

Отже, чистий прибуток отриманий шляхом розрахунку оптимізаційної моделі становить 25039.49 грн., що на 10353,7 грн. більший ніж фактично отриманий прибуток. Також отримали резерви по деяким статтям витрат. Але ми не можемо висаджувати лише соняшник, бо, висадження його на одній і тій же землі планують не частіше ніж 1 раз на 8 років, оскільки він є технічною культурою, яка негативно впливає на ґрунт та суттєво виснажує землю. Необхідно вводити обмеження на площу використаних земель під соняшник. Отже, дослідження іще потребують певних доопрацювань. Адже удосконалення методичних підходів розробки удосконалення методів оптимізації витрат створює умови для впровадження заходів, спрямованих на зниження трудомісткості і вартості, підвищення якості формування нормативних систем та здешевлення сільськогосподарської продукції.

Література

1. Пашенцев О.І. Методологічні підходи до використання математичних моделей у дослідженні проблем економіки природокористування / О.І. Пашенцев // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – №5. – с. 98 – 100.
2. Піддубна О.О. Економіко-математичне моделювання в управлінні виробничим потенціалом / О.О. Піддубна // Економіка та держава. – 2011. – №12. – с. 46 – 49.
3. Сіненко М.І. Визначення нормативної собівартості виробництва продукції тваринництва методом економіко-математичного моделювання / М.І. Сіненко // Економіка АПК. – 2011. – №10. – с.56 – 59.

Войченко Т.О.

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ЩОДО РОЗВИТКУ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Змішані перевезення (ЗП) істотно змінили традиційний характер конкуренції в галузі транспорту. Багато принципів і правил підходу до перевезень застаріли або потребують перегляду. Так, найбільш фундаментальна зміна, внесена до транспортної галузі, - це перехід від традиційної практики перевезення від пункту до пункту (порт - порт або станція - станція) до системи наскрізного перевезення (від пункту походження вантажу до пункту його кінцевого призначення). Процес розвитку змішаних перевезень вантажів (ЗПВ) в будь-якій країні має бути заснований на взаємодії трьох ключових партнерів, що беруть активну участь в змішаному сполученні [1, с. 37–39]:

1. держави, яка розробляє і здійснює національні закони і правила, що відносяться до торгівлі і перевезень;

2. постачальників послуг, що включають постачальників транспортних послуг (перевізників, експедиторів, операторів), які виконують операції по змішаному перевезенню відповідно до національної і міжнародної торгівельної і транспортної практики, а також постачальників інших послуг (банки, страхові компанії), пов'язаних з міжнародними торгівельними операціями;

3. користувачів транспорту (продавців і покупців, імпортерів і експортерів), які можуть скористатися перевагами змішаних перевезень при здійсненні торгівельних операцій.

На наш погляд, багато транспортних проблем є результатом інституційних, міжурядових і правових складнощів, таких як децентралізація ухвалення рішень на всіх рівнях держави; заплутана, інколи суперечлива, відповідальність державних організацій; складність примирення державних і приватних інтересів. Саме тому для того, щоб підвищити ефективність або зменшити неефективність торгівельно-транспортної системи і створити передумови для розвитку ЗПВ держава може узяти на себе провідну роль. Задля того, щоб взяти до уваги інтереси сторін, що беруть участь в розвитку змішаних перевезень, і вирішити головні проблеми, необхідні тісніші взаємини між постачальниками послуг (транспортними компаніями, банками, страховиками), їх користувачами і державними організаціями. Лише в цьому випадку можливе раціональне використання наявних потужностей, координація транспортних політик, здобуття синергетичного ефекту. Крім того, необхідний надійний консультативний механізм, який може виступати національна(ні) організація (ії) сприяння торгівлі і транспорту. Цей механізм може також набути форми державної або приватної ініціативи, направленої на забезпечення скоординованої і надійної системи транспортування вантажів. Така організація дозволить поліпшити координацію між державними організаціями; державним і приватним секторами; комерційними сторонами; зі всіма учасниками ЗПВ на регіональному рівні. Головною метою національної організації є заохочення вдосконалення роботи транспорту на користь зовнішньої торгівлі України, а основні завдання полягають в наступному [2, с. 13–15]:

- виконання ролі національного форуму з обговорення заходів забезпечення формальностей, процедур і документації, використовуваних в міжнародній торгівлі і перевезеннях;
- внесення до уряду України для схвалення проектів правил і практичних підходів до регулювання торгівлі і перевезень;
- розробка рекомендацій про перспективні інвестиції в транспорт;
- розширення рівня інформованості суспільства про методи і вигоди забезпечення умов торгівельних і транспортних операцій.

Вирішення цих завдань має на увазі вживання заходів, які можна підрозділити на групи, відповідні кожному завданню. Перша група складається з таких заходів, як:

- забезпечення координації в рішенні проблем підвищення ефективності міжнародної торгівлі і транспорту;

- перегляд процедур, характерних для міжнародної торгівлі і перевезень, включаючи змішане сполучення, з метою їх спрощення і гармонізації;
- збір і поширення інформації, що відноситься до формальностей, процедур і документації, вживаним в галузі міжнародної торгівлі і транспорту;
- спрощення торгівельно-транспортної документації, включаючи документи, призначені для використання в комп'ютерних і інших автоматизованих системах;
- сприяння прийняттю стандартної технології і міжнародних кодів торгівельно-транспортної інформації (електронного обміну даними). Друга група заходів охоплює:
 - аналіз, коментування, перегляд і на цій основі розробку і внесення до уряду проектів нових документів по цивільній відповідальності, банківській справі, змішаним перевезенням з метою вдосконалення правил і практики, передбачених нормативними актами;
 - дії, спільні із зацікавленими організаціями, після схвалення урядом запропонованих йому нових правил;
 - поліпшення доцільності участі країни в міжнародних конвенціях, які можуть полегшити торгівельні і транспортні операції.

Наступна група заходів розвитку включає:

- аналіз інвестицій в змішане сполучення і їх наслідків, розвиток нових технологій;
- постановку питань, пов'язаних з інституційними аспектами розвитку перевезень вантажів (страхування відповідальності національних компаній, спільні підприємства).

Четверта група заходів направлена на організацію:

- компаній з публікації матеріалів про вигоди і вимоги спрощення документів і процедур, розрахованих на державні органи, транспортні і торгівельні компанії;
- семінарів для урядовців, менеджерів середньої і молодшої ланки, що займаються транспортними операціями, з тим, щоб вони знали принципи, практику і наслідки організації змішаного сполучення.

Оскільки ефективність функціонування національної організації залежить від її показності, то діяльність повинна охоплювати всі сторони, пов'язані із змішаним сполученням і торгівлею, а саме: митниця, державні органи по транспорту, фінансам і плануванню; банки; страхові компанії; користувачі транспорту (відправники, одержувачі, імпортери, експортери); торговельно-промислова палата, міжнародні транспортні оператори (судноплавні компанії, авіакомпанії); управління портів і оператори терміналів, включаючи операторів внутрішніх митних складів; оператори внутрішнього транспорту (автомобільного і залізничного, внутрішнього водного). Державні заходи по розвитку змішаного повідомлення не можуть прийматися у відриві від загальної стратегії, яка повинна спиратися на ефективне використання ресурсів, порівнянне з вигодами, що отримуються від міжнародної торгівлі; бути ринковою орієнтацією і враховувати вимоги клієнтури; відрізнятися об'єктивним відношенням до різних ви-

дів транспорту; стимулювати розвиток національної транспортної технології і накопичення досвіду; проявляти достатню гнучкість з врахуванням мінливих умов і потреб міжнародної торгівлі і розвитку техніки.

Література

1. Муров А.Е. Регулирование развития транспортной инфраструктуры в рамках процессов интеграции в экономике: Монография.-СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2008.- С.37-39.
2. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: Навчальний посібник/О.В. Столярський.-К.: Знання, 2012.- С. 27-29.

Гамуза О.Б.

МОДЕРНІЗАЦІЯ І РОЗВИТОК ТОРГОВОЇ МЕРЕЖІ БЕРЕЗАНСЬКОГО РАЙОННОГО СПОЖИВЧОГО ТОВАРИСТВА

В наш час актуальним питанням є забезпечення населення в малих населених пунктах товарами народного споживання. Приватний капітал не охоче йде на обслуговування таких малих, роздрібнених і віддалених населених пунктів, так як не завжди вони приносять прибуток. Відповідальність за забезпечення таких пунктів взяла на себе споживча кооперація, зокрема і Березанське районне споживче товариство.

В кінці 90-х років, в період економічного спаду, Правління Березанського районного споживчого товариства (РСТ), шукаючи шляхи виходу з кризового становища, на загальних зборах пайовиків прийняли рішення про реформування системи районного споживчого товариства. Постановою зборів було прийнято рішення віддати об'єкти торгівлі в оренду з метою їх збереження і подальшого розвитку. Орендатору передавалися основні засоби, включаючи будівлі та обладнання. Орендатор вкладав власні кошти в розвиток даного йому в оренду підприємства, при цьому сплачуючи мінімальну орендну плату, були доведені планові завдання. Так на протязі 1999-2000 років було створено 14 кооперативних підприємств. До складу товариства входили хлібозавод, ковбасний цех і заготівельна контора. Одним з умов передачі в оренду було те, що орендар був зобов'язаний утримувати магазин не тільки у великому населеному пункті, але і в маленькому населеному пункті з кількістю жителів менше 200 чол., які не рідко були збитковими. Це дало змогу охопити всі населені пункти кооперативною торгівлею, яка забезпечила населення цих пунктів необхідними товарами повсякденного попиту.

На протязі перших п'яти років орендарі привели магазини до сучасного стану: зробили заміну старих вікон та дверей на металопластикові, оновили фасади, вивіски, відремонтували дахи, системи опалення, встановили кондиціонери, встановили нове холодильне обладнання. За ці п'ять років було вкладено близько 6,5 млн грн. в модернізацію підприємств торгівлі. Це дало змогу