

тільки не додана, а й частково зруйнована, тобто економічний прибуток стає від'ємною величиною і вказує на зниження інвестиційної вартості компанії.

Економічний прибуток, як і бухгалтерський показник прибутку, не є відображенням стану на конкретну дату, вона оцінює деякий період. Цей факт тільки і об'єднує два цих показника. На відміну від традиційного показника прибутку, що відображає результат діяльності компанії, економічний прибуток спирається на зовсім іншу трактовку самого результату діяльності компанії за звітний період.

Зміст логіки економічного прибутку міститься в тому, щоб попередити будь-якого аналітика, що для формування результату з позиції інвестора слід не тільки покривати явні витрати, тобто утворювати традиційний прибуток, але й покривати неявні, сховані витрати на капітал.

УДК 656.615.071.3

АМОРТИЗАЦІЙНА ПОЛІТИКА В СТРАТЕГІЧНОМУ УПРАВЛІННІ МОРСЬКИМ ТОРГОВЕЛЬНИМ ПОРТОМ

Матвієнко М.В., к.е.н., ст. викладач (ОНМУ)

Питання відтворення та методів амортизації основних виробничих фондів для підприємств виробничої галузі, а також для підприємств, що характеризуються висококомеханізованими виробничими процесами є не лише першочерговим, але і стратегічним, оскільки має вирішуватися не локально та перманентно, а в процесі розробки стратегії функціонування та розвитку підприємства. Особливо актуальним це є для підприємств морського транспорту.

Наукові дискусії з питань відтворення та методів амортизації точаться найчастіше навколо доцільності чи недоцільності тих чи інших методів амортизації, недосконалості законодавства та необхідності використання прискореної амортизації.

Позиція державників (науковців, що розглядають амортизацію з позиції фіскальних інтересів держави) визначається потребою миттєвого поповнення бюджету, а не необхідністю ефективного економічного розвитку виробничої бази країни, що може значно суттєвіше поповнити бюджет, але в майбутньому.

Позиція науковців-теоретиків визначається необхідністю вибору більш дієвих методів амортизації та подолання виниклих розбіжностей між бухгалтерським та податковим обліками у цій області.

В умовах ринкової економіки теоретичні аспекти відтворення основних виробничих фондів шляхом проведення різних видів ремонтів, з нашої точки зору мають бути економічно обгрунтовані для даної конкретної ситуації. Доцільність же проведення капітального ремонту взагалі ринковими умовами ставиться під сумнів.

Амортизаційні відрахування не включаються в оподатковувану базу (не підлягають оподатковуванню). Політика прискореної амортизації могла б сприяти скороченню термінів амортизаційних відрахувань шляхом збільшення розмірів річної норми відрахувань. Таким чином, скорочуються терміни окупності устаткування й у виробників з'являються стимули для інвестицій у передові технології. Проводячи таку політику, держава тим самим відмовляється від частини свого прибутку у виді частини податку з прибутку на користь збільшення ступеня конкурентноздатності національної економіки.

В міру розвитку техніки, удосконалення технології й організації виробництва змінюються тривалість і характер використання окремих видів основних фондів, виникає об'єктивна необхідність скорочення нормативних термінів їхнього функціонування. У зв'язку з цим норми амортизаційних відрахувань періодично необхідно переглядати й уточнювати.

Терміни експлуатації машин і устаткування морських портів повинні бути оптимальними, тобто такими, що забезпечують найменші витрати суспільної праці на їхнє виготовлення і використання у виробничому процесі протягом усього періоду функціонування, тобто стратегічно обгрунтований.

Виходом із ситуації, що склалася, реально може служити ефективна, стратегічно обгрунтована амортизаційна політика, як на рівні держави, так і на рівні конкретних підприємств. Стратегічне обгрунтування має виходити з урахування всіх аспектів введення, функціонування та ліквідації основних виробничих фондів на конкретному підприємстві в рамках його загальної стратегії функціонування та розвитку.

УДК 658.5.003.13:656.2

ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мельник В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Підвищення економічної ефективності роботи будь-якого підприємства, у тому числі й

транспортного, визначається збільшенням рівня прибутку, що приходить на 1 гривню витрачених ресурсів для отримання цього прибутку. У свою чергу, збільшення рівня прибутку на 1 гривню витрат можна досягти за рахунок: 1) збільшення обсягу виробництва при незмінних ціні та собівартості продукції; 2) збільшення ціни при незмінних обсягах виробництва та собівартості продукції; 3) зменшення собівартості продукції при незмінних обсягах виробництва та ціні на продукцію.

Підвищення обсягу виробництва для підприємств залізничного транспорту (приведеного вантажообігу) в умовах, що склалися в Україні, є проблематичним, оскільки вантажообіг прямо залежить від функціонування вантажоутворюючих галузей народного господарства, перш за все добувної та обробної промисловості, сільського господарства, які сьогодні знаходяться у нестійкому становищі через вплив світової економічної кризи. Так за даними Державного комітету статистики України у 2009 році порівняно з 2008 роком індекс промислового виробництва склав 78,1%, вантажообігу – 77,5%. Тобто збільшення вантажообігу на залізничному транспорті можливе лише у випадку збільшення обсягу промислового виробництва.

Наступним джерелом підвищення прибутковості підприємств залізничного транспорту є збільшення тарифів (ціни) на вантажні та пасажирські перевезення. Збільшення тарифів на пасажирські перевезення може викликати відтік пасажиропотоку до автомобільного транспорту та через це знизити конкурентоспроможність залізничних пасажирських перевезень, обсяги пасажиропотоку і, врешті-решт, доходи і прибуток від пасажирських перевезень. Підвищення тарифів на вантажні перевезення збільшує «транспортну складову» у собівартості промислової продукції, що призведе до зниження конкурентоспроможності вітчизняних товарів за ціною і, знов-таки, до зниження обсягів промислового виробництва та вантажообігу.

Найбільш доступним джерелом підвищення прибутковості залізничних підприємств є зниження експлуатаційних витрат та собівартості перевезень. Оцінка ролі витрат в розвитку підприємств поступово міняється у всьому світі (і в Україні також): роль фактора витрат і управління ними визнається ключовою в забезпеченні ефективного розвитку сучасного підприємства будь-якої галузі народного господарства. Сьогодні на залізничному транспорті відсутня ефективна система управління експлуатаційними витратами, не зважаючи на значну енергоємність, матеріалоємність, трудоємність, фондо- та ремонтосємність транспортного виробництва.

Зниження експлуатаційних витрат пов'язують переважно з економією фонду заробітної плати та матеріального заохочення (зниження зарплатоємності транспортного виробництва), що негативно впливає на соціальне забезпечення працівників галузі та призводить до демотивації підвищення продуктивності та якості праці. При цьому заходи з ресурсозбереження та, зокрема, з енергозбереження впроваджуються слабо, враховуючи те, що залізничний транспорт є одним з потужніших споживачів енергоресурсів, а більшість сучасних енергозберігаючих технологій окупаються протягом першого року експлуатації. Необхідність впровадження цих технологій на залізничному транспорті України обумовлюється актуальністю наступних економічних проблем: жорсткими вимогами споживачів до задач зниження транспортних витрат і обмеження впливу транспортного чинника на собівартість виробництва; наявністю інфляційних тенденцій, які збільшують витрати на ресурси, що споживаються; нестабільністю обсягів перевезень, яка призводить до збільшення собівартості внаслідок високої частки витрат на утримання інфраструктури та інших витрат, що не залежать від розмірів руху; обмеженість використання власного прибутку для фінансування соціального та виробничого розвитку через високий рівень експлуатаційних витрат.

Саме тому створення дієвої системи управління експлуатаційними витратами, яка б забезпечувала своєчасне впровадження принципово нових методів нормування та організації праці, зниження питомої ваги паливно-енергетичних і матеріальних ресурсів, впровадження ресурсозберігаючих технологій з організації перевезень, утримання та ремонту технічних засобів, нормування всіх видів ресурсів з урахуванням фактичних обсягів роботи та в цілому кардинальне поліпшення системи планування та раціонального управління всіма видами ресурсів галузі є сьогодні запорукою підвищення економічної ефективності роботи підприємств залізничного транспорту.

УДК 338.5:656.611.2

ПРОБЛЕМИ МОТИВАЦІЇ РОЗВИТКУ ТРУДОВИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Наконечний Ю.В., аспірант (ОНМУ)

Кадри підприємства портової діяльності, серед яких докери, стивідори, допоміжні робітники, управлінські кадри, невиробничий