

ситуації;

– недостатня розвиненість ринкової інфраструктури та окремих інститутів ринкової економіки;

– несумлінна конкуренція, фіктивні банкрутства, а також неправомірні дії комерційних і кредитних організацій;

– кон'юнктурні зміни на фондових ринках;

– істотні порушення договірних відносин з партнерами;

– неправомірні дії державних правоохоронних, податкових, митних та інших контролюючих органів;

– корупція в органах державного та місцевого управління;

– діяльність організованих злочинних груп;

– розвідувальна діяльність іноземних спецслужб і організацій, що займаються промисловим шпигунством;

– діяльність іноземних комерційних і некомерційних організацій по зниженню економічної ефективності та витіснення з ринку вітчизняних виробників товарів і послуг;

– діяльність, або дії окремих осіб з метою завдання збитків організації або одержанню особистої вигоди;

– загрози терористичних та екстремістських акцій;

– техногенні катастрофи і природні катаклізми;

– невинуватана енергозалежність підприємств від постачальників енергії;

– інші загрози специфічні характерні для транспортної галузі.

Внутрішні загрози – сукупність факторів, які перебувають у юридичних межах функціонування підприємств, формують обставини, що визначають процеси перетворення інформації, виробництва товарів і послуг, і на які мають можливість впливати їх власники і менеджери.

Основними внутрішніми загрозами є:

з боку керівництва й співробітників підприємства:

– порушення встановленого порядку використання технічних засобів, що створює умови для несанкціонованого доступу до інформації, яка становить комерційну таємницю;

– порушення режиму зберігання відомостей, які відносяться до інформації з обмеженим доступом;

– порушення режиму безпеки;

– порушення встановленого порядку фінансової звітності;

– злочинні та інші протиправні дії, скоєні з особистих мотивів або в інтересах конкурентів, шахраїв, організованих злочинних угруповань;

– відтік кваліфікованих кадрів;

– невірна оцінка кваліфікації кадрів, їх низька компетентність;

– недостатня патентна захищеність;

з боку акціонерів і власників підприємства:

– порушення процедури зміни вищих органів управління господарюючого суб'єкта на зборах акціонерів;

– неправомірні дії по виведенню певних осіб зі складу співвласників підприємств.

Виділення та належна оцінка зовнішніх та внутрішніх загроз, складових елементів дасть змогу дійсно утворити ефективну систему безпеки підприємств транспортного комплексу держави, забезпечити стабільний розвиток підприємств та підприємницької діяльності, що позитивно вплине на подальший розвиток транспортного потенціалу України.

УДК 338.5:656

ШЛЯХИ СКОРОЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ У ЄДИНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ КРАЇНИ

Юрченко Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Транспортні витрати - це додаткові витрати, які пов'язані із продовженням процесу виробництва в сфері обігу. Вони містять у собі оплату транспортних тарифів і різних зборів транспортних підприємств, витрати на утримання транспортного господарства, витрати на вантажно-розвантажувальні роботи, експедирування вантажів.

Тільки облік і нормування транспортних витрат дозволять скоротити транспортну складову в кінцевій ціні продукції, що вигідно всім учасникам ринку.

Витрати, пов'язані із транспортуванням продукції від виробника до споживача можна згрупувати на такі складові:

- видатки, пов'язані з підготовкою вантажів до перевезення;

- видатки на навантаження вантажів на автомобільний транспорт при підвозі їх до магістрального транспорту;

- оплата тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом до місця їхнього навантаження на залізничний транспорт;

- оплата тарифів на навантаження вантажу на магістральні транспортні засоби;

- оплата тарифу транспортування продукції до станції призначення;

- оплата страхування вантажу при доставці;

- оплата мит, податків і зборів при переході митного кордону;

- видатки по зберіганню продукції в пунктах перевантаження з одного виду транспорту на інший;

- видатки по вивантаженню вантажів у пунктах призначення;

- видатки по доставці продукції з магістрального транспорту до кінцевого споживача.

Розглядаючи єдину транспортну систему держави (ЕТС), як нерозривне ціле, скорочення транспортних витрат можна домогтися тільки при дотриманні оптимальних пропорцій у розвитку окремих видів транспорту.

Основним вихідним положенням при рішенні завдання оптимізації внутрішньої структури єдиної транспортної системи є те, що кожний вид транспорту в чинність його техніко-економічних особливостей має певну область застосування. Забезпечуючи загальні функції, виконувані транспортною галуззю в міжгалузевому поділі праці, необхідно визначити, де його використання найбільше економічно ефективно для економіки країни в порівнянні з будь-яким іншим видом транспорту.

Так, сумарні витрати за розрахунковий період під час перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням доставки їх від складу постачальника на склад споживача можна визначити за формулою:

$$C_{np}^3 = (C_{підв} + C_3 + C_6 + \sum C_{не} + \Delta C_{втр} + K_3 + \Delta C_{об}) \alpha, \text{ грн} \cdot t,$$

де C_{np}^3 - наведені до розрахункового року сумарні витрати при залізничному варіанті доставки вантажу від складу постачальника на склад споживача, грн\т;

$C_{підв}$ - витрати, пов'язані з підвозом вантажу від складу постачальника до залізничної станції відправлення, грн\т;

C_3 - видатки на перевезення вантажу залізничним транспортом від станції відправлення до станції призначення, грн\т;

C_6 - витрати, пов'язані з вивозом вантажів зі станції призначення на склад споживача, грн\т;

$\sum C_{не}$ - сума видатків на виконання вантажно-розвантажувальних і перевантажувальних операцій на всьому шляху проходження вантажу від складу постачальника на склад споживача;

$\Delta C_{втр}$ - різниця у втратах вантажів у процесі транспортування між залізничним і автотранспортним варіантами доставки, грн\т;

K_3 - капітальні витрати при залізничному варіанті доставки вантажів, грн\т;

$\Delta C_{об}$ - різниця в оборотних коштах на вантажі в шляху між залізничним і автотранспортним варіантами доставки, грн\т;

α - коефіцієнт приведення до розрахункового року.

Рейтингову оцінку різних видів транспорту залежно від різних факторів, що впливають на вибір виду транспорту можна представити в наступній таблиці

Таблиця

Рейтингова оцінка різних видів транспорту

Вид транспорту	Чинники, які впливають на ефективність роботи видів транспорту							Рейтинг
	Час доставки	Частота відправлень вантажу	Надійність дотримання графіку доставки	Здатність перевозити різні вантажі	Вартість перевезення	Зберігання перевози мого вантажу	Здатність доставки вантажу у будь яку точку	
Залізничний	2	3	3	2	3	4	2	2,7
Водний	3	4	4	1	1	3	3	2,7
Автомобільний	1	2	2	3	4	2	1	2,1
Трубопровідний	4	1	1	4	2	1	4	2,4

При оптимізації внутрішньої структури транспортної системи на перспективний період необхідно враховувати, що кожний вид транспорту являє собою не спільність із єдиними властивостями, а сукупність більш-менш чітко виражених транспортно-технологічних систем, що мають у зв'язку з наявністю специфічних для кожної такої системи властивостей особливу сферу застосування в порівнянні з іншими транспортно-технологічними системами.

Високоєфективне функціонування міжнародних транспортних коридорів вимагає

рішення завдань оптимізації структури участі видів транспорту в освоєнні зовнішніх транспортних зв'язків. Одне завдання зводиться до забезпечення більше раціонального завантаження транспорту й підвищенню його перевізних потужностей. Інша група пов'язана з підвищенням рівня організації роботи й ефективності діяльності транспортних організацій.

Тільки спільне й збалансоване рішення цих завдань дозволить управляти й в остаточному підсумку заощаджувати транспортні витрати на одиницю перевезеної продукції.