

середовища. Десять років тому затверджено першу програму «Питна вода України», у липні 2012 року був презентований національний проект «Якісна вода», під який розроблено техніко-економічне обґрунтування та почався пошук інвесторів. Загалом проект передбачає створення мережі пунктів очистки води в 15-ти містах України. Частка витрат за рахунок державного бюджету становитиме 35%. Це подає надію на поступове вирішення проблеми.

### Література

1. Рациональное використання водних ресурсів як фактор забезпечення національної безпеки України (матеріали VII Пленуму Спілки економістів України та Всеукраїнської науково-практичної конференції) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://seu.org.ua/wp-content/uploads/2013/12/voda.pdf>.

2. Кластеры в Польше: каталог / Польское агентство развития предпринимательства. – Варшава: 2012.

УДК 338.47:656.2 (477)

### РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ

*Чердиченко О.Ю., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место на транспортном рынке страны, обеспечивая функционирование ряда стратегически важных отраслей.

Стабильная работа железнодорожного транспорта в условиях неопределенности позволит констатировать выполнение отраслью своей основной функциональной задачи по обеспечению экономической безопасности страны.

Нарушения устойчивой работы железнодорожного транспорта следует рассматривать как отраслевые угрозы экономической безопасности страны. Их содержание в классификации макроэкономических угроз определены следующим образом:

– в перевозочной деятельности: снижение безопасности движения; высокий физический и моральный износ основных фондов; нарушения в организации и управлении перевозочным процессом; снижение научно-технического потенциала;

– в социальной сфере: снижение мотивации повышения эффективности работы; снижение социальной защищенности работников;

– в финансовой сфере: убыточность пассажирских перевозок; снижение финансового обеспечения инвестиций.

Таким образом, в отрасли существуют угрозы экономической безопасности в каждой из рассмотренных сфер.

Необходимо также иметь в виду тот факт, что отраслевой механизм управления экономической безопасностью должен быть согласован с общими принципами государственного регулирования по защите национальных интересов.

Несмотря на активную политику руководства отрасли и принятие ряда эффективных мер по устранению негативных тенденций, принесших положительный результат, ситуацию с обеспечением устойчивой работы железнодорожного транспорта в долгосрочной перспективе нельзя признать удовлетворительной.

В связи с этим становится очевидной необходимость эффективного механизма обеспечения экономической безопасности отрасли, включая разработку пороговых значений оценочных показателей, для которых необходим постоянный мониторинг отрасли и в конечном итоге принятия оптимальных управленческих решений, нейтрализующих возможные угрозы экономической безопасности в стране.

УДК(330.142.211.4:658.14):656.2

### АМОРТИЗАЦІЙНА ПОЛІТИКА В УМОВАХ НЕДОФІНАНСУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

*Шевченко М.Ю., аспірант (УкрДУЗТ)*

Ступінь зносу основних фондів Укрзалізниці на теперішній час знаходиться на граничному рівні. Це пояснюється, насамперед, відсутністю достатнього фінансування з державного бюджету, а також крайнім обмеженням можливостей залізниць України по залученню зовнішніх позичань на ці цілі.

Інерційність процесів відтворення основних засобів залізничного транспорту України призвела до того, що значна їх частина, і в тому числі парк рухомого складу, морально застаріла й фізично зношена. Більше того, вона не відповідає сучасним вимогам функціонування в умовах конкуренції, внаслідок чого відбувається зниження ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту й галузі в цілому. Ось чому своєчасне і повне відтворення основних фондів залізничного транспорту є підґрунтям конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень, впливає на розвиток вітчизняної

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