

УДК 658:656.12 Т 804

ВОПРОСЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНОГО
КАПИТАЛА ГРУЗОВЫХ КОМПАНИЙ

*Трушина И.А., ассистент (Государственное
образовательное учреждение высшего
профессионального образования «Российская
открытая академия транспорта»)*

Эффективность использования основного капитала грузовых компаний является одним из факторов роста рентабельности производства. В этой связи весьма важным вопросом является разработка и совершенствование системы показателей, характеризующих эффективность его использования.

При решении этой задачи следует учитывать особенности формирования основного капитала грузовой компании. Так, грузовые компании в качестве орудий труда используют преимущественно грузовые вагоны (собственные или арендованные). Другую часть орудий труда составляют здания и различные сооружения. В связи с этим, существует необходимость в обосновании порядка расчета размера основного капитала, авансированного на грузовые вагоны и на прочие орудия труда.

В связи с этим для характеристики эффективности использования основного капитала грузовой компании предлагается рассчитывать показатели отдачи по продукции в среднем за период, на основе которых можно анализировать динамику эффективности использования каждой части основного капитала, складывающуюся под влиянием специфичных факторов.

Поскольку выручка от оперирования грузовыми вагонами по экономической сущности характеризует вагонную составляющую тарифа, то на основе этой выручки и основного капитала, авансированного на грузовые вагоны; капитала, первоначально авансированного на грузовые вагоны, и капитала, воплощенного в них, предлагается рассчитывать показатели отдачи различных частей капитала.

Для оценки эффективности использования капитала, первоначально авансированного на грузовые вагоны, следует рассчитывать показатели отдачи капитала на основе эксплуатационного грузооборота и среднего размера капитала, первоначально авансированного на грузовые вагоны.

Для исключения влияния стоимостных показателей на динамику показателей отдачи предлагается определять показатели производительности инвентарного вагона, используемого при оперировании, независимо от принадлежности.

Наряду с показателем среднесуточной производительности инвентарного вагона предлагается рассчитывать показатели

среднесуточной производительности вагона рабочего парка, используемого при оперировании.

Учитывая нестандартную форму взаимосвязи показателей отдачи, взамен них можно рассчитывать показатели капиталоемкости продукции грузовой компании в части основного капитала в целом, а также в части капитала, авансированного на грузовые вагоны и на прочие орудия труда.

Уровень отдачи основного капитала грузовой компании в целом и его частей складывается под влиянием себестоимости единицы продукции в части амортизации капитала, первоначально авансированного на орудия труда, и продолжительности оборота основного капитала.

Предложенный подход отражает два пути повышения эффективности использования основного капитала: экономию на капитале при авансировании на орудия труда, что обеспечивает снижение себестоимости единицы продукции; ускорение оборачиваемости основного капитала, что также обеспечивает его экономию.

УДК 334.716:656.078.8

ІННОВАЦІЙНА МОДЕЛЬ РОЗВИТКУ
ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ -
ОСНОВА ЇЇ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

Українська Л.О., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Сучасне економічне становище України вимагає проведення кардинальних заходів спрямованих на розробку та ефективне впровадження у виробництва інноваційної моделі розвитку як чинника підвищення конкурентоспроможності підприємств.

Найбільш актуальним це завдання залишається для промисловості. Адже низький рівень модернізації виробничих потужностей та впровадження сучасних інноваційних технологій, невідповідність між рівнем ціни і якістю продукції, яка виготовляється, призвели до тривалої кризи в промисловому виробництві та значно знизили конкурентоспроможність вітчизняних підприємств.

Саме тому запорукою сьогочасного успіху будь-якого підприємства є володіння найдосконалішими технологіями та вміння ефективно їх впроваджувати у виробництво.

В українських реаліях забезпечити довгострокову конкурентоспроможність промислових підприємств, не можливо без створення національної системи інновацій, сформованої на основі ефективного використання існуючого потужного інтелектуального потенціалу та впровадження у виробництво новітніх технологій. Такий напрямок розвитку підприємств відзначається

розробкою та впровадженням сукупності заходів і можливостей, які забезпечать практичне використання наукового, науково-технічного результату та інтелектуального потенціалу з метою одержання нового продукту, способу його виробництва на принципово новій основі і задоволення потреб суспільства у конкурентоспроможних товарах.

Інноваційна модель розвитку потребує активізації процесів реалізації інноваційних проєктів, які засновані на використанні прогресивних вітчизняних і світових науково-технічних досягненнях та спрямовані на вирішення питань в сфері оновлення виробничих фондів, технічного переозброєння, реконструкції та модернізації діючого обладнання і устаткування, що сприятиме підвищенню технологічного рівня виробництва та дозволить виготовляти наукоємну продукцію з високою доданою вартістю.

Особливим напрямком реалізації цієї моделі розвитку промисловості повинна стати тісна співпраця підприємств з науково-дослідними центрами, лабораторіями та університетами в сфері розробки новітніх ідей, практичних підходів до їх реалізації та обміну досвідом, яка створить передумови для формування в країні нових інноваційно-організаційних структур в галузі проведення науково-дослідних робіт, пов'язаних з індустрією високих технологій.

Таким чином, реалізація такої інноваційної моделі розвитку промисловості, заснованої на використанні високих технологій, дозволить підвищити конкурентоспроможності вітчизняних підприємств не лише на українському, але і на міжнародному ринку, створивши підґрунття для подальшого їх економічного зростання, та гарантуватиме економічну безпеку країни і чільне місце в світогосподарській системі.

УДК 368:624

ОБОСНОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И РИСКОВ В УСЛОВИЯХ САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

Чепель В.В., аспирант (ПГУПС)

Актуальность данной работы обусловлена тем, что комплексные исследования сущности процессов саморегулирования строительной сферы в условиях рыночных отношений не нашли достаточного отражения в научно-практической деятельности и экономической теории.

Зарубежный опыт создания

саморегулируемых организаций и страхования гражданской ответственности в строительстве имеет исторические корни.

В России ситуация с регулированием строительной отрасли складывалась иным образом, и более логичным представляется рассмотрение системы допуска на строительный рынок в период с 1991 года по настоящее время. Этот период можно условно разделить на 3 этапа: первый этап - введение системы лицензирования с целью ограничения доступа компаний на рынок. В период до принятия Закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" участвовать в строительном процессе могли любые организации. Период характеризуется полным отсутствием некоммерческих объединений строительных организаций; второй этап - легализация строительных компаний, постановка на налоговый учет. Появление первых некоммерческих партнерств; третий этап - попытка решения проблемы качества строительства в широком понимании этого слова, начиная с безопасности строительства и заканчивая потребительскими свойствами строительных объектов.

Начало 2010 года было ознаменовано для строительных организаций окончанием периода лицензирования и переходом к саморегулированию.

Саморегулируемая организация строителей (СРО) — вид некоммерческой организации, основанной на членстве индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, выполняющих строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объектов капитального строительства.

Содержанием деятельности саморегулируемой организации являются разработка и утверждение документов, предусмотренных статьей 55.5 Градостроительного кодекса РФ, а также контроль за соблюдением членами саморегулируемой организации требований этих документов.

В соответствии с федеральным законом о саморегулируемых организациях (в ред. от 22.07.08 № 148-ФЗ) Существует два варианта обеспечения имущественной ответственности членом СРО:

- создание системы личного и (или) коллективного страхования (мин. размер страховой суммы не менее 30 тыс. рублей в год)
- формирование компенсационного фонда (взнос в отношении каждого члена не менее 3 тыс. рублей в год)

Компенсационный фонд — механизм создания коллективной материальной ответственности за каждого члена саморегулируемой организации путем отчисления