеграції регіону в європейську транспортну систему, можна визначити такі основні перспективні напрями розвитку транспортної системи України:

- модернізація транспортної інфраструктури;
- приведення нормативно-правової бази відповідно до міжнародних норм;
- розбудова міжнародних транспортних коридорів;
- розвиток пунктів пропуску через державний кордон;
- розвиток комбінованих перевезень;
- створення логістичних центрів та впровадження сучасних технологій, які забезпечуватимуть їх ефективне функціонування;
- спрощення процедури перетину державного кордону тощо.

Вирішення проблеми модернізації інфраструктури України вимагає здійснення комплексу заходів, зокрема: залучати інвестиції у розбудову транспортної інфраструктури, при цьому використовуючи нові форми залучення, зокрема механізм концесії; залучати на реконструкцію транспортної інфраструктури кредити міжнародних фі-

нансових структур, зокрема Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку тощо; розвивати міжнародне співробітництво в галузі транзитних перевезень.

Висновки

Реалізація вітчизняної транспортної стратегії в сфері логістики дозволить нашій державі досягти створення єдиної опорної транспортної мережі без розривів і вузьких місць; забезпечити більшість населених пунктів цілорічним доступом до основних наземних транспортних комунікацій; значно підвищити комфортність і якість сервісу пасажирського транспорту; збільшити частку вітчизняних перевізників в обслуговуванні зовнішньоторговельних вантажопотоків; суттєво збільшити швидкість перевезення вантажів та питому вагу транзитних перевезень.

Перспективи подальших розробок. Пропозиції, щодо вдосконалення транспортного процесу, підвищення ефективності використання рухомого складу, скорочення витрат на транспорті.

Список використаних джерел

1. Захаров К.В. Логистика, эффективность и риски внешнеэкономических операций / К.В. Захаров. – К.: ИНЭКС, 2001. – 237 с.
2. Кальченко А.Г. Логистика / А.Г. Кальченко, Т.О. Заремба. – К.: КНЕУ, 2008. – 148 с.
3. Статистичний щорічник України за 2012 рік / [за ред. О.Г. Осаченка]. – К.: «Август Трейд», 2013. – 552 с.
4. Транспортная логистика / Под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Транспорт, 2006. – 211 с.

*Д.М. АРТЕМЕНКО,
аспірант, Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана*

Особливості оцінки права користування землями сільськогосподарського призначення при оцінюванні корпоративних прав сільськогосподарських підприємств

У статті запропонований уніфікований механізм розрахунку ринкової вартості права користування землями сільськогосподарського призначення при оцінюванні корпоративних прав сільськогосподарських підприємств. В умовах обмеженої вихідної інформації про об'єкт оцінки цей механізм необхідний для уніфікації та зменшення витрат часу на виконання оціночних процедур.

Ключові слова: ринкова вартість, право користування, земельна ділянка, оціночні процедури, дохідний підхід до оцінки, оренда.

*Д.М. АРТЕМЕНКО,
аспірант, Киевский национальный экономический университет им. Вадима Гетьмана*

Особенности оценки права пользования землями сельскохозяйственного назначения при оценке корпоративных прав сельскохозяйственных предприятий

В статье предложен унифицированный механизм расчета рыночной стоимости права пользования землями сельскохозяйственного назначения при оценке корпоративных прав сельскохозяйственных предприятий. В условиях ограниченной исходной информации об объекте оценки этот механизм необходим для унификации и уменьшения затрат времени на выполнение оценочных процедур.

Ключевые слова: рыночная стоимость, право пользования, земельный участок, оценочные процедуры, доходный подход к оценке, аренда.