

П'ятий етап: Завершення інвестиційного проекту пов'язаний з його ліквідацією. По завершенні проекту робляться висновки про його успішність, ступінь досягнення поставлених цілей, підсумкової суми доходу за ним, виконання планів, вживаються організаційні рішення. Дані за виконаними проектами акумулюються в базі знань підприємства і використовуються в подальшому для прискорення проектної роботи. Результати контролю стають основою для коригування інвестиційної політики, методів відбору проектів, розрахунку параметрів і контролю над діючими проектами.

Таким чином, розгляд системи управління інвестиціями на промисловому підприємстві з урахуванням функцій управління інвестиціями і процесу управління інвестиціями дозволяє виділити додаткові взаємозв'язку між компонентами і елементами системи управління інвестиціями, уточнити зміст окремих функцій і етапів управління з точки зору об'єктно-суб'єктного, інформаційно-забезпечуючого і інструментального компонентів.

Список використаних джерел:

1. Кендалл И. Современные методы управления портфелями проектов и офис управления проектами: Максимизация ROI / И. Кендалл, К. Роллинз. – М.: ЗАО «ПМСОФТ», 2004. – 338 с.
2. Чиркунов К. Совокупность инвестиционных проектов: экономическое обоснование / К. Чиркунов // Проблемы теории и практики управления. – 2011. – №10. – С. 80–86.
3. Кошевий М. М. Особливості впровадження логістичного підходу в управління підприємством // Сучасні трансформації організаційно-економічного механізму менеджменту та логістики суб'єктів підприємництва в системі економічної безпеки України: колект. моногр. – Дніпро: Біла К. О., 2017. – С. 41–49.
4. Управление инвестициями: в 2 т. / В. В. Шеремет, В. М. Павлюченко, В. Д. Шапиро и др. – М.: Высшая школа, 1998. – Т. 1. – 416 с., Т. 2. – 512 с.
5. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент: учебный курс / И. А. Бланк. – К.: Эльга-Н, Ника-Центр, 2001. – 448 с.

Чичкань А. О.

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)

ОСОБЛИВОСТІ ТА ЧИННИКИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ТАРИФІВ В СИСТЕМІ В2В

В системі ціноутворення особливе місце належить тарифоутворенню, яке являє собою встановлення ціни за надання послуги, зокрема, на транспорті – за переміщення певного об'єкта (вантажу або пасажира) у просторі. Відповідно до об'єктної ознаки транспортні тарифи поділяються на дві групи: тарифи на вантажні перевезення та пасажирські тарифи. З огляду на специфіку кожної з цих груп, в першому випадку тариф є грошовим вираженням вартості перевезення, в другому – вартості послуги.

Основна відмінність між ціноутворенням на товари та формуванням транспортних тарифів полягає у тому, що встановлення цін на продукцію, товари, послуги, роботи в системі В2В встановлюються переважно за угодою сторін, натомість транспортні тарифи мають форму фіксованої плати, закріпленої за певною базою.

Система транспортних тарифів має дві складові: плата за безпосереднє перевезення вантажів; збори за додаткові операції допоміжного або обслуговуючого характеру, пов'язані з перевезенням вантажів.

Особливості формування транспортних тарифів є проявом особливостей транспорту як сфери економічної діяльності:

По-перше, використання матеріальних, фінансових та трудових ресурсів транспортними підприємствами у діяльності, пов'язаній із транспортуванням, спричиняє збільшення вартості виробу (товару) без зміни його матеріально-речовинної форми.

По-друге, тариф залежить від низки зовнішніх і внутрішніх чинників, таких як умови транспортування, витрати на транспортування на різних ділянках доріг, оптимальна пропускна здатність транспортної мережі, вид продукції (товару), що транспортується, відстань, швидкість перевезення, вид відправлення, тип рухомого складу, ступінь завантаженості транспортного засобу тощо.

По-третє, транспортні тарифи, використовувані в системі В2В впливають та роздрібні ціни в системі В2С, оскільки клієнтами транспортних підприємств є не лише підприємства-виробники, але й підприємства-посередники.

По-четверте, використання транспортними підприємствами різноманітних матеріально-технічних ресурсів зумовлює вплив зміни їхніх цін на витрати транспортних підприємств і, відповідно, на транспортні тарифи.

У регулюванні транспортних тарифів в усіх країнах держава займає активну позицію. Обмеження монополії транспортних підприємств збалансоване державою. Фінансова допомога держави виражається у вигляді інвестицій, субсидій, дотацій, амортизаційних, податкових та інших пільг транспорту. Хоча транспортні компанії прагнуть до отримання нормального прибутку на вкладений капітал, принцип самоокупності не є визначальним. На усіх видах транспорту тарифна політика передбачає широкий набір спеціальних (пільгових і договірних) тарифів, спрямованих на активацію попиту. Характерна гнучкість тарифної політики регулюючих органів дозволяє посилювати або послабляти регулювання залежно від ринкової кон'юнктури і стану транспортної галузі.

Всі методи економічного обґрунтування транспортних тарифів можуть бути об'єднані у дві групи: витратні методи (з орієнтацією на транспортні витрати) та ринкові методи (з орієнтацією на конкурентів, споживачів транспортних послуг, попит).

На практиці транспортний тариф безпосередньо залежить від експлуатаційних витрат транспортних підприємств, і, отже, одним з напрямів удосконалення транспортних тарифів є удосконалення витратного підходу до тарифоутворення на транспорті.

У ринкових умовах господарювання найважливіша роль в діяльності транспортних підприємств належить прибутковості і фінансовій стійкості і, отже, в тарифоутворенні необхідно орієнтуватися на раціональне співвідношення тарифу і собівартості перевезень, а також умовно-постійних і змінних витрат. Зв'язок між вказаними показниками може бути встановлений за допомогою теорії беззбитковості і CVP-аналізу, згідно яких величина тарифу визначається, виходячи із співвідношення умовно-постійних і змінних витрат та співвідношення між тарифом і питомими змінними витратами, що відповідає необхідному рівню рентабельності.

Для практичного застосування методики обґрунтування тарифів, в основі якої лежить CVP-аналіз, потрібна класифікація експлуатаційних витрат за їх залежністю від обсягу транспортної роботи. На транспортних підприємствах подібна класифікація не ведеться. Тому доцільно виконати розрахунок експлуатаційних витрат по основних типах рухомого складу з метою визначення частки постійних і змінних витрат по кожній статті. До змінних можуть бути віднесені витрати, залежні від пробігу транспортних засобів, до умовно-постійних – загальногосподарські витрати і витрати, величина яких розраховується виходячи з тривалості експлуатації транспортних засобів. Процентне співвідношення умовно-постійних і змінних витрат за окремими статтями витрат, встановлене з урахуванням структури транспортних засобів, може бути використане для розподілу експлуатаційних витрат на постійні і змінні, і розрахунку питомих змінних і умовно-постійних витрат.

Використання CVP-аналізу дозволяє транспортним підприємствам визначити раціональну структуру умовно-постійних і змінних витрат виходячи зі встановленого тарифу і, навпаки обґрунтувати тариф залежно від співвідношення умовно-постійних і змінних витрат.

Список використаних джерел:

1. Комарова В. В. Тарифная политика и тарифы на рынке грузовых перевозок железнодорожным транспортом [Електронний ресурс] / В. В. Комарова, О. И. Некрасова. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/tarifnaya-politika-i-tarif-y-na-rynke-gruzovyh-perevozk-zheleznodorozhnym-transportom>
2. Сунина М. Г. Формирование пассажирских тарифов с использованием CVP анализа / М. Г. Сунина // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока: научный журнал. – М.-Новосибирск, 2006. – С. 38–41.
3. Економічне управління підприємством: навч. посіб. / А. М. Колосов, О. В. Коваленко, С. К. Кучеренко, В. Г. Бикова; за заг. ред. А. М. Колосова. – Старобільськ: Вид-во держ. закл. «Луган. нац. ун-т імені Тараса Шевченка», 2015. – 352 с.