

реалізації фінансово-кредитних відносин учасників з приводу організації та здійснення фінансування інвестиційного проекту з використанням різноманітних фінансових інструментів за умови, що джерелами погашення заборгованості виступають генеровані проектом грошові потоки, а забезпеченням боргу виступають активи учасників фінансування [3].

Значна кількість робіт вітчизняних та іноземних науковців репрезентована на дослідження загальних причин, що стримують розвиток проектного фінансування, або на дослідження тенденцій розвитку та його особливостей у порівнянні з іншими формами фінансування інвестиційних проектів.

Значно менше уваги приділяється вивченню проблематики досліджень особливостей проектного фінансування в частині конкретного задуму, що стосується проекту (інвестиційного, інноваційного, лізингового, концесійного тощо), а саме на підготовчому етапі будівельного процесу - проектуванні.

На стадії проектування розв'язуються питання, що пов'язані з економічною ефективністю інвестицій у будівництво об'єктів, визначаються види продукції майбутніх підприємств, а також трудомісткість і собівартість її виготовлення.

Першочерговим завданням інвестиційного проекту є гарантоване фінансування всього процесу будівництва, призупинення якого призводить до суттєвих перевитрат. Зупинка фінансування будівництва є загальнодержавною втратою, на кшталт «закопані гроші».

У сучасному проектуванні слід враховувати не тільки істотні результати наукових розробок, але і конструкторсько-технологічних. Оцінювати проект як якісний можливо за умови, якщо в ньому враховані можливості адаптації до технічних і технологічних новин без радикальної реконструкції щонайменше 6-8 років після початку експлуатації.

З 1-го січня 2014 року Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства введено в дію нові «Правила визначення вартості будівництва», а також «Правила визначення вартості проектно-вишукувальних робіт». З цією метою, взамін Державних будівельних норм на виконання вимог Закону України «Про будівельні норми» № 1704-VI від 05.11.2009 р. розроблено ДСТУ Б Д.1.1 - 1:2013 та ДСТУ Б Д.1.1 - 7:2013 відповідно[1,2].

Положення цього ДСТУ передбачають визначення кошторисної вартості проектно-вишукувальних робіт за наступними методами:

- застосування усереднених відсоткових показників вартості проектних робіт від вартості будівельних робіт;
- на підставі діючих в Україні

збірників цін на проектно-вишукувальні роботи з застосуванням відповідних коефіцієнтів та індексів (Форма № 2-П);

- на підставі розрахунку витрат труда та економічно обґрунтованих елементів витрат на певний вид проектних робіт, не врахованих у збірниках цін та чинних нормативних документах (Форма №3-П) [2].

Але незважаючи на прийняття нових ДСТУ, проектними організаціями використовуються нормативи з визначення вартості проектних робіт, затверджені ще в минулому столітті, які не відповідають реальним рекомендаціям з розрахунку вартості розробки проектно-кошторисної документації, наприклад як то застосування збірників цін на проектні роботи та використання усереднених показників індексів зміни цін на проектні роботи та вартості люд-год.

Невирішені завдання в цій області є певними перешкодами у вдосконаленні підготовчого етапу будівельного процесу і проектного фінансування у цілому.

Література:

1. ДСТУ Д.1.1-1:2013 Правила визначення вартості будівництва [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://dbn.at.ua/_ld/11/1113____.1.1-1-2013.pdf
2. ДСТУ Д.1.1.–7:2013. Правила визначення вартості проектно-вишукувальних робіт для будівництва, що здійснюється на території України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://dbn.at.ua/_ld/10/1087_DSTU_D_1.1-7.pdf
3. Пересада А.А., Майорова Т.В., Ляхов О.О. Проектне фінансування [Текст]: Посібник.- К.КНЕУ.-2005.-734с

УДК 330.322.5

УТОЧНЕННЯ ОЦІНКИ ДОХОДІВ ТА ВИТРАТ ПРИ ОПЕРАЦІЯХ ФІНАНСОВОГО ЛІЗИНГУ

Мінка В.Ф., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Лізинг – специфічна операція, яка передбачає інвестування тимчасово вільних (або залучених) фінансових ресурсів для придбання майна з метою наступного передання його клієнту на умовах оренди. Одна з форм реальних інвестицій - фінансовий лізинг. Фінансовий лізинг – це оренда, при якій ризику та винагородження від володіння та використання орендним майном лягають на орендодавців. Такий

лізинг – найбільш розповсюджений вид лізингу, який передбачає здачу в оренду майна на строк, який порівняний зі строком амортизації, і повне (або майже повне) розміщення його вартості за термін використання. Ринок лізингових послуг знаходиться в початковому стані. В Україні лише приблизно 10% підприємств, яким потрібне переоснащення, звертаються до лізингодавців. Реально одержують лізинг лише 2% підприємств. Взагалі інвестування за рахунок лізингу складає в Україні 0,05...0,1 %.

Питанням лізингу в Україні присвячені наукові праці та статті Хобта В.М., Гайдук В.А., Онищук Я.В., Брус С.І. та інших. Але в їх працях недослідженими лишаються питання розрахунку лізингових платежів. Проблемою для аналізу останніх досліджень по лізингу є відсутність офіційної статистики щодо обсягів проведення лізингових операцій суб'єктів господарювання, як в цілому в економіці, так і в окремих галузях: відсутня повна інформація про обсяги вітчизняної і імпортової техніки, наданої в лізинг.

Для перетворення лізингу в стрімко прогресуючий вид бізнесу потрібно

вирішувати цілу низку важливих питань. До них відносяться, наприклад, подальше удосконалення нормативно законодавчої бази у сфері лізингової діяльності, та усунення недоліків існуючої, збільшення державної підтримки лізингу. К невіршеним частинам проблеми відноситься також удосконалення методики розрахунків при лізингу.

Виявлено, що використання методичних рекомендацій Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 14 «Оренда» для розрахунку лізингових платежів веде до необгрунтованого підвищення витрат лізингоотримувача і таким чином не сприяють розвитку лізингу в Україні.

УДК 658:589:656.2

САМООРГАНІЗАЦІЯ ЯК ОСНОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мищенко С.П., к.е.н., доцент (ХНАДУ)

У мовах мінливого зовнішнього середовища, загострення кризових явищ сучасні підприємства виявилися нездатними адекватно реагувати та адаптуватися до змін як зовнішнього, так і внутрішнього середовища. Це загрожує економічній безпеці підприємства. Забезпечення належного рівня адаптованості, гнучкості підприємств залізничного транспорту до зовнішній впливі потребує використання нових підходів до управління як підприємством, так і економічної

безпеки.

Економічна безпека підприємства є результатом умілого, обгрунтованого управління сукупністю внутрішніх чинників, які визначають результати діяльності підприємства. Безпека проявляється в процесі протидії підприємства негативним зовнішнім і внутрішнім обставинам, його реакції на зовнішні та внутрішні збурення, що виводять його зі стану рівноваги.

Як можливі чинники, які негативно впливають на економічну безпеку підприємств залізничного транспорту України можна розглядати наступні: недостатність та неефективність державної підтримки діяльності підприємств залізничного транспорту; неефективність законів; відсутність сприятливих умов для проведення науково-технічних досліджень; зростання розміру кредиторської заборгованості, зменшення обсягів перевезень, у тому числі транзитних; неефективність кадрової політики; корумпованість державних та галузевих структур; зростання конкуренції на внутрішньому ринку перевезень; невідповідність якості послуг європейським стандартам якості та технічно-експлуатаційної сумісності; низький рівень логістизації діяльності тощо.

Забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту потребує активізації внутрішнього потенціалу підприємства на основі впровадження механізмів самоорганізації, які шляхом управлінського впливу дозволять адаптувати підприємство до змін мінливого зовнішнього середовища.

Оскільки, основним елементом ефективного функціонування підприємств залізничного транспорту та, відповідно, забезпечення економічної безпеки є персонал підприємств, формування механізму самоорганізації слід починати з мотиваційного механізму самоорганізації, який представляє собою комплексну систему управлінського впливу на окремих працівників, колективів в цілому, виробничі процеси з метою ініціювання та реалізації процесів самоорганізації. При цьому механізм мотивації спрямований як на активізацію внутрішніх мотивів (внутрішня мотивація), так і на створення зовнішніх умов (зовнішня мотивація) для самоорганізації.

Мотиваційний механізм управління самоорганізацією підприємств залізничного транспорту повинен включати регулювання процесів, як комунікаційної, так і структурної самоорганізації. При цьому комунікаційна самоорганізації буде проявлятися у створенні колективів, формуванні громадської думки, виділення лідерів, врегулюванні конфліктів, створенні соціально-психологічного клімату, неформальних взаємовідносинах та ін. При впровадженні зазначеної самоорганізації управлінський вплив буде спрямовано на мотивацію, мотиви, потреби, цілі, установки,