

(зменшити) основу піраміди.

Отже, чим більше уваги ми приділимо незначним на перший погляд порушенням безпеки на залізничному транспорті, тим більше ми зможемо вплинути на події зі значними негативними наслідками, що дасть змогу обґрунтовано та з меншою мірою невизначеності здійснювати управління безпекою.

УДК 656.025

ФІНАНСОВИЙ ЛІЗИНГ ЯК НАЙЕФЕКТИВНІША ФОРМА ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В ЗАЛІЗНИЧНУ ГАЛУЗЬ

Лук'янова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Успішний розвиток залізничної галузі багато в чому обумовлений її поточним технічним станом і фінансовим становищем. Фінансування, спрямоване на відтворення основних виробничих фондів інфраструктури та рухомого складу, дозволяє відповідати основним вимогам, пропонованим залізничному транспорту: стабільність, доступність, безпека, екологічність, якість надаваних послуг. Сьогодні на залізницях України утворилося замкнене коло, коли високий ступінь морального і фізичного зносу основних фондів обумовлює суттєві витрати на їхнє утримання й ремонт. У цьому зв'язку неважко спрогнозувати, що без розробки й впровадження комплексної модернізації та відновлення основних фондів у недалекому майбутньому можливе падіння обсягів перевезень, зниження попиту й витиснення іншими конкурентами з ринку транспортних послуг. Саме тому в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів особливої актуальності набуває проблема пошуку джерел їхнього формування.

У процесі фінансування оновлення основних засобів одним з найскладніших завдань є вибір альтернативного варіанта – придбання цих активів у власність або їх оренда. У сучасних умовах орендні (лізингові) операції можуть здійснюватися підприємством у формі оперативної фінансової, зворотної й інших форм лізингу (оренди) необоротних активів.

Придбання рухомого складу за механізмом фінансового лізингу фахівці Укрзалізниці називають ефективною формою залучення капітальних інвестицій у галузь, потреба у яких перевищує наявні у галузі обігові кошти.

Спеціалісти Укрзалізниці називають фінансові умови лізингу більш стабільними, ніж умови кредитних договорів: протягом всього строку дії договору залишаються незмінними, на відміну від кредитного договору, де відсоткові ставки за кредит періодично змінюються, залежно від

кон'юнктури ринку банківських послуг, що на сьогодні є досить актуальним.

Механізм фінансового лізингу, на відміну від кредитування, не вимагає додаткового забезпечення (гарантій, застави майна тощо) з боку Укрзалізниці. Окрім цього, сьогодні банки не охоче видають довгострокові кредити, а за лізинговою схемою інвестиційні кошти залучаються на термін, який перевищує строк дії кредитних договорів. Це дозволяє зменшити розміри щорічних лізингових платежів порівняно із розрахунками за кредити. Фінансовий лізинг створює можливості для залучення інвестиційних коштів на більш тривалий строк, тобто строк дії договору лізингу, який, як правило, перевищує строк дії кредитних договорів, що дозволяє зменшити розміри щорічних лізингових платежів в порівнянні з аналогічними кредитними;

Для Укрзалізниці застосування механізму фінансового лізингу, порівняно з кредитуванням, має низку переваг. А саме:

- можливість сплати лізингових платежів у міру одержання доходів від робіт або послуг, які виконані за допомогою цих об'єктів лізингу,
- відсутність необхідності довготривалого фінансування виробництва об'єктів лізингу;
- не відбувається одночасне вилучення обігових коштів у великих розмірах;
- лізинг надає лізингодержувачу більш вагомий правовий статус, ніж статус позичальника при одержанні кредитних ресурсів: лізинг не погіршує можливості Укрзалізниці щодо одержання додаткових кредитів та позик;
- основні засоби, які передані у фінансовий лізинг, включаються до складу основних засобів лізингодержувача, тобто він є їх балансоутримувачем.

Лізинг залізничного транспорту це стандартна схема в світовій економіці, спеціально призначена для інвестування грошових коштів в розширення залізничних перевезень.

Таким чином, в сучасних умовах господарювання залізничного транспорту для оновлення основних засобів залізниць однією з доцільних форм залучення інвестицій є застосування фінансового лізингу.

УДК 338.45 (477)

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗРОБКИ СИСТЕМИ РЕГІОНАЛЬНИХ БАЛАНСІВ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,
Авагімова А.А., студентка (УкрДУЗТ)*

Комплексний характер розвитку господарства регіону передбачає збалансованість як обов'язкову умову. Для збалансованого

розвитку економіки треба узгодити виробничі, соціальні, науково-технічні завдання з усіма різновидами ресурсів, вибрати найефективніші шляхи досягнення високих кінцевих результатів, раціонально сполучити територіальний та галузевий принципи планування, удосконалити між- та внутрішньогалузеві пропорції. Це завдання розв'язується через розробку й практичне використання балансів у плануванні й прогнозуванні розвитку господарства регіону.

Баланси — це система взаємопов'язаних показників, які характеризують наявність і використання матеріальних, трудових, фінансових та інших ресурсів. Вони дають можливість, з одного боку, охопити всі джерела формування ресурсів, а з іншого — усі напрями їхнього використання. Отже, у найзагальнішому вигляді збалансованість трактується як взаємовідповідність ресурсів і потреб суспільного виробництва та відбиває елементарну умову нормального функціонування економіки.

Інструментом її реалізації є розробка системи регіональних балансів. Нині регіональні органи управління укладають окремі матеріальні баланси, а також баланси трудових ресурсів, грошових доходів, витрат населення. Але цього недостатньо, аби всебічно обґрунтувати напрями комплексного розвитку господарства регіону. Їм здебільшого притаманна структурна незбалансованість виробництва, не забезпечується відповідність доходів і витрат населення, робочих місць і трудових ресурсів, запасів природних ресурсів і потреби у них. Типовими є територіальні диспропорції між основними, допоміжними й суміжними виробництвами, між виробництвом та інфраструктурою тощо. Українською слабо розвинута територіальна кооперація. Повсюдно підприємства функціонують ізольовано, самостійно забезпечуючи себе всім необхідним.

Ефективна збалансованість регіонального виробництва за умов активації товарно-грошових відносин передбачає обов'язкове налагодження тісного взаємозв'язку внутрішньо- і міжрегіональних матеріально-речових, фінансово-вартісних, товарно-грошових потоків. Саме за допомогою балансів забезпечується узгодження системи кількісних і якісних показників розвитку народного господарства регіону та його ланок.

Звітні й планові баланси національної економіки потрібні для створення комплексної системи показників, що оцінюватимуть економічний потенціал України, її окремих регіонів, підвищуватимуть обґрунтованість прогнозів соціально-економічного розвитку та ефективність управління економікою.

Йдеться про такі баланси: міжгалузевий, основних фондів, фінансових ресурсів, грошових доходів і витрат населення, платіжний, торговий, розрахунковий для надходжень і платежів у ВКВ,

розрахунку чисельності населення, яке працює у народному господарстві, виробничих потужностей, виробництва й споживання основних видів продукції.

Розробка комплексної системи регіональних балансів є основним методом відображення дійсних та формування прогнозованих територіальних пропорцій. Їхній конкретний зміст визначається багатоманітністю процесів розвитку й розміщення продуктивних сил, участю окремих регіонів у суспільному відтворенні, який спирається на територіальний поділ праці. Їх формування повинно враховувати регіональні особливості природних, соціально-економічних умов, національних традицій. Залежно від наявності та використання трудових ресурсів, накопиченого виробничого й науково-технічного потенціалу регіону формується специфіка виробництва на рівні регіонів різного масштабу.

УДК 338.47:656.2(477)

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ: АНАЛІЗ ЗАКОРДОННОГО ДОСВІДУ

Остатюк Б.Я., здобувач (УкрДУЗТ)

Рівень розвитку транспортної системи держави — один з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба в високорозвиненій транспортній системі ще більше посилюється при інтеграції в європейську і світову економіку. Транспортна система стає базисом для ефективного входження України в світове співтовариство і заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Головним завданням розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період є визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем.

Стабільний розвиток залізничного транспорту неможливий без постійного поліпшення послуг, які надаються споживачу. Послуга — результат безпосередньої взаємодії між постачальником та споживачем і внутрішньої діяльності постачальника для задоволення потреб споживача. Сервісна транспортна послуга — результат діяльності виконавця транспортної послуги (підприємств, організацій, установ і громадян-підприємців) по задоволенню потреб пасажирів у період появи потреби і час подорожі.

Якість транспортного обслуговування —