де Mi^n - необхідна кількість і-го виду машин на плановий рік; $Mi^н$ - наявність і-го виду машин на початок планового періоду; Кп - коефіцієнт, який враховує рівномірність поставок машин в плановому році; А - кількість машин, які підлягають списанню у зв'язку з фізичним і моральним зносом.

При обгрунтуванні потреби в будівельній техніці треба приймати до уваги, що структуру машинного парку необхідно комплектувати з врахуванням комплексної механізації масових і трудомістких робіт, а також механізації допоміжних робіт, особлива увага повинна звертатися на ступінь відповідності машин, які використовуються в одному комплексі, за їх потужністю, основними параметрами і кількістю.

Олександр Вашків
аспірант.

ДИНАМІКА ТА ХАРАКТЕР ПРОЦЕСІВ ОНОВЛЕННЯ І ВИБУТТЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Сучасний етап функціонування транспортної системи України характеризується кризовим станом і розглядається як перехідний до ринкових відносин. За багатьма ознаками він нагадує енергетичну кризу, яка мала місце в першій половині 70-х років в капіталістичних країнах. Ця криза дала потужний поштовх удосконаленню техніки та технологій перевезень в Західній Європі і США. В першу чергу це стосувалось вантажних перевезень.

В наш час вантажний автомобільний транспорт України функціонує в умовах гострого дефіциту фінансових (грошових), матеріальних (рухомий склад, запчастини) ресурсів та потенційного надлишку трудових ресурсів. Характерною рисою автотранспортних парків є значне скорочення рухомого складу у зв'язку із старінням автомобілів та практично повним припиненням його оновлення.

Положенням по технічному обслуговуванню і ремонту вантажних автомобілів передбачається проведення, як правило, одного капітального ремонту, що відповідає пробігу 250 - 300 тис. км (при середньорічному пробігу 30 - 35 тис. км.; строк служби повинен складати 8 — 9 років), після чого автомобіль вибраковується, однак в силу згаданих вище причин фактичний пробіг автомобілів значно перевищує нормативний. Так, при вивченні фактичних строків експлуатації вантажних автомобілів ста автотранспортних підприємств Державного Департаменту автомобільного транспорту України і Укоопспілки у Львівській, Івано-Франківській і Тернопільській областях встановлено, що більше третини автомобілів експлуатується понад установлені строки служби.

Якщо в Україні частка рухомого складу автомобільного транспорту загального користування, що відслужила понад 8 років, складає 62,4% і з них більше 10 років — 32,1%, то по досліджуваних вантажних автопідприємствах Західного регіону питома вага

автомобілів, що прослужили більше 8 років, складає 63,5%, з яких 35,9% від загальної кількості припадає на автомобілі, які експлуатувались більше 10 років. Частка автомобілів, які пройшли понад 300 тис. км і підлягають за нормативами списанню, сягає 60%. Практика роботи автотранспортних підприємств свідчить про те, що експлуатація автомобілів, строк служби яких понад 10 років і загальний пробіг більше 300 тис. км., технічно неоправдана та економічно недоцільна, оскільки продуктивність у них надзвичайно низька, а затрати на перевезення значно перевищують затрати при перевезеннях вантажів більш новими автомобілями. Згідно з розрахунками українських вчених П.П.Нєдова і С.А.Прусенка «... питомі матеріальні витрати на один кілометр пробігу в інтервалі 250 - 300 тис. км пробігу з початку експлуатації на 28% вищі, ніж в інтервалі 50—100 тис. км пробігу». Експлуатація вантажних автомобілів після 300 тис. км пробігу попадає в зону збитковості. Ці збитки на автопідприємстві не зразу помітні, оскільки покриваються за рахунок прибутку, отриманого в результаті експлуатації більш нових автомобілів.

Вкрай важкий фінансовий стан автотранспортних підприємств негативно впливає на процес оновлення їх основних фондів. Так, якщо у 1992 р. коефіцієнт оновлення по групі досліджуваних АТП Львівської, Івано-Франківської і Тернопільської областей в підсумку становив 8,22%, то у 1996 р. він склав лише 0,28%.

Слід зазначити, що із загального обсягу поступлення в автотранспортні підприємства засобів праці лише частина з них є новими. Значна частина їх передається на баланс автотранспортних підприємств уже таких, що експлуатувались в інших підприємствах і організаціях. Про це свідчить зниження частки нових основних засобів в загальному поступленні з 81,3% у 1992 р. до 38,3% у 1996 р. При цьому оновлення парку рухомого складу практично не спостерігається. І навіть те, що питома вага нових основних активів по групі вантажних АТП Тернопільської області у 1996 р. була найвищою серед областей досліджуваного регіону, сягаючи 65,5%, жодним чином не відобразилося на оновленні рухомого складу.

Подібні факти стосуються і вибуття основних виробничих фондів, лише частка їх вибуває через списання внаслідок зношення чи старіння, всі інші передаються на баланс сторонніх організацій і підприємств. Протягом п'яти років — з 1992 по 1996 — коефіцієнт вибуття знизився з 8,71% до 4,53%, в т.ч. коефіцієнт ліквідації фондів з 4,5% до 3,46%.

Якщо простежити характер поновлення основних виробничих фондів і їх вибуття протягом означених п'яти років, то можна зауважити, що темп поступлення нових засобів праці знизився на 96,6% і становить лише 3,4% від рівня 1992 р. Темп вибуття основних фондів в результаті їх ліквідації знизився лише на 23,1% і склав 76,9% до рівня 1992 р. Іншими словами, інтенсивність оновлення основних виробничих фондів у 1992 р. характеризувалася тим, що в 1,83 рази перевищувала темпи їх ліквідації, хоча вже й тоді на 0,49% відставала від темпів вибуття основних засобів. Оновлення

основних засобів у 1996 р. відбувалося в 16,2 рази повільніше, ніж їх вибуття, в т.ч. у 12,4 рази повільніше, аніж ліквідація у зв'язку із старінням і непридатністю для використання.

Разюча різниця, що склалася між темпами оновлення і вибуття основних виробничих фондів в галузі протягом 1992 — 1996 рр. відображає вкрай критичну ситуацію, яка все більше поглинає автогосподарства транспорту, розмиваючи їх основний капітал.

Темпи оновлення рухомого складу ще стриманіші. Протягом трьох років з 1994 по 1996 рр. нові автомобілі придбало лише 8 із 100 досліджуваних вантажних АТП Західного регіону, з них 6 — автогосподарства Львівщини. Щодо автогосподарств Івано-Франківщини і Тернопільщини, то їх парк рухомого складу протягом цього ж періоду поновився 8 вантажними автомобілями, що становить менше 0,14 автомобіля в розрахунку на АТП.

Брак власних коштів автопідприємств, відсутність зовнішнього кредитування, висока вартість нових автомобілів — це ті основні причини, з яких на автомобільному транспорті не відбувається навіть простого відтворення. Коштів не вистарчає на підтримання застарілого парку автомобілів бодай в працездатному стані. Щодо забезпечення належного технічного рівня рухомого складу говорити ще важче. Поняття технічного рівня автомобіля в широкому розумінні передбачає наявність таких головних чинників споживчих властивостей, як ефект застосування, матеріальні витрати в експлуатації та сервісі, ступінь задоволення вимог споживача, наявність у моделі прогресивних конструкторських, технологічних та експлуатаційних рішень.

Як засвідчують підрахунки вітчизняних вчених В.М.Реви та В.В.Рудзинського, підтримання автомобіля у працездатному стані за весь строк його роботи вимагає витрат, що в 9 разів перевищують первісну вартість автомобіля. Отож, якщо прийняти усі витрати, пов'язані з придбанням, утриманням і обслуговуванням автомобіля протягом строку служби за 100%, то вартість його придбання (ціна) складатиме 10%, щодобовий догляд — 17%, технічне обслуговування — 30%, поточний та капітальний ремонти — 43%. Отже, належний технічний рівень в такому розумінні є суттєвим чинником формування економічної стабільності автотранспортних господарств.

Відставання темпів оновлення основних виробничих фондів від темпів вибуття, як зазначалося, є негативним і небезпечним явищем, що відображає процес «проїдання» основного капіталу, призупинення його обігу, наслідки яких відбиваються в усіх сферах суспільного життя.

Звичайно, нинішні проблеми економіки транспорту в певній мірі зумовлені чинниками суб'єктивного характеру, основою яких є психологічні стереотипи адміністративно-командної системи з її баченням організації діяльності та управління транспортним процесом. Однак об'єктивною основою негативних тенденцій в економіці України, її складових, і вантажного автотранспорту

зокрема, є непродумана діяльність уряду як в сфері економіки, так і в сфері політики.

Галапуп Н.Д.,
аспірант.

ДЕЯКІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В БАНКІВСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Банківська справа являє собою особливу форму підприємницької діяльності, яка направлена на залучення та акумуляцію тимчасово вільних грошових коштів та їх розподіл між окремими ланками господарського механізму на умовах забезпеченості, платності, строковості, поверненості, цільового характеру використання. Провідним принципом діяльності комерційних банків є прагнення до отримання великих прибутків. Але необхідно відзначити те, що отримання великих прибутків призводить до виникнення відповідних ризиків. Не виключним є це правило і для банків.

Ризики в банківській практиці — це небезпека (можливість) втрат банку при настанні певних подій. Подібні ризики можуть бути як чисто банківські, пов'язані з функціонуванням кредитної організації, так і зовнішні.

Класична наука про банківську систему виходить з того, що існують три основних критерії, які враховують банки в процесі своєї діяльності. Це — ліквідність, рентабельність і безпека. В практичній діяльності банки, як правило, враховують одинакове значення цих трьох критеріїв, або приймають за основу максимізацію прибутку при підтриманні ліквідності та врахуванні безпеки.

Банківські ризики постійно зазнають ряд змін через певні причини, такі як:

- зміна структури ринку;

- загострення конкуренції;

- посилення змін процентів, що обумовлено зовнішними факторами: грошовою політикою, посиленням небанківської конкуренції і т.д.

- посилені вимоги клієнтів та інші.

В процесі діяльності банки зустрічаються з сукупністю різних видів ризиків, які відрізняються між собою по місцю і часу виникнення, сукупності внутрішніх і зовнішних факторів, які впливають на їх рівень, по способах аналізу та методах оцінки. Крім цього всі ризики взаємопов'язані та здійснюють вплив на діяльність банків.

Зміна одного виду ризику викликає зміну майже всіх решти, що зазвичай, ускладнює вибір методу аналізу рівня конкретного ризику, і прийняття рішення по його зниженню веде до поглибленого аналізу багатьох інших ризиків.

Банки за своєю суттю повинні бути одними з найбільш надійних інститутів суспільства, забезпечувати основу стабільності економічної системи в цілому. Саме тому професійне управління банківськими ризиками, оперативне виявлення і врахування факторів

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ
ТЕРНОПІЛЬСЬКА АКАДЕМІЯ НАРОДНОГО ГОСПОДАРСТВА
КАФЕДРА ЕКОНОМІЧНОГО АНАЛІЗУ

НАУКОВІ ЗАПИСКИ

Рекомендовано Вченою Радою Академії як науковий збірник

Тернопіль - 1998
Видавництво «Економічна думка»

НАУКОВІ ЗАПИСКИ

Збірник наукових праць викладачів і аспірантів кафедри економічного аналізу ТАНГ. — Тернопіль, 1998 р.

Розрахований на фахівців, які цікавляться проблемами організації економічного аналізу. Може бути корисним студентам, аспірантам, викладачам економічних вузів.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Шкарабан С.І., д.е.н., проф., заслужений діяч науки і техніки України. Зав.кафедрою економічного аналізу ТАНГ.

Фаріон І.Д., д.е.н., проф., зав.кафедрою економіки, обліку і контролю у невиробничій сфері ТАНГ.

Гуцайлюк З.В., д.е.н., проф., зав.кафедрою аудиту ТАНГ, проректор з наукової роботи ТАНГ.

ISBN 966 - 95230 - 7 - 9.