

содержания над правовой формой, прозрачность. Использование принципа справедливой стоимости позволяет предоставить инвестору реальную информацию о финансовом состоянии и результатах деятельности портового предприятия. В украинском учете, как правило, отражается только остаточная стоимость. Регулярно переоценивают свое имущество лишь немногие портовые предприятия. Для инвестора, как правило, более важным является не правовая форма, а экономическое содержание объекта.

В международной практике существуют два принципиальных способа привлечения инвестиций: инвестиции в уставный капитал предприятия и долговое финансирование. Каждый из этих подходов является потенциально жизнеспособным в условиях портовой деятельности Украины при условии активного развития инфраструктуры рынка ценных бумаг.

Таким образом, для обеспечения возможности привлечения зарубежных инвестиций на выгодных условиях на внешнем рынке портовые предприятия Украины должны уделить пристальное внимание процессам реорганизации системы финансовой отчетности и информационного обеспечения. Кроме того, на государственном уровне должны быть разработаны нормативно-правовая база и программы адаптации системы финансовой отчетности, в том числе в сфере формирования и учета издержек, портового производства к международной практике.

УДК 338.5:656.073

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:

$$C_{пр}^3 = (C_{підв} + C_3 + C_в + \sum C_{нв} + \Delta C_{впр} + K_3 + \Delta C_{об}) \cdot \alpha, \text{ грн/т},$$

де $C_{пр}^3$ - 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;

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

$\sum C_{нв}$ - сума видатків на виконання вантажно-розвантажувальних і перевантажувальних операцій на всьому шляху проходження вантажу від

Управління єдиною транспортною системою

складу постачальника на склад споживача;

ΔC_{emp} - 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 перевезити різні вантажі	Вартість перевезення	Зберігання перевези 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.

Високоефективне 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.