

використовувати систему таймшер, вступаючи до міжнародних таймшер клубів за відносно невеликої роялті. Ця система клубного відпочинку певним чином пов'язана з франчайзинговими ланцюгами. Так, готельна мережа Four Seasons спільно з холдингом BV International Oceans в 2010 р. випустила лайнер на основі таймшер зі строком оренди до 50 років, мінімальною вартістю 2,9 млн. євро, а також можливістю планування власних апартаментів.

Головною проблемою для українських судновласників, які мають наміри, функціонувати на основі таймшер бізнес-формату, є відсутність законодавчого регулювання цієї форми бізнес діяльності. Так, в законодавчих актах не має посилення на те, що зазначена діяльність заборонена, проте водночас не має і прямих актів, які б регулювали таймшер. В країнах Європи законодавча база по регулюванню економічної діяльності на основі таймшер була розроблена в 90-х рр.

Таким чином, з метою розвитку круїзної індустрії в Україні необхідно активізувати участь вітчизняних судновласників у системі таймшер. Проте для цього необхідні значні капіталовкладення для досягнення рівня європейських чи то американських компаній. До того ж доцільним вважається участь у подібних системах і готельно-ресторанних та розважальних комплексів, відпочинок в яких може бути реалізований у якості обміну на круїзний відпочинок. Це могло б бути реалізовано на основі формування транспортно-туристичних кластерів.

УДК 658.114

ЕКОНОМІКА СОЦІАЛЬНО-РИНКОВОГО ТИПУ ЯК ГАРАНТ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Зайцева І.Ю., д.е.н., доцент (УкрДАСТ)

Україна належить до перехідних суспільств, що задекларували свій демократичний вибір. Рух до демократії на протязі перших десяти років її існування відбувався доволі хвилеподібно, з «припливами» та «відпливами», наростанням кризових явищ та їх подоланням. В умовах перехідного періоду, якому притаманна боротьба старих та нових тенденцій і який за означенням є періодом невизначеності, такий розвиток можна вважати нормальним. Однак останнім часом стан «відпливу» затримався, а спроби подальшої демократизації політичного процесу наштовкуються на протидію організованих і впливових сил.

Економічна безпека як практичне

завдання, що постало перед українськими суб'єктами господарювання, була породжена транзитивними явищами у процесі переходу від соціалістичної до ринкової економіки, появою приватної власності. Як відомо, за умови соціалістичної економіки проблема економічної безпеки не стояла перед керівництвом підприємства, оскільки її рішення було завданням власника – держави. Тому за роки радянської влади не спостерігалось жодного випадку банкрутства, присвоєння ресурсів одного підприємства іншим, розкрадання комерційної таємниці й оборотності цього ресурсу на користь викрадача і т.п.

Розвиток ринкових механізмів в економіці України, зміна форм і методів державного регулювання діяльності підприємств, зростання впливу зовнішнього середовища, поява конкуренції і необхідності адаптації підприємств до сучасних умов господарювання зумовили появу численних взаємозв'язків підприємств із суб'єктами зовнішнього середовища. В умовах суттєвого політичного, економічного та соціального напруження, непередбачуваності та невизначеності, стрімкого збільшення кількості рейдерських захоплень, виникає необхідність підтримки безпеки взаємодії підприємства із суб'єктами зовнішнього середовища. Впевненість у тім, що "захопити - набагато розумніше, ніж купити", поширюється серед молодого покоління вітчизняного бізнесу надто швидко.

Сучасний етап ринкових перетворень, властиві йому економічна і суспільно-політична нестабільність, розгул переділу власності, правовий нігілізм суб'єктів господарювання обумовлюють зростаючий вплив загроз економічній безпеці підприємства. До найважливіших з них доцільно віднести появу нового типу загрози – загрози недружного поглинання підприємства, яка суттєво впливає на управління складовими економічної безпеки підприємств автотранспорту. У вітчизняну практику поступово впроваджуються технології корпоративного шантажу. Ці процеси набули настільки масового характеру, що сама проблема вже давно перетворилася у загальнодержавну.

Створення сприятливого та передбачуваного економічного середовища для розвитку підприємництва і реалізації права на підприємницьку діяльність є невід'ємною компонентою соціально-економічного розвитку України, пріоритетною функцією органів державного управління в умовах ринкової економіки, реалізація якої необхідна для демократизації суспільства, формування цивілізованого конкурентного середовища. При цьому важливим напрямком підвищення рівня економічної безпеки є вирішення важливої та слабкоструктурованої проблеми запобігання

недружнім поглинанням вітчизняних підприємств.

Трансформаційні процеси охоплюють структурні і якісні перетворення системи господарювання й ринку, економічних інтересів і мотивацій, усього способу життя суспільства й людини. Саме їхні інтереси, енергія й активність зрештою й вирішують долю й характер економічних, науково-технічних і господарських перетворень. В умовах, коли процеси відбуваються й направляються в інтересах людини, переважної більшості активно діючого населення, то гарантуються прогресивні зрушення, тобто забезпечується реальне прискорення соціально-економічного прогресу. Або навпаки, якщо трансформаційні процеси суперечать інтересам поліпшення життя суспільства, точніше - більшості його членів, яке залишається поза пре утворюючою діяльністю, то провал їх неминучий. Дотримуючись саме економічних методів управління, впроваджуючи збалансовану систему форм впливу на підприємницьку діяльність, інтереси окремої людини і трудових колективів та враховуючи вимоги економічних законів та економічних інтересів, можливо побудувати країну з інтенсивною економічною системою. Тільки стійка економіка країни, її інтелектуальний, духовний потенціал гарантують безпеку суб'єктів господарювання, її політичну і економічну незалежність у навколишньому середовищі.

УДК 338.58

**СПОСОБ ОПРЕДЕЛЕНИЯ В ТЕХНИКО-
ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАСЧЁТАХ
РАСХОДОВ НА РЕМОНТЫ
АВТОМОБИЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО
СОСТАВА**

*Зеньчук Н.Ф., к.т.н, доцент (БНТУ),
Залузняя А.В., магистрант (БелГУТ)*

При прогнозировании себестоимости перевозок, а также при выполнении различных технико-экономических расчётов, возникает задача определения величины расходов на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава.

Нормативы, утверждённые Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, разработаны для автомобильного подвижного состава в основном Белорусского и Российского производства, а так же для ряда наиболее распространенных моделей зарубежного производства, в различных единицах на 1000 км пробега и сгруппированы по маркам автомобилей в разрезе следующих статей: заработная плата, ремонтных и вспомогательных рабочих без начислений; материальные затраты, включающие затраты на запасные части, узлы, агрегаты и эксплуатационные материалы; смазочные материалы.

В современных экономических условиях увеличивается разнообразие марок подвижного состава, и соответственно, деталей и агрегатов. Это усложняет сбор и обобщение фактических данных для выработки нормативов. Постоянно появляются новые марки подвижного состава, для которых фактических данных за прошлые периоды нет. Кроме того, в рыночных условиях постоянно изменяются цены на материалы, детали и агрегаты. Поэтому необходим поиск новых подходов к решению задач прогнозирования и планирования, которые соответствовали бы существующим экономическим условиям.

Одним из возможных подходов к прогнозированию ремонтных расходов, который можно было бы применять в современных экономических условиях, является определение их величины пропорционально запланированным расходам на топливо. Износ транспортного средства, вызывающий потребность в восстановлении его работоспособности, т. е. в ремонтах и замене, происходит в основном в процессе его передвижения. Для передвижения затрачивается топливо. Таким образом, существует взаимосвязь между расходами на ремонты и расходами на топливо (соотношение ремонты-топливо), а точнее говоря, расходы на ремонты пропорциональны расходам на топливо.

В таблице отражены значения соотношения ремонты-топливо, рассчитанные на основе сводных статистических данных из централизованных государственных статистических наблюдений Республики Беларусь (данные за 2006–2007 гг. получить не удалось).

Таблица

Соотношение ремонты-топливо для условий Республики Беларусь на основе статистических данных

Год	2003	2004	2005	2008	2009	2010	Среднее
Грузовики	0,26	0,27	0,26	0,23	0,24	0,25	0,25
Автобусы	0,22	0,22	0,23	0,21	0,22	0,28	0,23