

изд., перераб. и доп.]. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2006. – 552 с.

4. Дука А. П. Теорія та практика інвестиційної діяльності. Інвестування: навч. посіб. / А. П. Дука. – [2-ге вид.]. – К.: Каравела, 2008. – 432 с.

5. Майорова Т. В. Інвестиційна діяльність: навч. посіб. / Т. В. Майорова. – Київ: «Центр навчальної літератури», 2004. – 376 с.

6. Богданов С. М. Фінансування інвестиційної діяльності в сільському господарстві / С. М. Богданов // Держава та регіони. – 2003. – № 4. – С. 22–27. – (Серія «Економіка та підприємництво»).

7. Бондарчук О. П. Ефективність і джерела інвестиційного процесу в сільському господарстві / О. П. Бондарчук // Держава та регіони. – 2003. – № 4. – С. 31 – 35. – (Серія «Економіка та підприємництво»).

8. Огійчук М. Ф. Амортизаційні відрахування як джерело фінансового забезпечення відтворення основних засобів у сільському господарстві / М. Ф. Огійчук, К. О. Утенкова // Економіка АПК.–2007.–№ 7.–С. 90 – 95.

9. Сербіненко Н. В. Альтернативні джерела фінансування інвестиційної діяльності / Н. В. Сербіненко // Держава та регіони. – 2004. – № 2. – С. 197 – 200. – (Серія «Економіка та підприємництво»).

10. Державний комітет статистики України: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

11. Процентні ставки банків за кредитами і депозитами: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bank.gov.ua/>;

12. Основні показники економічного і соціального стану України за 2001–2009 роки: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bank.gov.ua/Macro/index.htm>

**Аннотація.** Рассмотрены источники финансирования инвестиционной деятельности предприятий, осуществлён анализ современных тенденций их использования, предложены мероприятия по повышению эффективности использования инвестиционных ресурсов.

**Ключевые слова:** инвестиции, инвестиционные ресурсы, источники финансирования, прибыль, амортизационные отчисления, кредит, иностранные инвестиции.

**Summary.** The sources of financing investment activity of enterprise are considered, modern trends in its using are analyzed, the measures to improve the efficiency of investment resources are proposed.

**Keywords:** investments, investment resources, funding sources, income, depreciation, loans, foreign investment

*Рецензент д.е.н., професор ХНАУ ім. В.В. Докучаєва Гуторов О.І.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.611.2:330.143.12

## МЕТОДИКА РАСЧЕТА ПРИБЫЛИ МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

*Крысько С.Л., аспирант (ОНМА)*

*Розглянута методика розрахунку прибутку морського пароходства та амортизаційних фондів.*

*Ключові слова: судноплавна компанія, прибуток, період окупності, амортизаційний фонд.*

**Постановка проблеми.** На сьогоднішній день важним фактором розвитку морської отрасли является создание расчетной базы деятельности судоходных компаний в Украине.

**Анализ последних научных исследований.** Ряд работ посвященных данной тематике имело место в научной литературе. Такие ученые как Левиков Г.А. [2], Вензик Н.Г. [2], Котлубай А.М [3],

Примачев Н.Т [4] занимались вопросами изучения развития флота.

**Выделение нерешенных частей.** Важным моментом остается вопрос разработки методики расчета прибыли и создания амортизационных фондов пароходства направленных на закупку новых судов и временное возобновление.

© Крысько С.Л.

Срок окупаемости судов остается задачей для более глубокой проработки и анализа.

**Цель работы.** Целью работы является определение средневзвешенной суточной прибыли судна при рейсовом чартере. Это дает возможность определения годовой прибыли от эксплуатации судов, с последующим определением прибыли судоходной компании за год.

Следующим вопросом является разработка методики расчета чистой прибыли от деятельности пароходства, амортизационных отчислений на возобновление флота. Амортизационный фонд на возобновление флота является наиболее важным моментом эффективной деятельности судоходной компании.

**Основная часть.** Создание судоходной компании предусматривает определение прибыли от деятельности компании.

Годовая прибыль пароходства от эксплуатации судов или сдачи их в аренду, рассчитывается по следующей формуле:

$$H = Q_H \times \text{Hire} \times Q_t + Q_r \times R \times Q_{p2} + Q_b \times \text{BB} \times Q_{p3} \quad (1)$$

где  $Q_H$  - количество судов судоходной компании, работавших по схеме тайм-чартерной аренды, шт. в год;

$\text{Hire}$  – средняя суточная тайм-чартерная ставка, долл.;

$Q_t$  - период всех тайм-чартеров судоходной компании, сут. в год;

$Q_r$  - количество судов судоходной компании, работавших по схеме рейсового чартера, шт. в год;

$R$ - средняя суточная ставка за судно при работе в рейсовом чартере, долл.;

$Q_{p2}$  – период всех рейсовых чартеров судоходной компании, сут. в год;

$Q_b$ - количество судов судоходной компании, работавших по схеме димайз-чартера и бербоут-чартера, шт. в год;

$\text{BB}$ - средняя суточная ставка за судно при работе в димайз-чартере или бербоут-чартере, долл.;

$Q_{p3}$ - период всех димайз-чартеров и бербоут-чартеров судоходной компании, сут. в год.

Средняя суточная тайм-чартерная ставка рассчитывается по формуле:

$$\text{Hire} = \frac{\sum H_n}{n}, \quad (2)$$

где  $\sum H_n$  - сумма тайм-чартерных ставок по всем тайм-чартерным рейсам в год.(долл);

$n$ - количество всех тайм-чартерных рейсов пароходства в год (шт.).

Средняя суточная ставка при работе судна в рейсовом чартере:

$$R = \frac{\sum P}{n1}, \quad (3)$$

где  $\sum P$  - сумма всех суточных ставок рейсовых чартеров, по всем рейсовым перевозкам в год (долл);  
 $n1$ - количество всех рейсовых перевозок пароходства в год (шт).

Как показывает практика, суточная прибыль судовладельца от эксплуатации судов своей компании приближается к суточной прибыли за судно при рейсовом чартере и к тайм-чартерной ставке за судно.

Суточная ставка за судно при рейсовом чартере определяется по формуле:

$$P_{rr} = \frac{F}{Q}, \quad (3)$$

где  $F$  – сумма прибыли от эксплуатации судна за период рейсового чартера, долл.;

$Q$ - количество суток в рейсовом чартере.

Средняя суточная ставка за судно при работе в димайз-чартере или бербоут-чартере:

$$\text{BB} = \frac{\sum \text{BB}n}{n2}, \quad (5)$$

где  $\sum \text{BB}n$  – сумма суточных ставок за суда при работе в димайз-чартере или бербоут-чартере, по всем бербоут- и димайз- рейсам в год (долл);

$n2$  - Количество димайз-рейсов и бербоут-рейсов пароходства в год;

Период эксплуатации судна в год:

$$T_{\text{сум}} = T_g - T_p, \quad (6)$$

$T_g$ - 365 дн;

$T_p$ - норматив необходимый на ремонт судна в год, сут.;

Показатель суточной прибыли от эксплуатации судна при рейсовом чартере крайне важен, т.к. рейсовый чартер является одним из наиболее важных источников получения доходов судовладельцем от эксплуатации и оперирования собственными судами.

Судовладелец получает прибыль от эксплуатации собственного флота несколькими методами. Это – первое сдача собственного флота в аренду фрахтователю, либо оперирование собственным флотом посредством рейсового фрахтования.

Норматив суточной прибыли составляет средневзвешенную ежегодичную величину от нормы

прибыли путем оперирования флотом всеми видами фрахтования. Как правило, в крупных компаниях норма получения прибыли составляет приблизительно 50% от оперирования рейсовыми отфрахтовками и 50 % получения прибыли от тайм-чартерной и бербоутной аренды.

Наиболее важным моментом является качественное оперирование флотом не допускающие длительные простои судов между эксплуатацией судов. Наиболее качественным считается оперирование максимально минимизирующее период между выходом судна из чартера и вхождение в следующий.

Важно отметить, что эксплуатация современного флота не превышает 15-20 лет. Поэтому мощная современная компания возобновляет свой флот каждые 15 лет. Амортизация возобновления флота вкладывается в формулу общей прибыли. Отсюда следует, что чистая прибыль (NP) от эксплуатации флота компании формируется из разницы прибыли от эксплуатации судов компании и расходов на содержание экипажа, зарплату работников судоходной компании, провиант, топливо и амортизационных отчислений на содержание флота и возобновление флота.

$$NP = Pv - R - Rcx - T - Pr - Ac - Af, \quad (7)$$

где Pv – годовая прибыль от эксплуатации судов пароходства или сдачи их в аренду;

R - расходы на содержание экипажа, включающие, заработную плату плавсостава и крьюинговые затраты;

Rcx - зарплата работников судоходной компании и расходы на инфраструктуру компании;

T - затраты на топливо и масла;

Pr - провиант;

Ac - амортизационные отчисления на содержание флота;

Af - амортизационные отчисления на возобновление флота.

Амортизационные отчисления на возобновление флота:

$$Af = \frac{Cn - Cnp}{Na} \quad (8)$$

где Cn- стоимость покупки судна, 30 млн. долл.

Cnp- стоимость продажи судна, после окончания срока амортизации, 6 млн. долл.;

Na- период амортизации, (15 лет).

Эта методика расчета подразумевает создание амортизационного фонда.

К примеру, при сдаче в тайм-чартерную аренду судна заданного дедвейта и суточной ставке получаемой компанией в 15000 долл. в сутки, периоде прибыльной эксплуатации каждого судна 330 суток в год получаем общую прибыль 4,9 млн. долл. в год от каждого судна. Эксплуатационные расходы на судно, включающие расходы на содержание экипажа, топливо, инфраструктуру компании около 1 млн. долл. в год и амортизационные отчисления на покупку нового в 1,5 млн. долл. год.

Это означает, что каждое судно может давать ежегодичную чистую прибыль в 2,5 млн. долларов при условиях его замены каждые 15 лет. Значит, проект пароходства в 50 судов может приносить чистую прибыль 70-75 млн. долларов ежегодно на условиях полного обновления флота каждые 15 лет.

**Выводы.** Создание компании обосновывается методом расчета прибыли, амортизации флота и покупки нового. Создание крупного морского концерна является структурным звеном национальной морской политики. Обучение национального плавсостава также является одним из факторов формирования национальной морской индустрии. Создание крупной судоходной национальной компании позволяет создать тысячи рабочих мест и налоговую базу.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Жихарева В.В. Экономические основы деятельности судоходных компаний: Учебное пособие. / В.В. Жихарева - Одесса: Латстар, 2003.- 46 с.
2. Вензик Н.Г. Повышение конкурентоспособности судоходных компаний./ Н.Г.Вензик, Г.А. Левиков. – М.: Транспорт, 2001.-215 с.
3. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. / О.М. Котлубай– О.: ІПРЕЕД, 2004. – 453 с.
4. Примачев Н.Т. Проблемы и инструментарий формирования стратегий развития торгового флота./ Н.Т. Примачев, Н.В. Примачева - О: ИПРиЭЭИ, 2001.-214 с
5. Кулаев Ю.Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте./ Ю.Ф. Кулаев - К.: Транспорт Украины.-118 с.
6. Могилевкин И.М. Морское судоходство в мировой экономике и международных отношениях: Современные функциональные и пространственные проблемы./ И.М. Могилевкин - М.: Наука, 1992. – 152 с.

*Аннотация.* Рассмотрена методика расчета прибыли морского пароходства и амортизационных фондов.

*Ключевые слова:* судноплавная компания, прибыль, период окупаемости, амортизационный фонд.

*Summary.* Rassmotrina method of calculating profits Shipping and depreciation funds.

*Keywords:* sudnoplavnaya company profit, the payback period, amortizatsinny fund.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Козьминих М.А*

*Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Зубенко В.А*

УДК 656.615.009.12

## КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)*

*Систематизовано параметри конкурентного позиціонування національних морських транспортних підприємств, виявлено проблеми функціонування морських торговельних портів України, обґрунтовано фактори, що обумовлюють інтенсивність конкуренції в судноплаванні.*

*Ключові слова: конкурентна стійкість, конкуренція в торговому судноплаванні, параметри і фактори розвитку морських транспортних підприємств.*

**Постановка проблеми.** Морские транспортные предприятия при нормальной концентрации капитала в силу устойчивого спроса на перевозки грузов морем обладают потенциальной эффективностью. Поэтому на морском транспорте сохраняется относительно высокая предпринимательская активность за расширение сферы деятельности. Функционирование морских транспортных предприятий и их конкурентное позиционирование на рынке транспортных услуг (РТУ) базируется на достижении адекватности технико-экономического уровня требованиям внешней системы, что в свою очередь обуславливается эффективностью инвестиционных проектов [1,2].

В период плановой экономики, вследствие отсутствия конкуренции на рынке транспортных услуг, большинство транспортных предприятий выполняли только перевозочные функции. Формирование рынка транспортных услуг, новые экономические условия, появление и усиление конкуренции на РТУ предопределяют возникновение принципиально нового подхода к транспортным предприятиям, как к ключевому элементу логистической цепи. Применение на транспорте логистических принципов значительно повышает эффективность перевозочного процесса за счет внеотраслевого эффекта [3].

Украина имеет свою нишу в мировом транзитном бизнесе, поступления от обслуживания транзитных грузопотоков в Украине превышают 5 млрд. грн., несмотря присущие недостатки в организации перевозок и в отношениях между экспедиторами и транспортными ведомствами. На транзитную часть общего грузооборота транспорта страны приходится более 20 процентов [4]. Оплата этих услуг производится иностранными владельцами товаров, поэтому принципы налогообложения должны стимулировать этот поток.

Абсолютные значения объемов перевозок грузов зависят от складывающейся конъюнктуры фрахтового рынка, которая обусловлена сложной взаимосвязью экономических, политических и других факторов. Основными факторами повышения объема работы портов являются внешние торговые операции и привлечение транзитных грузов [5]. Движение грузов через порты Украины представлены на рис.1 [6].

За период 2005-2010 год не наблюдается устойчивого роста транзитных перевозок. Одна из причин этой негативной тенденции является завышение тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и портовые сборы, что привело к переходу российских грузов на альтернативные направления портов Прибалтики.