

класифікація об'єктів бухгалтерського обліку на монетарні і немонетарні.

Монетарні активи (зобов'язання) - це облікові об'єкти, які або знаходяться у формі грошей, або будуть сплачені або отримані у вигляді обумовленої суми грошей.

Немонетарні активи (зобов'язання) - це облікові об'єкти, реальна грошова оцінка яких міняється з часом і зміною цін.

Розглядається також такий ринковий фактор, як ризик, та його вплив на прийняття інвестиційних рішень.

Для аналізу інвестиційних проектів в морських портах в умовах ризику можна використовувати такі моделі:

1. Імітаційна модель оцінки ризику. Можна використовувати модифікації цієї методики, що передбачають застосування кількісних імовірнісних оцінок.

2. Методика зміни грошового потоку. На відміну від попередньої методики в цій методиці необхідно оцінити вірогідність отримання заданої величини грошового потоку для кожного року і кожного проекту.

3. Методика поправки на ризик коефіцієнту дисконтування.

УДК 658.152:656.2.001.76

ПЕРЕДУМОВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Челядінова Н.Г., асистент (УкрДАЗТ)

Виходячи з даних галузевої статистики і макроекономічної інформації, досягненню перспективних параметрів розвитку залізничного транспорту України перешкоджають такі глобальні проблеми, як значний знос основних фондів та недостатній обсяг інвестування галузі.

Основну частку в структурі капітальних інвестицій на Південній залізниці, займають статті «капітальне будівництво» - 33% і «рухомий склад» 33%. Далі «модернізація» - 26%, «обладнання» і 5%. Інша частина доводиться на «інші матеріальні й нематеріальні активи». Стаття «капітальне будівництво» включає наступні напрямки капітального інвестування: електрифікацію ділянок Південної залізниці, модернізацію стрілок і сигналів ЄЦ, модернізацію залізничного напрямку (Електрифікацію дільниці Полтава -Кременчук - Бурти), технічне переоснащення оперативно - технологічного зв'язку на дільниці Харків - Основа-Букіне, будівництво автодорожнього шляхопровода на 799 км дільниці Харків-Мерефа, реконструкція вагонних депо, вокзальних комплексів,

впровадження вагономийного комплексу на вагонній дільниці Харків -Сортувальний та ін. Стаття «рухомий склад» включає придбання електропоїздів змінного струму, рейкових автобусів, пасажирських і вантажних вагонів, машин і обладнання та ін. Стаття «модернізація» являє собою наступні напрямки інвестування: модернізація рухомого складу, дрезин, впровадження лічильників електричної енергії, трансформаторів струму, модернізація підстанцій, рухомого складу - встановлення приладів АЛС -МП, підстанцій - впровадження стаціонарних акумуляторних батарей систем освітлення - придбання світильників ГТУ, ремонтне - ревізійних дільниць, придбання електротехнічної лабораторії, модернізація будівель, споруд - газифікація будинків та ін.

Капітальне будівництво, оновлення рухомого складу та інші інноваційні проекти виконуються за рахунок фінансування Укрзалізниці та за допомогою власних коштів. У зв'язку з цим неможливо так само реалізувати великомасштабні інноваційно-інвестиційні проекти, що вимагають об'ємних довгострокових капіталовкладень (наприклад, будівництво колій високошвидкісного руху). Тому реалізація інвестиційних програм повинна відбуватися за участю зовнішніх інвестицій, залучення яких ускладнено через недосконалість законодавчої і методологічної бази.

Існуюча інвестиційна політика щодо залучення інвестицій для реалізації великомасштабних проектів у сфері залізничного транспорту повинна базуватися на механізмі, основою якого є сумісне фінансування і відповідальність всіх зацікавлених сторін. Вона повинна базуватися на аналізі перспективної зміни внутрішнього і зовнішнього середовища. Але, крім обліку традиційних макроекономічних, фінансово-технологічних, політичних, правових чинників, слід враховувати також вплив конкурентного оточення. Конкуренція з іншими видами транспорту виступить стимулом для інвестиційної діяльності залізничного транспорту України. Створення загальних взаємовигідних інфраструктурних проектів та оптимізаційних проектів з вантажовласниками дозволять Укрзалізниці повернути вантажопотоки, що йдуть на інші види транспорту, що збільшить обсяги перевезень залізничним транспортом.

УДК 656.2.08

БЕЗПЕКА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Безпеку на залізничному транспорті необхідно

розглядати в трьох площинах - безпека руху джерела підвищеної небезпеки, безпека від зовнішнього впливу, участь виду транспорту в системі національної безпеки держави.

Під забезпеченням безпеки руху на залізничному транспорті розуміється діяльність органів залізничного транспорту, органів державної влади й органів місцевого самоврядування, підприємств, установ і громадян, спрямована на безперебійне функціонування залізниць і недопущення виникнення аварійних ситуацій у перевізному процесі, а також на зниження наслідків можливих аварій.

Безпека руху на залізничному транспорті тісно пов'язана із забезпеченням схоронності вантажів і захистом життя й здоров'я пасажирів, охороною навколишнього природного середовища.

Залізничний транспорт становить основу транспортної системи України й покликаний у взаємодії з іншими видами транспорту вчасно і якісно забезпечувати життєдіяльність всіх галузей економіки, національну безпеку держави й потреби населення в перевезеннях і послугах.

Однак слід зазначити, що за останні роки залізничний транспорт зштовхнувся з іншою проблемою безпеки - він став привабливим об'єктом для терористичних актів і кримінальних діянь різного роду угруповань. Причому у силу специфіки, у тому числі свободи доступу до лінії, залізничний транспорт найбільш підданий погрози стороннього втручання.

Поряд зі злочинами терористичного характеру загрозу безпеці перевезень і роботи залізничного транспорту представляють також економічні злочини, пов'язані зі спробами неправомірного відчуження майна залізниць, поставками фальсифікованих і некондиційних деталей і матеріалів (підміна деталей), організацією небезпечних виробництв на об'єктах залізничного транспорту без відповідної ліцензії або з порушенням технології, діяльність стійких і чітко структурованих злочинних формувань, що займаються в т.ч. розкраданням і підміною деталей у ремонтних депо. Відзначені кримінальні зазіхання побічно загрожують забезпеченню нормальної роботи й безпеки залізничного транспорту, незважаючи на те, що в більшості випадків це не входить у злочинний задум організаторів і виконавців злочинів.

При цьому триваюче реформування залізничного транспорту створює можливості для розширення зазначеного переліку економічних злочинів, що представляють загрозу транспортній безпеці при реалізації структурно-економічного реформування залізничного транспорту, у т.ч. від незаконної підприємницької діяльності в таких галузях, як вантажні перевезення, ремонт рухомого складу й ін.. Це вимагає постійного пильного контролю за діяльністю зазначених підприємств із

метою виявлення й припинення діяльності несумлінних підприємців, які в бажанні оптимізувати свої видатки й підвищити прибутковість бізнесу можуть створювати погрозу функціонуванню залізничного транспортного комплексу.

Для протистояння виникаючим численним погрозам необхідно розробити комплексний механізм забезпечення безпеки на залізничному транспорті, який би враховував сучасні тенденції розвитку галузі, був пов'язаний з державною й регіональною системою безпеки.

УДК 656.073.454.003.13(477)

ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ РЕОРГАНІЗАЦІЇ ВІЙСЬКОВИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ – ДОСВІД США

*Шевченко А.І., провідний інженер контрольно-
ревізійного відділу Головного комерційного
управління (ДАЗТУ «Укрзалізниця»)*

Залізничні перевезення вантажів військового призначення (боєприпасів, зброї, військової техніки та ін.) відіграють життєво важливу роль в забезпеченні національної безпеки. Організацією цього процесу, зокрема, займається Центральне управління військових сполучень Збройних сил України, представництва якого знаходяться на усіх видах транспорту загального користування.

В США виконання цих функцій покладено на 1205-й батальйон армійського резерву, що спеціалізується на транспортуванні вантажів військового призначення по залізницям. Досвід показує, що цей батальйон є одним з найкращих в країні оператором по перевезенню таких вантажів.

На теперішній час в США є два експлуатаційних батальйонів залізничних військових сполучень: 757-й, що базується в Мілуокі, штат Вісконсін, та який забезпечує розгортання військової техніки за кордоном, та 1205-й, що базується в Мідлтауні, штат Коннектикут. До батальйону 1205 входить спеціалізований отряд, що обслуговує військово-морський термінал порту Санні-Пойнт (MOTSU), штат Північна Кароліна. Цей термінал є також пунктом базування 597-й армійської транспортної групи (TTG), яка займається плануванням, координацією діяльності та забезпеченням безпеки перевезень військових частин і підрозділів, техніки, боєприпасів та вантажів загального призначення для Міністерства оборони в морських портах Східного узбережжя США як в мирний, так і воєнний час.

Під час воєнних дій обов'язками цього батальйону є планування, координація додаткових