

Крім основного капіталу в кругообігу беруть участь і інші складові елементи сукупного капіталу — грошовий, товарний і обіговий капітал. Ця частина сукупного капіталу складає обігові кошти АТП, які складаються із обігових виробничих фондів і фондів обігу (рис.1). Таким чином, під обіговими коштами слід розуміти вартість авансування для створення виробничих оборотних фондів і фондів обігу.

У АТП усіх форм власності і організаційно-правових форм має місце висока швидкість обертання обігових коштів. Особливість натурально-речового складу виробничих обігових фондів в наступному: складаються з матеріалів, що обслуговують тільки транспортні засоби (ПММ, запчастини, шини і т.д.). Висока швидкість обертання обігових коштів не викликає при нормальних умовах кругообігу необхідність залучення кредиту. Разом з тим може виникнути необхідність у використанні кредиту з метою оптимального обліку в діях АТП зміни ринкової кон'юнктури (наприклад, створення запасів ПММ, запчастин, шин в умовах значного зростання цін).

Таким чином, необхідність участі кредиту в кругообігу капіталу пасажирських АТП обумовлюється задачами прискорення відтворення основних фондів, збільшення їх рухомого складу, покращення якості перевезень, що сприяє отриманню грошової виручки.

Література

1. Закон України «Про банки і банківську діяльність» від 07 грудня 2000 р. № 2121 (із змінами і доповненнями, внесеними до Закону України).
2. Прохоров А.М. Большая советская энциклопедия. — М: 1973г.
3. Кох Р. Менеджмент и финансы от А до Я. — СПб: 1999г
4. Абазина А.М. Кредиты и займы: Оформление. Бух. учет. Налогообложение. — М: 1997г.
5. Піндайк Р.С. Мікроекономіка: пер. з англ. / Р.С. Піндайк, Д.Л. Рубінфелд. — К.: Основи, 1996.
6. Маркс К. Сочинения / К. Маркс, Ф. Энгельс — 2-е изд. — Т. 25, ч. II.
7. Деньги, кредит, банки: Учебник/ Под ред.О.И.Лаврушина.-М.: Финансы и статистика, 1998.-448с.

УДК 336:656.13.081:368.021.28

ДОЦІЛЬНІСТЬ ЗАЛУЧЕННЯ КОШТІВ СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ НА УСУНЕННЯ МІСЦЬ КОНЦЕНТРАЦІЇ ДТП

Дудка Т.В.,
Чорний Ю.В.

В статті запропоновано механізм за допомогою якого держава зменшить свої соціально-економічні втрати, які пов'язані з ліквідацією наслідків від дорожньо-транспортних пригод.

The article suggested a mechanism through which the state will reduce its social and economic costs associated with the aftermath of accidents.

Постановка проблеми. На сьогоднішній день спостерігається велика кількість дорожньо-транспортних пригод.

Мета. Зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод за рахунок коштів страхових компаній.

Автомобільні дороги є невід'ємною складовою частиною транспортної системи держави і в значній мірі впливають на соціально-економічний розвиток України. Від стану автомобільних доріг залежать витрати на перевезення вантажів та пасажирів, безпека руху і втрати держави при настанні дорожньо-транспортних пригод, темпи розвитку економіки держави загалом. У свою чергу стан автомобільних доріг і темпи розвитку дорожньо-будівельної галузі визначаються економічними можливостями та рівнем фінансування дорожнього господарства з боку держави. Отже, розвиток автомобільних доріг України є передумовою розвитку економіки держави.

Але на сьогоднішній день наша держава не зможе самостійно забезпечити дорожню галузь. Стан безпеки дорожнього руху в Україні є одними з найгірших у Європі. Суспільство реально розуміє, що ситуацію

потрібно змінювати, а в Україні ситуація з безпеки дорожнього руху дуже серйозна. Щорічно в Україні гине більш ніж 7 тис. осіб і понад 40 тис. людей отримують тяжкі несмертельні травми, і це означає для них, фактично, соціальну смерть. А щодня на українських дорогах гине понад 20 осіб та майже 100 отримують травми, що призводять до інвалідності. Загалом за кількістю смертей на 100 тис. населення Україна займає 5-е місце в Європі після Росії, Казахстану, Литви та Греції. Дорожньо-транспортна аварійність завдає економіці України збитків, які, за оцінками експертів Світового банку, становлять близько 3% від ВВП, а витрати України від втрат у ДТП сягають 5 млрд доларів США. Крім цього Україна має дуже малий ВВП на душу населення, що складає 6,92 тисячі доларів і входить до трійки найбідніших країн Європи.



Рис. 1. Валовий внутрішній продукт України з урахуванням втрат від ДТП

Хоч і за останні три роки вдалося знизити кількість ДТП, ситуація на дорогах України має не досить втішний результат.



Рис. 2. Статистика дорожньо-транспортних пригод в Україні (одиниць/рік)

Політики України ніколи не брали до уваги ситуацію про стан безпеки дорожнього руху і не ставили за мету підрахувати яких втрат вона завдає державі при настанні ДТП. Це свідчить про те, що держава не може повністю контролювати цей процес.

В Україні до Євро-2012 планують ліквідувати більше 100 місць концентрації ДТП за рахунок коштів ЄБРР, які надаються під відсотки. При застосуванні запропонованого механізму значні кошти можна залучити із внутрішнього ринку, на більш вигідних умовах з вагомим економічним ефектом.

Для заощадження значної суми бюджетних коштів держава може втілити в реальність певний механізм, який буде розглянено далі.

Даний механізм передбачає випуск державних облігацій під цільову програму «усунення місць концентрації ДТП». Найбільш потенційними покупцями є страхові компанії, оскільки вони допоможуть державі розв'язати дану проблему і отримають подвійний прибуток. А саме: відсотки по облігаціях куплених у держави, а також значні кошти при зменшенні страхових виплат. Зменшуючи страхові виплати за рахунок меншої кількості ДТП, страхові компанії збільшать свій дохід, а чим більше зросте їх дохід, тим більше вони будуть зацікавлені у фінансуванні місць концентрацій ДТП.

Особливо небезпечними є місця де систематично відбуваються ДТП, які називаються місцями концентрації ДТП. Саме там держава зазнає великих втрат. Одним із основних способів вирішення проблем усунення місць концентрації ДТП є залучення коштів страхових компаній України, адже саме вони сплачують основну частину коштів застрахованим потерпілим.

В якому ж стані знаходяться страхові компанії і яку суму коштів вони готові віддати на такі місця, щоб збільшити свій дохід. На сьогоднішній день маємо таку ситуацію.

Таблиця 1

Страхові премії автострахування за останні 3 роки складають (млн.грн.)

Види автострахування	Роки		
	2008	2009	2010
КАСКО	5796.7	3887.9	3324.2
ОСАГО	1309.4	1430.9	1537.8
"зелена карта"	292.8	252.2	142.9
СУМА	7398.9	5571	5004.9



Рис. 3. Структура валових страхових премій автострахування в Україні (млн.грн.)

На даному графіку можна побачити, що кількість куплених автомобілів зростає. Власник автомобіля зацікавлений у такому страхуванні, тому що ризик того що він потрапить у ДТП є великим.

Таблиця 2

Страхові виплати автострахування в Україні (млн.грн.)

Види страхування	Роки		
	2008	2009	2010
КАСКО	3129.3	2487	1899.4
ОСАГО	460.8	568.3	706.2
"зелена карта"	84.3	71.3	62.8
СУМА	3674.4	3126.6	2668.4



Рис. 4. Структура валових страхових виплат автостраховання в Україні(млн.грн.)

Кошти, які становлять різницю між страховими преміями та страховими виплатами складають дохід СК автостраховання. Цей дохід стрхові компанії спрямовують на покупку державних облігацій під назвою-«усунення місць концентрації ДТП» і контролюють процес використання коштів на їх цільове призначення. Після втілення в дію даного механізму можливі такі спрогнозовані результати.

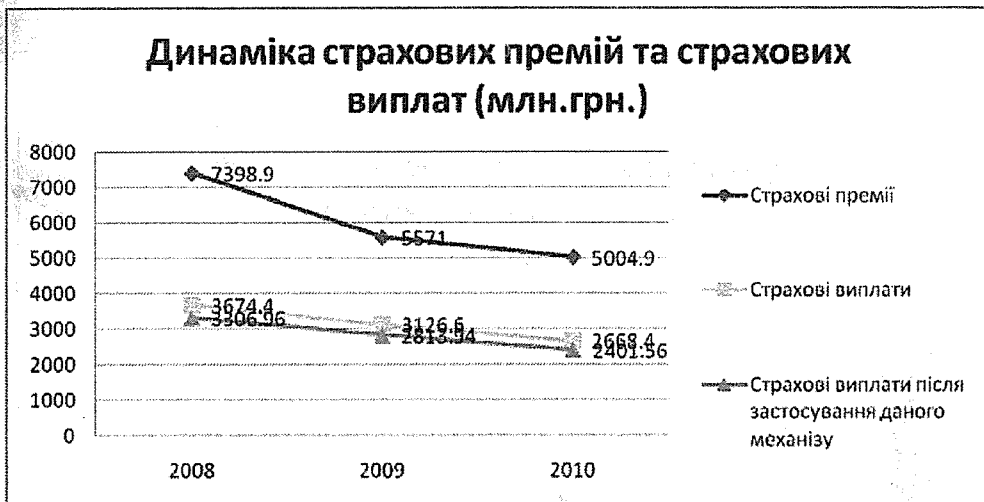


Рис. 5. Динаміка страхових премій та страхових виплат (млн.грн.)

При зменшенні страхових виплат дохід страхових компаній зростає, що і на далі дасть хорошу перспективу фінансування місць концентрацій ДТП.



Рис. 6. Дохід страхових компаній України (млн.грн.)

Застосування такого механізму дасть змогу не тільки покращити стан безпеки руху на українських дорогах, а й підвищити темпи економічного розвитку держави загалом. Кількість загиблих та травмованих осіб стане вдвічі менше, що збагатить державну економіку розумними та освіченими людьми. Страхові компанії збільшать свій дохід за рахнок зменшення страхових виплат, а держава зменшить свої соціально-економічні втрати, які пов'язані з ліквідацією наслідків від дорожньо-транспортних пригод.

Оскільки розвиток автомобільних доріг України є передумовою розвитку економіки держави, то снат безпеки на них має відповідати всім економічним вимогам.

Література:

1. ТОП-100 Рейтинг лучших компаний Украины
2. www.finance.ua — Фінанси України
3. Світова економіка / А.С. Філіпенко, В.С.Будкін, О.І. Рогач.

УДК 33.658

ОЦІНКА МОЖЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ІСНУЮЧИХ МЕТОДІВ ТА МЕТОДИК ВИЗНАЧЕННЯ РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА НА УКРАЇНСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Кандидат економічних наук Дулеба Н.В.

У статті розкрито суть основних підходів щодо оцінки економічної безпеки автотранспортних підприємств та можливості їх застосування на українських автотранспортних підприємствах.

In the article essence of basic approaches is exposed in relation to the estimation of economic security of motor transport enterprises and possibility of their application on the Ukrainian motor transport enterprises.

Постановка проблеми. В сучасних умовах автотранспортному підприємству доводиться працювати у складному і мало прогнозованому середовищі, яке потребує від нього постійної роботи над удосконаленням прийняття управлінських рішень щодо забезпечення його економічної безпеки. Необхідною складовою цього процесу є аналіз і оцінка функціонування підприємства. Вибір методів їхнього здійснення визначається ціллю та спрямуванням можливого впливу на елементи внутрішнього та зовнішнього середовища або їх комбінацією.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методи та методики оцінки економічної безпеки підприємства можна розділити на три групи: перша — комбінація загальновідомих, перевірених практикою методик, таких як STEP-аналіз, SWOT-аналіз, SPACE-аналіз, ФСА; друга — методи оцінки фінансового стану підприємства та загроз банкрутства, а саме: модель Е. Альтмана, дискримінантна модель, яку розробив Ліс для Великобританії, модель Тофлера, модель Ж.Депаліяна, модель Спрингейта, і так звана універсальна шестифакторна модель оцінки загрози банкрутства; третя — визначення комплексного критерію за рівнями основних показників функціонування та їхніми рангами.

Цілі статті. Дана стаття покликана розкрити суть основних підходів щодо оцінки економічної безпеки автотранспортних підприємств та можливості їх застосування на українських автотранспортних підприємствах.

Основний матеріал. Ареф'єва О.В. і Кузенко Т.Б. [1] стверджують, що усі наявні підходи щодо розробки технології оцінки економічної безпеки можна розділити на три групи: прихильники першої використовують комбінацію загальновідомих, перевірених практикою методик; другої — формують авторську методику оцінки економічної безпеки з прорахунками її функціональних складових; третьої — пропонують визначати комплексний критерій за рівнями основних показників функціонування та їхніми рангами.

У табл. 1 представлено узагальнення даних методів відповідно до групи, наведені їхні характеристики та основні недоліки.

До першого напрямку автори відносять використання таких методів, як STEP-аналіз, SWOT-аналіз, SPACE-аналіз, ФСА; методи оцінки фінансового стану підприємства та загроз банкрутства, економічної безпеки.