

бизнеса, которые позволяют избежать погрешностей, имеющих место при использовании традиционных методик. Однако, оценка бизнеса требует значительных знаний и умений, а комплекс расчетов достаточно велик и трудоемок. Сложность и объем работ по оценке может регулироваться, так как будет зависеть от целей, которые поставлены перед экспертом-оценщиком.

Оценка бизнеса состоит из определённых этапов, число которых колеблется в пределах 7-8 этапов. В зависимости от поставленных задач, количество этапов может меняться. Разбивка процесса оценки на этапы дает возможность отследить степень влияния отдельных активов на результат в целом и в обратном порядке. Это достигается путем сравнения стоимости актива как самостоятельной единицы или как единицы в составе бизнеса.

Оценка стоимости бизнеса показывает определенные выводы уже в процессе самой оценки, что позволяет скорректировать направление исследования и проанализировать определенные области деятельности предприятия, смоделировать ситуации (варианты развития событий) и определить каким образом изменение того или иного параметра повлияет на стоимость в общем.

Это актуально для всех субъектов хозяйствования морского транспорта и в особенности для таких фондёмких предприятий как морской торговый порт. Проведение оценки активов порта позволяет определить их реальную стоимость и проанализировать степень ценности для порта отдельных активов. Зная реальную стоимость базовых показателей любой анализ даст несравненно более точные результаты и позволит принять более точные и правильные финансовые и управленческие решения, что положительно отразится на результатах работы предприятия.

УДК: 331.556

ТРУДОВАЯ МИГРАЦИЯ, КАК ФАКТОР НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Трудовая миграция является одной из наиболее важных тем развития современной экономики. Принятия адекватных мер требуют не только ее масштабы, но и ее характер. Об актуальности темы свидетельствует и тот факт, что в декабре 2008 года в Киеве была проведена международная научно-практическая

конференция “Миграция населения в контексте социально-экономического развития”, организованная Институтом демографии и социальных исследований НАН Украины и Киевским национальным экономическим университетом МОН Украины. Ведущие ученые-экономисты Украины, России, Белоруссии и Молдовы высказали свои мнения на эту острую проблему.

Трудовая миграция – это перемещение, переселение трудоспособного населения из одних населенных пунктов в другие, связанные с переменной места проживания и работы. Трудовую миграцию формируют иммиграция и эмиграция.

Иммиграция – въезд в страну иностранных граждан с целью постоянного проживания и получения работы. Для Украины иммиграция имеет особое значение, учитывая сложную демографическую политику. По мнению отдельных ученых только активная миграционная политика привлечет в Украину зарубежных мигрантов и сэкономит Украину от дальнейшего сокращения численности населения. С другой стороны существует угроза размывания этноса. Кроме этого, эмигранты, особенно если они нелегальные, способствуют ухудшению криминальной ситуации в Украине. Это происходит вследствие ущемления их трудовых прав, отсутствия условий нормального существования, невозможность обучения и т.д.

Эмиграция – выезд из страны в другое государство с целью постоянного в нем жительства. С точки зрения обеспечения Украины трудовыми ресурсами большое значение имеет нелегальная трудовая эмиграция, т.е. внешняя трудовая миграция. Внешняя трудовая миграция, с одной стороны обусловлена экономической ситуацией в государстве, неудовлетворительным материальным положением отдельных слоев населения, безработицей, а с другой, - является отображением влияния глобализации на занятость в государстве. Наши безработные – потенциальные мигранты, которые стремятся найти работу и достойный заработок за пределами своих регионов, преимущественно в других странах. К этому их подталкивает бедность части населения, большая разница в условиях жизни и уровня заработной платы у нас и странах Запада, а также невозможность перспективы профессионального роста, экономическая нестабильность и неопределенность путей выхода из нее.

Вопросы миграции неразрывно связаны с проблемой обеспечения национальной безопасности. В большинстве случаев страна теряет высококвалифицированные кадры, потенциал которых не сможет использовать

длительное время. Негативное влияние на национальную безопасность оказывает наличие такого отрицательного явления как торговля людьми. Трудящиеся выезжают за рубеж в надежде заработать средства и вернуться в Украину. Однако очень часто попадают в кабалу.

Нельзя не учитывать морально-психологические последствия миграции: депрессии, конфликты в семье, "социальное сиротство" и т.д. Сегодня остро стоит вопрос определения реальных масштабов внешней трудовой миграции, поскольку до сих пор нет официальной статистики тех, кто выезжает на заработок за рубеж, их возрастного статусного и профессионально-квалификационного состава. Особенно не хватает достоверных данных о масштабах нелегальной трудовой миграции. Сегодня легально в странах Европейского Союза работают тысячи граждан Украины. Установить, сколько граждан Украины работают за рубежом нелегально, достаточно трудно, поскольку выезд происходит преимущественно с использованием туристических, гостевых виз.

Трудовая миграция является закономерным явлением. Она вызвана низким уровнем доходов значительной части населения. Необходимы адекватные мероприятия, снижающие негативное влияние трудовой миграции на уровень национальной безопасности.

УДК 656.2.073

ЩОДО ПИТАННЯ ПРО РОЗРОБКУ МЕХАНІЗМУ РОЗРАХУНКІВ ВЗАЄМОВІДНОСИН ЗАЛІЗНИЧНИХ АДМІНІСТРАЦІЙ ПРИ ВТРАТІ АБО ПОШКОДЖЕННІ ДО СТУПЕНЯ ВИКЛЮЧЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ІЗ ІНВЕНТАРІЮ

*Тесленко Т. В., ст. викладач,
Сурмило Н. С, асистент (ДНУЗТ)*

Механізм розрахунків взаємовідносин залізничних адміністрацій держав СНД, Латвії, Естонії та Литви за загублені або пошкоджені до ступеня виключення вагони передбачений «Правилами експлуатації, пономерного обліку і розрахунків за користування вантажними вагонами власності інших держав» (далі Правила).

За результатами досліджень в цьому напрямку авторами запропоновано два варіанти

методики оцінки величини максимального не отриманого доходу (втраченої вигоди) і максимально не отриманого прибутку, з подальшим порівнянням їх з фактично отриманою платою за користування вагонами.

За першим варіантом порівняльний аналіз рекомендовано виконувати з використанням показників обігу по вказаному роду вагону і вантажного рейсу вагону. Оскільки узгодження компенсації, практично у всіх випадках відбувається за універсальні вагони доцільно використовувати тарифну схему 1 Тарифного керівництва №1 для визначення плати за перевезення за час одного обігу. Методика розрахунків включає такі етапи, як визначення часу в добах від дати пошкодження до моменту зміни власника ($t_{доб}$); визначення плати за тарифом ($d_{дв}$) по величині середнього статичного навантаження, яке по УЗ складає 57 тонн і вантажному рейсу вагону (\bar{l}); визначення кількості рейсів, які може виконати вагон за час від дати пошкодження до моменту зміни власника (n_p); визначення величини не отриманого доходу (втраченої вигоди), помноживши $d_{дв} \cdot n_p$ та скорегувавши цю величину на кількість вагонів, в разі, якщо їх більше одного.

Другий варіант запропонованої методики розрахунків обґрунтовується тим, що в сучасних умовах залізничний транспорт повинен постійно підвищувати якість транспортного обслуговування вантажовласників, у тому числі підвищувати рівень дотримання нормативних термінів доставки вантажів до світового значення, згідно якому більше 95% всіх відправок повинні перебувати на пізніше за встановлені терміни. Керуючись вищевикладеним пропонується *верхній поріг* величини не отриманих доходів («втрачену вигоду») оцінити за допомогою показника «термін доставки». Відповідно до §1 ст.14. Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) термін доставки визначається на увесь шлях прямування вантажу для вантажів малої швидкості на кожних початих 200 тарифних кілометрів за одну добу в межах кожної залізниці, що бере участь в перевезенні.

Середні величини коефіцієнтів, що отримані співвідношенням розрахованих не отриманих доходів до величини фактично отриманої плати за користування вагонами можуть бути використані для корегування ставки, передбаченої Правилами за весь період від дати пошкодження до моменту узгодження форми та компенсації.

Результати виконаних досліджень є підставою для вдосконалення механізму розрахунків взаємовідносин залізничних адміністрацій при втраті або пошкодженні до ступеня виключення рухомого складу із інвентарю.