

великої кількості розрахунків. Його доцільно використовувати у тих випадках, коли необхідно визначити витрати, пов'язані з проведенням заходів, які впливають на розмір невеликої кількості статей витрат. Метод одиничних витратних ставок доцільно застосовувати для визначення собівартості перевезень як у цілому, так і за видами тяги, сполученнями, категоріями поїздів і операціями технологічного процесу, а також при оцінці впливу зміни показників використання рухомого складу на експлуатаційні витрати і при інших техніко-економічних розрахунках.

Метод витратних ставок є гнучким інструментом, він дозволяє трансформувати методику розрахунку витрат для вирішення конкретних завдань. Ці обставини дозволяють використовувати витратні ставки: для проведення масових розрахунків собівартості перевезень для цілей формування тарифів на перевезення; економічної оцінки ефективності проведених технічних і організаційних заходів; оцінки організації експлуатаційної роботи на залізницях та впливу обсягових і якісних показників роботи на собівартість перевезень.

Перевагою методу витратних ставок у порівнянні з іншими методами являється відносно невеликий обсяг робіт з проведення розрахунків. Така перевага властива і для метода коефіцієнтів впливу, який ґрунтується на встановленні безпосереднього взаємозв'язку між експлуатаційними витратами і факторами, які на них впливають. Але при такому методі доводиться попередньо проводити трудомісткі розрахунки самих коефіцієнтів впливу. Метод коефіцієнтів впливу можна застосовувати до техніко-економічних розрахунків тільки при фіксованому обсязі перевезень і незмінній технічній озброєності залізниць.

Методи коефіцієнтів впливу середньодорожньої собівартості і питомих часток витрат дозволяють швидко розрахувати собівартість перевезень і оцінити вплив від проведення різних організаційно-технічних заходів. Проте результати розрахунків будуть менш точними, ніж при використанні методів безпосереднього розрахунку або витратних ставок.

В умовах реформування залізничного транспорту традиційні методики визначення собівартості перевезень вимагають удосконалення з урахуванням впливу на витрати і собівартість перевезень різноманітних факторів, що в недалекій перспективі надасть можливість максимізувати вплив більш позитивних факторів і зменшити вплив негативних.

УДК 338.242

### ДОСЛІДЖЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «ЛІЗИНГ»

*Бормотова М.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Більшість підприємств чи тільки що створені, чи на етапі розширення і модернізації основних засобів, потребують значних грошових вкладень в придбання обладнання для успішного функціонування свого підприємства. В умовах фінансової кризи, недостатньої кількості обігових коштів часто не має іншої альтернативи, чим придбати обладнання в лізинг й поступово виплачувати лізингові платежі, а в разі необхідності по закінченні строку лізингової угоди купити його за залишковою вартістю. В цьому випадку важко переоцінити важливість лізингу. Для заключення угоди лізингу немає необхідності мати одразу велику суму грошей. Головною умовою є фінансова стабільність клієнта в майбутньому.

Багато вітчизняних та зарубіжних вчених досліджують теоретичні засади та практичні аспекти лізінгової діяльності в Україні. Питання щодо теоретичних основ лізінгових операцій розглянуто у працях таких вчених, як Г. Вознюк, І Грищенко, В. Дікань, А. Загорній, Б. Івасів, В. Рошило, Н. Рязанова, О. Левченко, В. Різник, Г. Холодний та інші. Трактують поняття «лізинг» наведено у таких нормативно-правових документах: Закон України «Про фінансовий лізинг», Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств», Цивільний та Господарський кодекс України, Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку № 17, тощо.

Лізинг можна розглядати з різних поглядів: організаційно-правового, економічного, інвестиційного, інноваційного, тощо. Зміст того чи іншого погляду визначається метою формування лізінгових відносин. Одні науковці розглядають лізинг як своєрідний спосіб кредитування підприємницької діяльності, інші – цілком ототожнюють його з довготерміновою орендою чи однією з її форм, що своєю чергою зводиться до наймання чи підрядних відносин, треті – вважають лізинг завуальованим способом купівлі-продажу засобів виробництва чи права користування чужим майном, а четверті інтерпретують лізинг як дії за чужий рахунок, тобто керування чужим майном за доручення довірителя.

Відповідно до Закону України «Про фінансовий лізинг» останній визначається наступним чином: фінансовий лізинг - це вид цивільно-правових відносин, що виникають із договору фінансового лізингу. За договором фінансового лізингу лізингодавець зобов'язується набути у власність річ у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингодержувачем

специфікації та умов і передати її у користування лізингоодержувачу на визначений строк не менше одного року за встановлену плату (лізингові платежі).

На думку автора, найбільш повно сутність лізингу відображено в Конвенції про міжнародний фінансовий лізинг УНІДРУА, яку було прийнято в 1988 р. у Канаді. В названій Конвенції фінансовий лізинг визначається як операція, в якій одна сторона (лізингодавець):

- на умовах іншої сторони (лізингоодержувача) укладає договір (договір поставки) з третьою стороною (постачальником), згідно з яким лізингодавець отримує виробниче обладнання, засоби виробництва або інше обладнання на умовах, схвалених лізингоодержувачем;

- укладає договір (договір лізингу) з лізингоодержувачем, надаючи лізингоодержувачеві право користування обладнанням за умови виплати лізингових платежів.

Таке трактування поняття «лізинг» всебічно відображає його сутність, ознаки та механізм дії.

**УДК 338.45 (330.145.2)**

### ОСОБЛИВОСТІ КРУГООБОРОТУ ТА ОБОРОТУ КАПІТАЛУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

*Брагарник О.О., викладач (ОДЕУ)*

Для індивідуального капіталу відтворювальний процес - це, перш за все, безперервне відтворення його кругообороту. На нашу думку, схема кругообороту, що запропонована К. Марксом, має ряд безперечних переваг, зокрема:

- кругооборот є сутнісною характеристикою функціонування і відтворення будь-якого промислового підприємства;

- схема кругообороту забезпечує багатогранний політико-економічний підхід, що дозволяє деталізувати та аналізувати в статистичній динаміці господарські проблеми підприємства;

- кругооборот відображає функціонування підприємства як єдність матеріальних, нематеріальних, вартісних потоків і руху робочої сили через витрати грошового капіталу, інвестованого на придбання факторів виробництва.

Характер кругообороту і обороту капіталу транспортного підприємства змінюється в залежності від макроекономічного середовища, в якому ці процеси протікають. До характерних особливостей кругообороту і обороту основного капіталу підприємств в умовах трансформаційної економіки України, перш за все, слід віднести:

- розрив між стадіями і функціональними формами кругообороту і обороту основного капіталу, перевага товарної форми над грошовою;

- різко виражений дисбаланс між кругооборотом реального основного капіталу і динамікою амортизації;

- незабезпеченість кругооборотом і оборотом основного капіталу його розширеного відтворення;

- низька якість менеджменту та маркетингу транспортних підприємств.

Негативні процеси в економіці, обумовлені низкою проблем, які закономірно виникають в умовах зміни та становлення способу виробництва. Саме на такому етапі, пов'язаному зі зміною суспільної формації, за думкою відомих вчених-економістів, перебуває зараз Україна.

Україна увійшла у стадію ринкової трансформації як індустріально розвинена країна, проте за роки реформування відбулося руйнування нормального ходу відтворювального процесу. Слід погодитися з думкою деяких авторів, що однією з причин такого стану стала орієнтація економічних реформ на формальну зміну форми власності, без урахування особливостей, пов'язаних з рівнями технологічного розвитку та забезпеченістю ресурсами. Основними причинами регресу слід назвати втрату державою функцій управління економікою і недосконалість нормативно-правової бази, формування ринкового середовища в кризових умовах тощо. Суттєвим чинником порушення закономірностей обороту капіталу, що призвело до руйнації основних виробничих фондів та припинення їх оновлення став гіпертрофований розвиток фінансової інфраструктури та грошового капіталу порівняно з промисловим.

Таким чином, зміни умов господарювання транспортних підприємств призвели до ускладнення здійснення відтворювального процесу на всіх стадіях кругообороту капіталу. Подолання кризової ситуації на підприємствах транспорту пов'язано із загальним виходом України з кризи та стабілізацією економіки.

**УДК 656.212.004.89**

### ФОРМУВАННЯ УДОСКОНАЛЕНОЇ ІНФОРМАЦІЙНО-КЕРУЮЧОЇ СИСТЕМИ ПРИКОРДОННОЇ ПЕРЕДАВАЛЬНОЇ СТАНЦІЇ НА ОСНОВІ ВИКОРИСТАННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор,  
Бауліна Г.С., аспірант (УкрДАСТ)*

Важливим засобом підвищення ефективності роботи прикордонних передавальних станцій є впровадження нових методів управління технологічними процесами на базі інформаційно-