

У ринкових умовах кожне підприємство самостійно реалізує політику якості, залучає до цього процесу кожний структурний підрозділ. У птахівництві особливо важливим є контроль якості кормів, преміксів, вітамінів, які формують якісні показники готової продукції. Висока якість продукції птахівництва забезпечує для товаровиробника конкурентні переваги, а для споживача є головним критерієм вибору. ветеринарні препарати, які впливають на якість готового продукту. Однак виникає необхідність стандартизації споживчих товарів, без якої вітчизняна продукція не може реалізуватися на ринках інших країн.

### Висновки

У зв'язку з фінансовою незабезпеченістю підприємств птахівничопродуктового підкомплексу, міжгалузевим диспаритетом цін, інфляцією, птахівництво стало несприйнятливим до нововведень. У більшості підприємств не вистачає коштів на впровадження інноваційно-інтенсивних технологій та забезпечення на їхній основі розширеного відтворення в галузі птахівництва.

У підприємствах формується система реальних економічних інтересів і попит на інновації. Виходячи з цього інноваційними пріоритетами у птахівництві є: створення та впровадження нових високопродуктивних порід і кросів птиці; розробка й застосування нових енерго- і ресурсозберігаючих технологій виробництва та переробки продукції; розробка і впровадження у виробничий процес технологій екологічно чистої продукції; створення економічної моделі інтеграції підприємств птахівничопродуктового підкомплексу; ефективне формування господарських систем, їхнє інфор-

маційне забезпечення; наукові дослідження технологій, які підвищують експортоспроможність продукції галузі.

В умовах формування ефективного механізму функціонування галузі найбільш важливим напрямом стабілізації й підвищення економічної ефективності птахівництва є подальший розвиток процесу інтенсифікації виробництва, яка здійснюється впровадженням у виробництво науково-технічних досягнень з метою збільшення виробництва яєць і м'яса птиці, підвищення продуктивності праці та зниження витрат на одиницю продукції.

### Література

1. Давлетханова О.Х. Стан управління якістю продукції птахівництва та шляхи його удосконалення в умовах трансформаційного періоду / О.Х. Давлетханова // Збірник наукових праць Уманського державного аграрного університету. – Умань, 2005. – Вип. 61, Ч. 2. – С. 243–252.
2. Денин Н.В. Роль качества в повышении эффективности производства и реализации птицеводческой продукции / Н.В. Денин // Международный сельскохозяйственный журнал. – 2003. – №1. – С. 21–24.
3. Сільське господарство України 2010: стат. зб. – К.: Державний комітет статистики України, 2011. – С. 384.
4. Порубанська Л.В. Інтеграційні процеси у промисловому птахівництві України / Л.В. Порубанська // Економіка АПК. – 2002. – №9. – С. 58–60.
5. Ульяновченко О.В. Особливості національної концепції використання та відтворення агроресурсів / О.В. Ульяновченко // Формування і реалізація державної політики розвитку матеріально-технічної бази агропромислового комплексу в Україні. – К.: ІАЕ УААН, 2003. – 650 с.
6. Ярошенко Ф.О. Птахівництво України: стан, проблеми і перспективи розвитку / Ф.О. Ярошенко. – К.: Аграрна наука, 2004. – 506 с.

В.М. КАРПОВ,  
к.е.н., Інститут економіки та прогнозування України НАН України

## Проблеми галузей транспортної інфраструктури на сучасному етапі розвитку національного господарства України

*У статті розглядаються проблеми основних галузей транспортної інфраструктури з точки зору їх відповідності вимогам забезпечення розвитку національного господарства країни, становлення ринкових відносин та підвищення ефективності їх діяльності.*

**Ключові слова:** проблеми розвитку транспортної інфраструктури, залізничний транспорт, водний транспорт, перспективи розвитку.

*В статье рассматриваются проблемы основных отраслей транспортной инфраструктуры с точки зрения их соответствия требованиям обеспечения развития национального хозяйства страны, становления рыночных отношений и повышения эффективности их деятельности.*

**Ключевые слова:** проблемы развития транспортной инфраструктуры, железнодорожный транспорт, водный транспорт, перспективы развития.

*In the article the problems of basic industries of a transport infrastructure are examined from the point of view of their accordance to the requirements of providing of development of national economy of country, becoming of market relations and increase of efficiency of their activity.*

**Постановка проблеми.** Розвиток транспортної інфраструктури не повністю задовольняє потреби національного господарства та населення. За роки незалежності основні галузі транспортної інфраструктури, крім успадкованих від

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Радянського Союзу, набули проблеми, що виникли в період її незалежного розвитку.

У статті досліджуються успадковані та набуті проблеми розвитку транспортної інфраструктури, шляхи їх подолання. В зв'язку з цим актуальною стає проблема дослідження виникнення негативних явищ у розвитку транспортної інфраструктури та розробка пропозицій щодо їх усунення.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Вивчення проблем системоутворюючих галузей транспортної інфраструктури базується на здобутках провідних вчених і наукових шкіл, роботи яких присвячені теоретико-практичним основам розвитку транспорту.

Вагомий внесок у цю царину досліджень зробили вчені Ю.С. Бараш [1], Б.В. Буркинський [2], Ю.Ф. Кулаєв [3], О.М. Кривопішин, Макаренко, Г.Д. Ейтугіс [4, 5], Ю.М. Цвєтов [6], Є.М. Сич [7].

Незважаючи на вагомі здобутки науковців, у дослідженнях розкривалися окремо питання розвитку залізничного та водного транспорту. Дослідженням щодо розгляду розвитку залізничного та водного транспорту як єдиної системи транспортної інфраструктури не приділялося уваги. В статті проблеми розвитку залізничного та водного транспорту пов'язані через розгляд єдності їх діяльності та місця в загальній системі транспортної інфраструктури.

**Метою статті** є дослідження процесу функціонування транспортної інфраструктури України, визначення проблеми цієї сфери, розроблення пропозицій щодо подолання негативних тенденцій її розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Залізничний транспорт є найрозвинутішим в Україні, за загальною довжиною колії він посідає четверте місце в світі (після США, Росії та Канади). Питома вага залізниць у загальному вантажообігу України становить 50%. Особливу роль залізниці відіграють в паливно-енергетичному та гірничо-металургійному комплексах та будівельній промисловості.

Функціональне домінування залізничного транспорту, попри його гіпертрофовану частку, все ж має певні рамки. В останні п'ять років спостерігається повільна, проте стала динаміка зменшення ролі залізниці в транспортному комплексі. Це обумовлено як суто технічними чинниками, так і недосконалістю державної політики. Очевидно, що в міру збільшення ролі країн «далекого зарубіжжя» в зовнішньоторговельному балансі України розширення експорту стримуватиметься через технічні аспекти (наприклад, різниця ширини колії). В той же час обмеження ролі залізниці у внутрішніх комунікаціях мають іншу природу.

В останні роки основним стримуючим чинником розвитку залізничного транспорту було подальше старіння основних фондів Укрзалізниці, де міра зносу досягла 94,4%! Відмітимо, що в цій галузі зосереджена велика частина основних фондів України, якщо брати їх первинну (переоцінену) вартість – 3,8 з 6,65 трлн. грн. А ось залишкова вартість основних засобів тут оцінена всього в 213 млрд. грн.

Інакше як катастрофічною не можна назвати ситуацію на залізничному транспорті. У квітні с. р. «Укрзалізниця» визнала, що знос її локомотивного парку досяг 80%. У травні з'явилися дані що знос парку тепловоза становить взагалі 97%, а електровозів – 90%. У країні налічується 2447 тепловозів (але експлуатується тільки 1454) і 1863 електровози (експлуатується 1271), і багато з цих машин було побудовано ще в 50–ті – 60–ті роки минулого століття.

Середній вік електровоза в нашій країні – 36 років, магістрального і маневрового тепловоза – відповідно до 24 і 29 років. Тільки найближчими роками з експлуатації у зв'язку зі зносом доведеться вивести 195 електровозів (у 2011–му – 181) і 340 тепловозів.

При цьому, як визнала влада, попередній план оновлення локомотивного парку був зірваний: за останні два роки замість 172 машин придбали лише 49, що ставить під сумнів і виконання нинішніх планів модернізації.

В Україні зношено 97% тепловозів.

Знос приміського рухомого складу виглядає так: по електропоїздах – 80,3%, по дизель-поїздах – 93,1%.

Робиться непридатним і парк залізничних вагонів. У 2005–2010 роках Укрзалізниця вивела з експлуатації близько 28,5 тис. вантажних вагонів, а придбано натомість лише трохи більше 5 тис. (у 2009 році взагалі жодного). За те у 35 тис. вагонів був продовжений термін служби.

Нині Укрзалізниця (без приватних операторів вагонів) має в розпорядженні парк з 120 тис. вантажних вагонів. З них 99,3% (!) випущені до 1990 року, понад 80% вичерпали свій нормативний термін служби. За планами залізничників, в 2011–2015 роках необхідно закупити 50 тис. вагонів; але чи буде це реалізовано – невідомо, оскільки в минулі роки подібні плани не виконувалися [8].

Також досить актуальною проблемою для залізничного транспорту є неефективне управління галуззю. Радянська модель розвитку вичерпала свій потенціал. На порядку денному головним завданням є проведення кардинальних якісних реформ, які покликані змінити систему господарських і регуляторних відносин. На даний момент в Україні Державна адміністрація залізничних доріг «Укрзалізниця» поєднує в собі функції: а) власника інфраструктури; б) оператора перевезень; в) органу формування тарифної політики; г) органу контролю за дотриманням законодавства на залізницях.

Поєднання в межах одного суб'єкта функцій учасника ринку і органа, що формує правила його функціонування, є анахронізмом планової економіки і суперечить логіці і принципам ринкової моделі. В такій системі управління з самого початку закладена можливість зловживання владою. Зокрема, коли в Україні спостерігався значний дефіцит вантажних вагонів, уряд лібералізував доступ приватних підприємств до залізничної інфраструктури. Для стимулювання збільшення кількості приватних вантажних вагонів в 2004 році їм були надані істотні знижки до тарифів. Проте коли Укрзалізниця почала втрачати клієнтів, які, будучи невдоволеними якістю її послуг,

почали звертатися до приватних перевізників, уряд в особі Міністерства транспорту і зв'язку почав збільшувати тиск на них, створюючи додаткові бар'єри.

У 2005–2006 роках Міністерство транспорту і зв'язку скоротило надані раніше преференції, проте в травні 2007 року знову їх відновило. Для окремих категорій продукції промисловості їхній розмір досягав 50%. У 2008 році політика відносно приватних перевізників знову була переглянута. Згідно з наказом Міністерства транспорту і зв'язку «Про індексацію тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України» від 17 січня 2008 року поряд із загальним підвищенням тарифів передбачено також урізання знижок на перевезення вантажів першого тарифного класу в піввагонах з 51 до 36% від тарифу, другого класу – з 39 до 20%, третього – з 33 до 16%.

Уряд підтримав пропозицію Укрзалізниці підвищити вантажні тарифи на 24% до кінця 2011 року, що дозволить компанії збільшити надходження від цього виду діяльності на 14% у цілому за рік. Українські вантажні тарифи по деяких позиціях на 60% нижчі, ніж у країн-сусідів, а постійне зростання цін на паливо і енергію вимагатиме від залізниці в 2011 році додатково витратити 2,5 млрд. грн.

На сьогодні близько 25% від загального українського парку вантажних вагонів знаходиться у власності приватних структур. Саме їх діяльність дозволяла частково компенсувати дефіцит вагонів Укрзалізниці. Непослідовна позиція держави в даному питанні є головною перешкодою для розширення обсягів приватних перевезень. У даному контексті є раціональним розділення функцій Укрзалізниці на регулятивні та господарські. Залізнична інфраструктура має стати відкритою як для державних компаній, так і для приватних.

Ще однією системоутворюючої складовою транспортної інфраструктури є водний транспорт, який також має свої суттєві проблеми. Стійке зростання економіки України, яке спостерігалось до кризи, збільшення та диверсифікація експортних та імпорتنих поставок продукції, а також нездатність вітчизняних залізниць забезпечити адекватне зростання пропускнуої спроможності сприяли погравленню діяльності водного транспорту та портового господарства. Особливо ця тенденція посилюється із зростанням обсягів торгівлі України з державами «далекого зарубіжжя» – ЄС, Азії, Америки та Африки. З цими регіонами Україна не має альтернативних комунікацій як через суто географічні, так через техніко-економічні чинники. Зокрема, серед останніх варто назвати різну ширину залізничних колій, що значно підвищує вартість транспортування вантажів залізничним транспортом в напрямку європейських країн, незважаючи на їхню географічну близькість. Україна також має наземні комунікаційні канали, що простягаються в напрямку азійських країн, які в останній час займають все більшу частку в зовнішньоторговельному обороті. Проте через значну відстань та необхідність проходження через кордони декількох держав наземний транспорт є занадто затратним.

Названі чинники сприяли тому, що, за виключенням країн пострадянського простору, на більшості інших напрямків домінуючим комунікаційним каналом став водний. Проте, незважаючи на певне погравлення, останній на сьогодні все ще знаходиться в досить тяжкому стані. Особливо це стосується морського та річкового флоту України, який продовжує стрімко скорочуватися. Якщо на 1 січня 1991 року, за даними Укрморречфлоту, у складі державних судноплавних компаній України налічувалося 375 морських суден дедевейтом 5,3 млн. т, то до кінця 2008 року сумарний дедевейт морських, річкових суден і суден «ріка–море», зареєстрованих в Україні, становив лише 1,14 млн. т. (Для порівняння: це приблизно дорівнює тоннажу 3–4 сучасних балкерів чи танкерів.) За допомогою такого флоту вдасться забезпечити сировиною не більше 2–3 металургійних підприємств в Україні. При цьому середній вік суден уже перевищив граничний для вантажного флоту 25-річний поріг.

В умовах загострення фінансової кризи особливо болісною для реального сектору економіки стає проблема зростання цін на продукцію та послуги з морської діяльності на споживчому ринку, нерозвиненість ринку морських перевезень у країні, слабкий розвиток морепромислового сектору, недостатнє використання органічних та мінеральних ресурсів морського дна тощо. Відсутність економічно спроможного механізму функціонування торговельного судноплавства та морегосподарчої діяльності разом з об'єктивними причинами, пов'язаними з розпадом СРСР, призвели до втрати значної матеріальної бази, економічного та частково кадрового потенціалу всіх видів морської діяльності, які за відсутності сприятливих умов відновлюються надто повільно, а у деяких випадках не відновлюються й зовсім.

У результаті в країні штучно створені умови, за яких національні експортери та імпортери не зацікавлені у найбільш вигідних умовах транспортування вантажів, рибалки – у привезенні виловів до власних берегів, суднобудівники – у будівництві суден для національних компаній тощо.

Одночасно Україна є непривабливою для транзиту вантажів через її невідповідність економічним та технічним вимогам морських портів, внутрішніх водних шляхів, судноремонту для суден іноземних власників, повнокомплектного суднобудування. В результаті транзитні перевезення не тільки зменшуються за обсягом, а й погіршується їхня структура у бік постійного збільшення частки дешевих та шкідливих речовин.

Середній рівень зносу основних фондів загалом на підприємствах морського і річкового транспорту становить близько 55,2%, зокрема гідротехнічних споруд – 45,1, портових кранів – 61,7, вантажних суден – 69,3, пасажирських суден – 82,8%. Фактичний середній вік флоту становить 14,2 року, суден «ріка – море» – 8,3, але більшість суден мають вік 16–25 років. Середній вік швидкісних теплоходів – 15 років. Чимало звичайних річкових суден законсервовані та підлягають розпродажу, 91,4% – мають вік понад 10 років, до 10 – 1,8%, і тільки 1,2% – до 5 років.

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Основою вантажного флоту є суховантажні судна, нормативний строк служби яких сягає 22–24 років. Слід зазначити, що суднам з терміном служби понад 15 років за вимогами екології забороняється заходити в порти розвинених країн, що значно обмежує конкурентоспроможність флоту. Понад нормативний строк експлуатуються 65,6% їх загальної кількості. До 20 років лише (30,3%) 356, молодше 10 років – (1,6%) 18. За останні п'ять років вантажний транспортний флот поповнився лише чотирма суднами.

Основні причини стрімкого скорочення тоннажу під українським прапором – це фізичне зношення флоту, відсутність фінансування будівництва нових суден, високі ставки оподаткування судноплавних компаній, відсутність сучасних заставних схем фінансування будівництва та купівлі суден.

Останнім часом набули особливої актуальності проблеми, пов'язані з ціноутворенням на транспортні послуги, які в літку 2009 року майже не призвели до кризової ситуації з експортом зернових, співіснуванням державних та недержавних суб'єктів господарювання та інші, що негативно впливає на інвестиційну привабливість морської діяльності.

На сьогодні участь України у світовій морській торгівлі обмежується 4,5 млн. т. вантажів, тобто 0,05% від її загального обсягу. Саме такий обсяг вантажів перевозиться суднами під державним прапором України. У той же час частка вантажів походженням із України становить 1%, а з урахуванням транзиту – 2% від обсягу світової морської торгівлі.

Частка у ВВП від діяльності морського транспорту країни постійно зменшується і на сьогодні становить трохи більше 2%, тоді як за умови використання потенціалу, отриманого на день незалежності, це могло б скласти більше 15 відсотків по морському транспорту та 10 відсотків по суднобудуванню й ремонту.

Якщо за останні сім років обсяги експорту транспортних послуг на вантажні перевезення, які надавалися українськими суб'єктами, скоротилися більше ніж на чверть, імпорт таких послуг за цей період збільшився майже у 1,5 рази.

Загалом, за останні 20 років частка вітчизняних перевізників експортно-імпортних вантажів у загальному їх обсязі скоротилася з 75 до 7,5%.

Поруч із загостренням конкурентної боротьби за морські перевезення одною із основних причин такого становища стала неконкурентоспроможність вітчизняного флоту на світовому фрахтовому ринку. Так, наприклад, середня тривалість експлуатації наявних в Українському Дунайському пароплаванні суден становить близько 30 років, а загальний рівень спрацювання рухомого складу вітчизняних компаній – майже 70%. При цьому до 80% суден експлуатують понад нормативний термін.

Перевезення внутрішнім водним транспортом штучно створені нерентабельними, оскільки Законом «Про залізничний транспорт» усупереч логіці на річкового перевізника перекладено плату за розведення залізничних мостів, введено великі екологічні платежі тощо. В той же час обсяги пе-

реробки вантажопотоків портами сусідньої Росії у першому півріччі 2009 року збільшилися на 10,7%, у тому числі за рахунок збільшення транзиту вантажів країн СНД.

З метою створення необхідних умов для вирішення накопичених проблем необхідно створити ефективний організаційно-економічний механізм розвитку морегосподарського комплексу України, що включатиме:

- комплекс заходів щодо захисту майнових прав підприємців та фінансових інтересів інвесторів і кредиторів, встановлення інвестиційно привабливої податкової системи;

- забезпечення економічної зацікавленості вкладання коштів у будівництво флоту, перш за все на українських верфях в результаті розвитку лізингової системи, пільг на оподаткування тієї частки прибутку, що інвестується у суднобудування, та відновлення українського суднобудування шляхом розробки заходів по зниженню собівартості робіт на 15–20% та підвищенню продуктивності праці до 40–50 т дедевіту за рік на одного працюючого (в Японії – 450 т, Південній Кореї – 250 т);

- інституалізацію в країні логістичної, фрахтової діяльності та діяльності з морського права, сприяння створенню єдиних операторів мультимодальних перевезень, операторів контейнерних терміналів в середині країни;

- розвиток можливостей портової системи щодо підвищення дедевіту суден, які обробляються, пропускнуої спроможності митних терміналів, забезпеченню всіх видів безпеки на морському транспорті.

Згідно з даними Держкомстату в Україні роль водного транспорту продовжує падати. В 2009 році водний транспорт продемонстрував найгіршу динаміку, обсяг перевезень вантажів становив всього 9,8 млн. т, що дорівнює лише 50% обсягу минулого року. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту у 2009 році порівняно з 2008 роком зменшилися на 54,5%, морського транспорту – на 43,5%. Закордонні перевезення вантажів морським транспортом скоротилися на 50,2%, річковим – на 34,4%.

Варто відзначити, що у 2010 році спостерігається поступове зростання обсягів перевезень водним транспортом – на 13% у порівнянні з 2009 роком. Насправді, офіційна статистика суперечить інформації з ринку, яка свідчить, що з 2005 року вантажоперевезення водним транспортом розвиваються досить динамічно, а падіння 2009 року не було настільки глибоким. Розходження офіційної статистики і реальної ситуації пояснюється тим, що значна частина торгового флоту України наразі працює під прапорами інших країн. Така ситуація обумовлена такими чинниками:

1. Діяльність суден під вітчизняним прапором пов'язана зі значним податковим навантаженням. Натомість більшість держав, які активно розвивають свої торгові флоти, пропонують пільговий режим оподаткування, що приваблює і українських моряків.

2. Відсутність достатніх преференцій, які заохочували українські судна переходити під національний прапор. Такими

могли б стати ексклюзивне право транспортування вантажів по внутрішніх річкових маршрутах.

3. Відсутність гарантій захисту суден з українських прапором з боку держави.

На даний момент особливе значення в зовнішньоторговельних відносинах України з країнами дальнього зарубіжжя мають морські торговельні порти. Проте розвиток морської інфраструктури стримується комплексом проблем, які можуть негативно відбитися в найближчій перспективі. Перш за все варто відзначити, що національні морські торговельні порти повільно втрачають контроль над транзитними потоками в чорноморському регіоні. Українські конкуренти на хвилі розквіту морської торгівлі, який тривав до кризи 2008 року, вкладали в інфраструктуру значні інвестиції, тоді як Україна довгий час не може прийняти чітку стратегію розвитку морських торговельних портів, визначитись з формою власності, механізмом і обсягами інвестування та визначити чіткі пріоритети їх діяльності. Як наслідок, Туреччина, Росія та Румунія стійко збільшують свою частку в загальному обсязі чорноморських перевезень.

Крім того, українська морська транспортна інфраструктура, як і залізниця, в останні роки не може задовольнити запити на послуги з боку національної економіки. Особливо гостро ця проблема виявлялася в період піку економічного зростання. Досить часто реалізація металопродукції на експорт гальмувалася обмеженою пропускною спроможністю портів. Крім того, вітчизняні промислові підприємства для своєї діяльності потребували все більше сировини, а саме вугілля, залізної та марганцевої руди тощо, проте українські порти не могли забезпечити обробку даних вантажів в достатній кількості. Це пояснюється тим, що українські порти з самого початку створювалися для експорту. Цю спеціалізацію не вдається переломити до сьогоднішнього дня, хоча обсяги імпортованих та експортованих перевезень вирівнюються.

Ресурси екстенсивного розширення експортної пропускної спроможності морських портів зараз практично вичерпані. Це обумовлено як природними чинниками, так і дефіцитом фінансових ресурсів.

Серед першої групи негативних чинників варто виділити той факт, що історично порти розташовувалися в межах міст, і зараз вони не мають в своєму розпорядженні резервних територій для подальшого розширення. Особливо це стосується портів Криму і Одеси, які розташовані в курортній зоні. Крім того, пропускна спроможність українських морських торговельних портів стримується вузькими залізничними каналами, які забезпечують доставку вантажів безпосередньо до причалів і складів.

Проблеми морського господарства України не лише справляють негативний вплив на експорт продукції, а й безпосередньо знижують темпи зростання виробництва в промисловості внаслідок неспроможності забезпечити імпорт сировини для потреб вітчизняної економіки. Так, підприємства національного гірничо-металургійного комплексу на-

разі потребують близько 13–15 млн. т коксівного вугілля, з яких лише сировину російського походження можна імпортувати залізничним транспортом.

Другий комплекс проблем актуальний для портової інфраструктури пов'язаний із фінансовими чинниками. Для кардинальної зміни ситуації українська морська інфраструктура вимагає багатомільярдних інвестицій вже в найближчій перспективі. Проте криза і без того звузила джерела фінансових ресурсів. Жоден з державних портів не здатний самостійно розвивати власні потужності своїми силами. Більш того, робота і реалізація планів стратегічного розвитку суттєво обмежені непослідовною політикою держави. Кон'юнктурне маніпулювання нормою відрахування доходів портів до бюджету суттєво ускладнює інвестування в довгострокові проекти.

Окрім цього, морські порти обмежені в можливостях виходу на боргові ринки. Статус державного підприємства не дозволяє їм оформляти кредити під заставу власного майна, тому позика вимагає рішення парламенту про державні гарантії.

### Висновки

1. Розвиток транспортної інфраструктури потребує комплексної співпраці між її системоутворюючими структурами.

2. Для ефективної взаємодії між цими структурами та їх розвитку необхідно вирішити низку проблем, зокрема:

- на залізничному транспорті:
  - докорінної технічної та технологічної модернізації залізниць;
  - розвиток транспортної мережі, насамперед системи транспортних коридорів;
  - прискорення оновлення рухомого складу;
  - впровадження прогресивних транспортних технологій; розвиток ринкового середовища на основі: удосконалення системи ефективного державного регулювання розвитку залізничного транспорту в монополній потенційно-конкурентній та конкурентній сферах; проведення інституційних перетворень;
  - підвищення безпеки транспортних процесів на основі: підвищення рівня безпеки руху поїздів; підвищення енергетичної та паливної ефективності; забезпечення стійкого програмно-цільового розвитку залізниць у взаємодії з іншими видами транспорту при змішаних перевезеннях;
  - проведення комплексу нормативно-правових, організаційних, економічних, технологічних, технічних та інформаційних заходів, що забезпечують інтеграційні процеси залізниць із закордонними видами транспорту, в тому числі розвиток експорту транспортних послуг;
  - реформування системи управління залізничним транспортом шляхом розмежування регуляторно-контрольних та виробничих функцій;
  - проведення економічних реформ у частині субсидування соціальних пасажирських перевезень;
- на водному транспорті:
  - вдосконалення системи економічних відносин між державою, з одного боку, судовласниками й операторами

флоту – з іншого, встановлення єдиного податку з тонни дедвейту замість чинного нині порядку оподаткування;

– створення системи економіко-правових відносин щодо захисту майнових прав судовласників та фінансових інтересів інвесторів і кредиторів;

– усебічне стимулювання зацікавленості підприємців у тому, щоб вкладати кошти в суднобудування, перш за все на українських верфях (розвиток лізингової системи, звільнення частки прибутку, що інвестується в суднобудування, від оподаткування, розробка заходів щодо зниження собівартості робіт на 15–20% і підвищення продуктивності праці до 40–50 т дедвейту за рік на одного працівника);

– забезпечення інституціалізації логістичної, фрахтової, юридичної (у галузі морського права) діяльності, сприяння створенню служб єдиних операторів мультимодальних перевезень і контейнерних терміналів;

– розвиток можливостей портової системи з підвищення дедвейту суден, що обробляються, пропускну здатності митних терміналів, усіх видів безпеки на морському транспорті;

– організація конкурентного доступу до вітчизняної вантажної бази, який визначатиметься тільки економічним результатом для учасників зовнішньоекономічної діяльності;

– усебічна підтримка національного торговельного мореплавства на недискримінаційній основі, що дозволить українським перевізникам користуватися природними перевагами, проте в принципі не позбавлятиме таких можливостей будь-яке іноземне судно;

– перевезення експортних вантажів флотом, зафрахтованим переважно українською стороною торгового контракту, тобто поширення практики, коли продавець і покупець обумовлюють в його тексті обсяг вантажу, що перевозиться флотом, який фрахтується українською стороною на засадах конкурентного доступу, безвідносно до встановлених транспортних правил;

– реалізація національного режиму в судноплаванні, що передбачає всіляке сприяння судам під всіма без винятку прапорами, на які не поширюються санкції міжнародного співтовариства, тобто йдеться про режим, тотожний тому, яким користуються судна під національним прапором;

– рівні економічні можливості, тобто умови реєстрації національного тоннажу мають бути схожі з тими, в яких працюють іноземні судовласники основних конкурентів, з обов'язковим дотриманням високих вимог до всіх видів безпеки в судноплаванні, встановлених світовою спільнотою;

– типізація в проектуванні суден, завдяки чому виконуватимуться вимоги міжнародних стандартів судноплавання, зокрема щодо всіх видів безпеки, з обов'язковим державним наглядом за проходженням проектів і будівництвом суден;

– гарантоване дотримання міжнародних принципів, норм і правил у лінійному секторі торговельного мореплавства України, що забезпечить рівень послуг, які надаються національним вантажовласникам, адекватний вимогам світової спільноти до морських лінійних перевізників на основі створення загальнодержавної системи нагляду.

### Література

1. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом: [монографія] / Ю.С. Бараш, 2-ге вид. перероблене і доп. – Д.: Вид. Дніпропетровського нац. ун-ту зал. тр-ту, 2006. – 264 с.
2. Буркинський Б.В. Инвестиционный потенциал региона. Политика мобилизации интегрального ресурса региона: в 2 кн. гл. VIII / Рук. авт. кол-ва чл. корр. НАН Украины, д.э.н., проф. Б.В. Буркинський, д.э.н., проф. С.К. Харичков. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2002. – Кн. 2 – С. 96–152.
3. Кулаев Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: навч. посіб. / [Ю.Ф. Кулаев] – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2006.
4. Кривошшин О.М. Динаміка розвитку залізниці / О.М. Кривошшин, М.В. Макаренко, Г.Д. Ейтутіс. – Київ, 2007.
5. Кривошшин О.М. Столична магістраль в цифрах і фактах / О.М. Кривошшин, Г.Д. Ейтутіс. – Київ, 2006.
6. Цветов Ю.М. Першочергові заходи при формуванні транспортної галузі України / Ю.М. Цветов, Л.Н. Соколов // Вісник центр. наук. центру Транспортної академії України. – Вип. 2. 2009.
7. Сич Є.М. Закони економіки транспорту: [монографія] / Є.М. Сич, В.М. Кислий. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2009.
8. Королев Д. Украина и далее работает на износ... / Д. Королев // Еженедельник 2000. – 2011. – №40.

Г.В. ЗЯБЧЕНКОВА,  
ст. викладач, КНТЕУ

## Застосування справедливої оцінки основних засобів в обліку

*У статті висвітлено питання, пов'язані з оцінкою основних засобів за справедливою вартістю. Надано рекомендації стосовно визначення справедливої вартості, особливостей сфери її застосування.*

**Ключові слова:** справедлива вартість, ринкова вартість, історична вартість, переоцінка основних засобів.

*В статье отражены вопросы, связанные с оценкой основных средств по справедливой стоимости. Предоставлены рекомендации относительно определения справедливой стоимости, особенностей сферы ее использования.*

**Ключевые слова:** справедливая стоимость, рыночная стоимость, историческая стоимость, переоценка основных средств.