

мережі міжнародних транспортних коридорів, транзитний потенціал транспортної системи України.

Одним з головних джерел здійснення реальних інвестицій будь якого підприємства є амортизаційні відрахування. За допомогою амортизації регулюється швидкість звороту основних засобів, інтенсифікується процес їх відтворення, регулюється технічна та виробнича політика на підприємстві. Амортизація основних засобів як складова фінансових ресурсів підприємства виконує дві основні функції: податкову(фіскальну), що передбачає виведення з оподаткування витрат на придбання основних засобів, та економічну, яка полягає у перетворенні необоротних активів в оборотні внаслідок нарахування амортизації. Облік та накопичення амортизаційних відрахувань, ефективність їх використання, насамперед, залежать від амортизаційної політики.

Амортизаційна політика упродовж багатьох років залишається найслабкішою ланкою економічної політики усіх без винятку урядів незалежної України, оскільки сформована ними амортизаційна система не виконує своєї головної функції – не створює зацікавленості підприємців до оновлення основних фондів, впровадження наукових розробок та новітніх технологій у виробництво. Таке становище знайшло відповідне відображення і в залізничній галузі.

Про незадовільне використання потенціалу амортизації як найбільш ефективного інструменту фінансування оновлення основних фондів, насамперед, свідчить наявність тенденції до збільшення ступеня зносу основних засобів залізничного транспорту.

Звісно, що амортизаційна політика підприємства включає наступні елементи:

- оцінка амортизаційної політики для встановлення її впливу на фінансові результати, оновлення основних засобів та інші параметри господарської діяльності;
- вибір форм відтворення основних засобів;
- використання лінійного та нелінійного способів нарахування амортизаційних відрахувань;
- визначення пріоритетних напрямів використання амортизаційних відрахувань;
- облік амортизаційних відрахувань при оцінці ефективності інвестиційних проектів;
- проведення систематичної переоцінки основних засобів з урахуванням ринкової вартості та вивчення її впливу на оподаткований прибуток на майно;
- визначення термінів корисного використання основних засобів.

При цьому слід враховувати, що на ефективність інвестиційної політики підприємства оказують вплив наступні фактори:

1) у результаті низьких коефіцієнтів відновлення основних засобів (1-2% в рік) в його масі зберігається значна частка фізично зношених елементів;

2) низькі темпи зростання довгострокових інвестицій приводять до слабого зростання елементів основних засобів, що уповільнює формування амортизаційних відрахувань;

3) прискорені способи амортизації забезпечують скоріше відновлювання активних елементів основних засобів.

Таким чином, проблема оновлення основних засобів залізниць України є однією з важливіших найближчого періоду, реалізація якої пов'язана з удосконаленням амортизаційної політики галузі. Однак, незважаючи на гостре недофінансування, на теперішній час в залізничній галузі не вироблена амортизаційна політика, яка б дала змогу стимулювати використання одного з найбільших інвестиційних ресурсів. Необхідно створити таку систему амортизації, яка б у рамках загальнодержавного регламенту дала змогу підприємствам залізничної галузі в умовах недофінансування обирати найсприятливіші режими відновлення основних фондів.

УДК 656.073.235(477)

МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ТРАНСПОРТНИЙ ПРІОРИТЕТ УКРАЇНИ

Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Розвиток міжнародних транспортних коридорів та створення логістичних центрів нерозривно пов'язані із розвитком мультимодальних перевезень. В міжнародному масштабі комплексне забезпечення таких перевезень все частіше практикується в рамках транспортних коридорів.

Ріст вимог споживачів до якості транспортних послуг та зростаюче скорочення обсягів вантажних перевезень українських залізниць, з одного боку, і розширення зовнішньої торгівлі України з країнами Європи та євроінтеграційна спрямованість, з іншого, сприяють переформатуванню транспортних послуг на користь їх комбінованого характеру.

Різні види транспорту в силу своїх особливостей мають різні можливості щодо задоволення логістичних вимог, які пред'являються до перевезень вантажів. Жоден з видів транспорту самостійно повною мірою їх не задовольняє. В таких умовах головне завдання транспортної політики держави має полягати в кооперації залізниць з іншими видами транспорту. Однією з форм інтеграції сучасних видів транспорту на

доступну для огляду перспективу є спільне їхнє функціонування в рамках мультимодальних перевезень.

Директивами Європейського Союзу (ЄС) мультимодальні перевезення контейнерів визнано як найбільш ефективний, екологічно чистий та достатньо швидкий спосіб доставки вантажів. Підписана між Україною та ЄС Угода про асоціацію включає в себе й пункт по розвитку комбінованих та мультимодальних перевезень. Тому Україні необхідно нормативно врегулювати цей вид перевезень та привести у відповідність до європейських норм.

Саме тому мультимодальні перевезення виступають сьогодні в якості транспортного пріоритету України. Міністерством інфраструктури України ініціюється розробка "Стратегії розвитку мультимодальних перевезень" та законопроекту "Про мультимодальні (комбіновані) перевезення в Україні".

«Укрзалізниця» також приділяє першочергову увагу організації поїздів комбінованого транспорту «Вікінг» та контейнерного поїзду ZUBR. Для залучення додаткових обсягів перевезень «Укрзалізниця» на 2014 р. встановила знижку у розмірі 20% до ставок Збірника тарифів на експортно-імпорتنі перевезення крупнотоннажних контейнерів територією України у складі цих поїздів.

15-17 квітня 2015 року у Вільнюсі відбулася нарада залізничних адміністрацій та операторів поїзду комбінованого транспорту «Вікінг», в ході якої до проекту приєдналося АТ «Грузинська залізниця», а також асоційованими членами стали Болгарський морський флот та фінська компанія Containerships. Розширення географії курсування поїзду дасть можливість зберегти існуючі обсяги контейнерних перевезень та буде сприяти збільшенню обсягів мультимодальних перевезень в рамках міжнародного коридору Каспійське—Чорне—Балтійське море.

За три місяці поточного року у складі поїзду територією України перевезено 1,7 тис. TEU, що на 30% більше ніж за аналогічний період 2014 року.

У співпраці з компанією «Український універсальний термінал» «Укрзалізницею» організований контейнерний поїзд за маршрутом Словаччина (Кошице) — Україна (Ужгород—Зерново) — Росія (Перспективна).

Зараз також розробляється новий спільний проект залізничних контейнерних перевезень: Одеса (Україна) – Славкув (Польща)

Розвиток подібної взаємодії дасть можливість максимально задовольняти потреби клієнтів, здійснюючи перевезення за принципом "від дверей до дверей" з мінімальними втратами і в найбільш зручні для клієнтів терміни, а також

забезпечити рентабельність всім видам транспорту, які приймають участь в процесі перевезень.

УДК656.61-027.511

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ПО ФАКТОРАМ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ

Яворская А. Ф., аспирант (ОНМА)

Независимо от циклического характера развития глобальной экономики и участия отдельных стран в международном разделении труда сохраняется роль отдельных групп грузопотоков. Это характерно и для Украины. К сожалению, грузопотоки черных металлов в морских портах вследствие отрицательного совпадения внешних факторов снизились в пределах 20 – 30 процентов. Одним из факторов, определивших глобальное влияние на объемы и направления перевозки контейнеров и грузопотоков металла, является стратегия позиционирования Китая на международном рынке морской торговли. Это сужает зону деятельности других региональных сегментов международных отношений. При этом из-за ошибок в политике ценообразования на железнодорожном транспорте и в торговых портах снизился объем транзитных грузопотоков через транспортное пространство Украины.

При ограниченных темпах роста мировой торговли усиливается конкурентное противостояние морских держав, вследствие чего изменяется их положение на фрахтовом рынке. Каждая страна, реализующая активную морскую политику, для повышения экономичности функционирования флота, использует такие интеграционные инструментариумы как рефлагирование и создание стратегических альянсов вплоть до слияний. Вследствие таких обстоятельств такой формируются проблемы регулирования распределения тоннажа по странам не только реального владения, но и параметров позиционирования в мировой торговле.

Одновременно, как показывает мировая практика последних лет, происходят изменения в структуре форм собственности на капитальные активы морского транспорта. Приватизация, в частности, в портовом бизнесе не поддерживается трудовыми коллективами. Об этом свидетельствуют забастовки во Франции, Турции, Великобритании, Германии, Греции. Как правило, труд как важнейший фактор производства несет социально-экономические потери. Именно этот процесс недостаточно четко отрегулирован институциональными механизмами и