

## ДО ПИТАННЯ ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Ширяєва Л.В., Онешко С.В., Бордюгова Е.А.

Одеський національний морський університет

Дослідження присвячено особливостям оновлення основних засобів підприємств портової діяльності, як фондоемних підприємств, необхідності подолання технічного відставання у забезпеченні основних портових операцій. Визначені проблемні питання надійності портового обладнання і оптимальних термінів його служби, розбіжності між зносом, зафіксованим у бухгалтерському обліку та зносом, який відображає фактичний технічний стан основних засобів, вибору методу нарахування амортизації та терміну корисного використання. Встановлено, що оновлення портових споруд повинно бути стратегічним завданням, яке потребує виваженого аналізу та є необхідним кроком для збільшення вантажооборотів та поверненню обсягів обробки вантажів, втрачених унаслідок світової фінансово-економічної кризи.

**Ключові слова:** основні засоби, портові споруди, знос основних засобів, ефективність, підприємства портової діяльності.

**Постановка проблеми.** У ринкових відносинах необхідність оновлення основних засобів набуває все більшого значення, напряму впливає на конкурентоспроможність суб'єкта господарювання та є відомим важелем, який спонукає підприємства використовувати прогресивні технології та обладнання.

Необхідність технічного оновлення об'єктів портової інфраструктури, подолання технологічного відставання у забезпеченні основних портових операцій вимагає зосередження на питанні розширення та реконструкції портової інфраструктури на територіях існуючих морських портів та закріплення цих питань на законодавчому рівні [1, с. 329].

Підприємства портової діяльності в силу особливостей своєї діяльності відносяться до фондоемких підприємств, в структурі балансу яких домінуючу частину займають основні засоби, питома вага останніх в активах коливається на рівні 70-80% [2].

Важливість питання оновлення основних засобів для підприємств портової діяльності є досить актуальним, пов'язано з їх суттєвою роллю як засобів праці, без яких неможливо функціонування взагалі. За останні роки знос основних засобів підприємств портової діяльності значно збільшився та досягає майже 75-80% [3, с. 89]. Покупка нових основних засобів супроводжується значними капітальними вкладеннями, підприємство не завжди може мати необхідні фінансові ресурси, тому, як варіант, розглядається можливість їх оновлення, яке може бути здійснено у вигляді модернізації, реконструкції, технічного переобладнання, розширення та ін.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідження питань оновлення основних засобів підприємства розглядається багатьма науковцями, серед яких вважаємо виділити роботи Б.С. Бачевського, І.В. Заблоцької, О.О. Решетняка, Л.В. Ширяєвої, О.В. Шляги та ін.

Традиційний аспект відновлення основних виробничих фондів розглядається у роботах [4, 5, 6], у яких автори визначають досить укрупнені напрямки; на загальнодержавному рівні проведені дослідження в роботах [7, 8, 9], галузеві методичні розробки наведені у роботах [10, 11, 12].

В роботі О.В. Шляги [13] визначені сутність та принципи відтворення основних фондів, вияв-

лення особливостей існуючих джерел і підходів до оновлення основних фондів підприємств та можливостей їх застосування в умовах вітчизняних підприємств, розглянуті фактори ефективності відтворення основних фондів у розрізі ендогенних (залежать від конкретного підприємства) та екзогенних (зумовлені зовнішніми причинами).

Б.С. Бачевський, О.О. Решетняк, І.В. Заблоцька [14] достатньо детально розглядають проблеми відновлення основних виробничих фондів, фактори впливу на процеси відшкодування зносу та планування усунення зносу основних фондів на прикладі промислових підприємств.

Достатньо часто оновлення основних засобів підприємства взагалі, та підприємств портової діяльності зокрема, розглядається через призму амортизації [14, 15].

У дослідженні М.В. Матвиєнко розглядаються особливості формування амортизаційної політики морського торговельного порту та підприємств портової діяльності в рамках побудови політики управління основним капіталом, визначені основні труднощі формування ефективної амортизаційної політики та окреслені загальні підходи до їх подолання.

Важливого значення мають правові питання оновлення портових споруд, можливість на законодавчому рівні розвивати інфраструктуру у портовій зоні та реалізовувати проекти, пов'язані з розміщенням виробничих потужностей на прилеглій до порту території.

О.О. Квасніцька розглядає правове регулювання питання будівництва, реконструкції об'єктів портової інфраструктури та акцентує, що «змістовна конструкція статті 5 Закону про порти носить відсильний характер. Аналіз тексту даної статті дозволяє дійти висновку, що мова йде про будівництво лише нових морських портів, отже питання реконструкції (розширення) діючих морських портів законодавець залишив без уваги [1, с. 327].

В свою чергу, необхідно мати на увазі, що «інституціональні перетворення портової діяльності слід пов'язувати із створенням державою сприятливих умов для розвитку портів і портової діяльності. При цьому, насамперед, мають забезпечуватися: оновлення, розвиток, будівництво і підтримання у належному стані портових споруд

підхідних каналів та інших об'єктів забезпечення безпеки судноплавства, які мають стратегічне значення» [16].

В роботі О.М. Кібік визначено, що «підприємства портової галузі України в сучасних умовах підвищення інтенсивності конкурентної боротьби на портових ринках активно реформуються відповідно до змін зовнішнього та внутрішнього середовища. Стратегією розвитку морських портів України до 2038 р. визначено комплекс проблем функціонування та розвитку портової галузі. Безумовно всі визначені проблеми вимагають вирішення. Однак, серед проблем є ті, вирішення яких є важливою передумовою розв'язання інших. До таких проблем слід віднести повільне оновлення основних фондів морських портів, невідповідність їх технічного рівня вимогам щодо надання послуг із здійснення операцій з вантажами, відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів та захисту прав інвесторів. Наявність таких проблем є передумовою низьких темпів та ефективності відтворення капіталу підприємств портової діяльності, передусім морських портів [17, с. 138].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Дослідження літературних джерел, пов'язаних з питаннями оновлення основних засобів, дозволило визначити неефективність та невідповідність існуючих методів та методик відтворення основних фондів підприємств сучасним обставинам і вимогам діяльності, пов'язаним з нестабільністю, мінливістю ситуації щодо умов функціонування суб'єктів господарювання. Крім того, існують розбіжності у потребах підприємства та реальною можливістю здійснити процес оновлення.

На теперішні час поки ще не визначено термінів «основні засоби» та «основні фонди». Так, в економічній літературі та в податковому законодавстві існує поняття «основні фонди», а в бухгалтерському обліку «основні засоби». Дане питання досить детально відображено в роботі Д.Л. Кузьміна, проведено аналіз поглядів вчених щодо визначення поняття «основні фонди» та «основні засоби», умови визнання активу основним засобом та основним фондом згідно чинного законодавства. Погоджуємося, «що найбільш дискусійним питанням є ототожнення «основних засобів» з «основними фондами». Однією із причин даної проблеми є неправильне використання даних понять на законодавчому рівні» [18, с. 153].

Аналіз наявної спеціальної літератури з проблеми оцінки надійності обладнання і визначення оптимальних термінів його служби показує, що в існуючих методиках поки ще мало враховуються такі чинники, як:

- вплив режимів експлуатації;
- взаємодія з іншим обладнанням в рамках технологічних ліній;
- механізм зносу;
- вплив надійності на ефективність виробничого процесу;
- амортизаційна політика підприємства та ін.

Крім того, існують розбіжності між зносом, зафіксованим у бухгалтерському обліку та зносом, який відображає фактичний технічний стан основних засобів. Як приклад, можливо привести наступну ситуацію: коефіцієнт зносу портално-

го обладнання, розрахований як відношення суми нарахованого зносу до первинної вартості основних засобів, може бути нижче, ніж фактичний технічний стан того ж самого обладнання, яке використовується при різних (несприятливих) умовах (наприклад, на вугільному майданчику). Завдяки даним бухгалтерського обліку можливо варіювати їх залишковою вартістю за допомогою оцінки основних засобів, вибору методу нарахування амортизації та способу визначення терміну корисного використання. Даний факт не завжди відображає реальну вартість основних засобів та, як наслідок, ступень їх зносу.

Також важливим питанням є вибір методу нарахування амортизації, які по-різному відображають суму накопиченої амортизації та, відповідно, віднесення на витрати. Так, при прямолінійному методі нарахування амортизації відбувається як перенесення частини вартості основних засобів рівномірно, а при прискорених методах більша частина витрат приходить на перші роки експлуатації. Таким чином, можливо маневрувати витратами підприємства, зменшуючи розмір оподаткованого податку. Для підприємств портової діяльності, враховуючи значну вартість порталних споруд, вибір методу амортизації є важливим моментом та має носити справедливий характер. Слід констатувати, що наближення оцінки зносу до його фактичної наявності досі не може забезпечити ні один з методів нарахування амортизації.

**Мета статті.** Основною метою статті є визначення особливостей оновлення основних засобів підприємств портової діяльності та встановлення сукупності рішень пов'язаних з оцінкою ефективності їх оновлення.

**Викладення основного матеріалу.** Як відомо, термін служби основних засобів – найважливіший елемент будь-якої серйозної теорії капіталу. При постійній або зростаючій ефективності основний капітал не може застаріти раніше, ніж закінчиться його технічний термін служби. Однак, при низькій або нестабільній ефективності (норми прибутку) виникає проблема вибору технології, тобто оптимального моменту часу припинення старого виробничого процесу. Відносно вибору цього моменту економісти-класики дотримуються точки зору, що конкуренція призводить до мінімізації витрат. У сучасному контексті цей критерій (яким користуються підприємці) має на увазі, що для даної норми прибутку передчасне списання слід проводити тоді, коли балансова вартість частково зношеного обладнання стає негативною.

Подальша конкретизація постановки задачі про оптимальний термін заміни обладнання можлива вже не на макро-, а на мікрорівні. Вибираючи в якості об'єкта дослідження функціонування парку машин або обладнання окремого підприємства, можна врахувати значно більше технологічних, організаційних та економічних факторів, ніж при макроекономічному аналізі, фактично переносячи дослідження в площину операційного і логістичного менеджменту. Крім того, тут з'являється можливість використовувати концепцію прискореної амортизації, що активно дискутується в останні роки (зокрема, в Україні).

Економічно обґрунтоване управління відтворенням парків обладнання транспортних підприємств безпосередньо впливає на ефективність роботи останніх, на їх конкурентоспроможність і фінансову стійкість. Оскільки зазвичай знос устаткування протікає в виробничих умовах нерівномірно в часі, то технічний термін його служби є досить невизначеним, тобто може вважатися випадковою величиною з відомим, завдяки статистичним дослідженням, законом розподілу.

Оновлення виробництва за рахунок модернізації і автоматизації технологічного обладнання, як відомо, є основним фактором прискореного розвитку галузей народного господарства. В даний час в Україні цей процес йде недостатньо швидкими темпами, що пояснюється розгорненням політики приватизації і ослабленням державного контролю за реалізацією інноваційної стратегії розвитку економіки. У цій ситуації велике значення має поліпшення використання наявних основних засобів, причому основний акцент у вирішенні проблеми робиться на систему управління окремого підприємства. Це викликано тим, що саме на рівні підприємства концентруються питання простого і розширеного відтворення, і тому кожне підприємство зацікавлене у виборі тих підходів, які призводять до вирішення завдання визначення оптимальних шляхів технічного переоснащення. Важливу роль в обґрунтуванні стратегії відтворення основних засобів підприємства відіграє прийнята ним амортизаційна політика.

Для уникнення невідповідностей щодо економічного змісту основних засобів підприємства, будемо розглядати їх тлумачення за законодавчою рівні.

Основні засоби – матеріальні активи, які підприємство/установа утримує з метою використання їх у процесі виробництва/діяльності або постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких більш одного року (або операційного циклу, якщо він довший за рік) [19].

Процес постійного і безперервного оновлення й заміщення засобів праці, що відбуваються внаслідок морального і фізичного зносу, називається відтворенням основних засобів [13, с. 121].

В даному дослідженні процес оновлення основних засобів у зв'язку з їх фізичним і моральним зносом будемо розглядати як частину процесу їх відтворення, без процесу заміщення засобів праці на прикладі об'єктів портової інфраструктури.

Об'єкти портової інфраструктури – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту [20].

Об'єкти портової інфраструктури мають свої особливості, які пов'язані з умовами району будівництва, призначенням об'єкту, його конструктивністю, капітальністю та інше. Особливості також стосуються етапності будівельного процесу, процедури отримання дозвільних документів, що залежать від категорії складності об'єкта будівництва [1, с. 328].

Згідно з Державним класифікатором будівель та споруд ДК 018-2000 виділяють морські та річкові портові споруди (причали, доки, пристані, моли тощо) [21].

Загальна кількість гідротехнічних споруд, будівель, споруд, які обліковуються на балансах філій ДП «Адміністрація морських портів України» (ДП «АМПУ») зазначена в табл. 1, а структурне співвідношення по загальній довжині причальної лінії в розрізі філій представлено на рис. 1.

Як видно з даних табл. 1, найбільша кількість причальних споруд у Одеській, Іллічівській,

Таблиця 1

**Кількість гідротехнічних споруд, будівель, споруд, які обліковуються на балансах філій ДП «АМПУ» у 2016 р. [2]**

№	Філія ДП «АМПУ»	Кількість причальних споруд, од.	Загальна довжина причальної лінії, м	Кількість причальних споруд віком більше 25 років, од.	Кількість будівель та споруд, од.
1	Білгород-Дністровська філія	10	1 275,5	10	30
2	Бердянська філія	15	2 219,4	10	62
3	Філія «Дельта-лоцман»	1	23,0	1	122
4	Ізмаїльська філія	27	2 723,0	25	69
5	Іллічівська філія	28	5 249,6	26	184
6	Маріупольська філія	22	3 879,43	19	46
7	Миколаївська філія	22	3 928,44	19	170
8	Одеська філія	56	9 655,39	39	136
9	Філія «Октябрськ»	7	1 306,98	7	55
10	Ренійська філія	37	4 362,75	35	117
11	Скадовська філія	8	992,0	5	32
12	Херсонська філія	13	1 983,65	9	152
13	Южненська філія	17	2 828,1	9	39
	Всього	263	40 427,24	213	1 214

Ренійській філії, Миколаївській та Маріупольській філіях. Кількість причальних споруд віком більш 25 років в одиницях спостерігається по Одеській, Ренійській, Іллічівській, Ізмаїльській, Миколаївській та Маріупольській філіях. При цьому, кількість застарілих причальних споруд майже наближено до загальної кількості споруд. В структурному співвідношенні домінуючу частину займає Одеська філія – 23,9%, Іллічівська філія займає 13%, близько 10% – Ренійська, Миколаївська та Маріупольська філії.

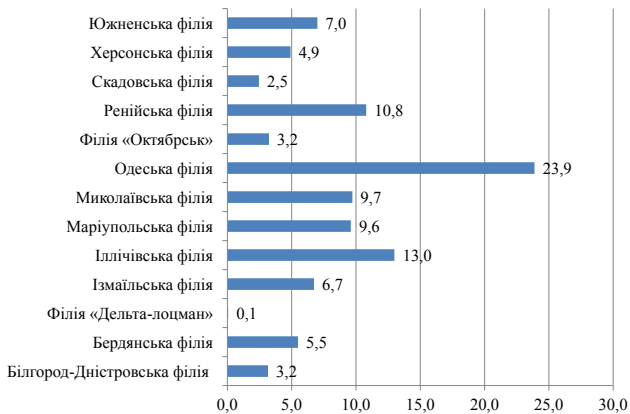


Рис. 1. Структурне співвідношення по загальній довжині причальної лінії в розрізі філій ДП «АМПУ» у 2016 р.

Важливим аспектом щодо визначення оновлення основних засобів підприємств портової діяльності є сукупність рішень, пов'язаних з оцінкою ефективності оновлення. Серед рішень, які характеризують стан причальних споруд виділяють:

- технологічний стан (параметри причалу, норми обробки суден, пропускна здатність причалу, чисельність працівників; навантаження на гідротехнічні споруди; проектні рішення (з опрацюванням альтернативних варіантів), забезпечення довговічності споруди, термін служби споруд);
- гідротехнічні рішення (навантаження на гідротехнічні споруди, забезпечення довговічності споруди, термін служби споруд);
- рішення щодо водопостачання, каналізації, пожежогасіння;
- електротехнічні рішення (характеристика споживачів електроенергії і електричні навантаження, джерела електропостачання, захисні пристрої, зовнішні мережі електропостачання, зовнішнє освітлення, заземлення, блискавко захист, енергозбереження);
- рішення щодо забезпечення підключення судів, що стоять біля причалу, до мережі зв'язку порту послуги зв'язку (установка причальних телефонних колонок, прокладка телефонного кабелю);
- рішення захисту споруд від небезпечних природних і техногенних факторів інженерні рішення (попередження аварійних ситуацій, організація безпечної експлуатації);
- економічні рішення (оцінка економічної ефективності оновлення причальних споруд, фінансовий аналіз проекту оновлення, аналіз чутливості).

В даній статті розглянемо більш детально економічні аспекти.

В основі прийняття рішення щодо оновлення причальних споруд з економічної точки зору доцільно використовувати рішення, направлені на оцінку економічної ефективності оновлення причальних споруд, фінансовий аналіз проекту оновлення, аналіз чутливості.

Критерієм оцінки економічної ефективності оновлення причальних споруд є термін окупності капітальних вкладень, який відповідає мініальному терміну повернення інвестицій без урахування зміни вартості грошей у часі за рахунок приросту щорічного прибутку, одержуваної в результаті експлуатації причалу. Основні методи, які доцільно використовувати при оцінці економічної ефективності оновлення об'єктів основних засобів:

- метод визначення терміну окупності інвестицій;
- метод розрахунку чистого наведеного ефекту;
- метод розрахунку індексу рентабельності інвестицій;
- метод розрахунку норми рентабельності інвестицій;
- метод розрахунку коефіцієнта ефективності інвестицій [23].

Фінансовий аналіз проекту оновлення включає урахування наступних факторів:

- рівень цін і тарифів за послуги;
  - темпи інфляції;
  - діючий курс валют НБУ та прогнозне коливання курсу валют;
  - податки (на додану вартість, на прибуток).
- Крім того, для обліку можливого впливу негативних факторів на основні показники проекту, доцільно здійснювати перевірку на чутливість, яка дозволяє аналізувати зміну основних інтегральних показників ефективності проекту в залежності від зміни одного з факторів впливу при незмінності інших. В якості основного показника зазвичай прийнятий чистий приведений дохід (NPV).

**Висновки та пропозиції.** Оновлення портових споруд повинно бути стратегічним завданням, яке потребує виваженого аналізу та є необхідним кроком для збільшення вантажопотоків та поверненню обсягів обробки вантажів, втрачених унаслідок світової фінансово-економічної кризи.

Для визначення об'єктів оновлення основних засобів необхідно враховувати об'єкти відновлення, а саме його види, форми, напрями, що найкращим чином відповідають новітнім вимогам, при цьому мати на увазі спрямованість та тенденції розвитку підприємства, його основних засобів, новітніх технологій, ринків збуту продукції (робіт, послуг).

В основу показників, які в повній мірі дозволять оцінити виробничі потужності та потенціал підприємства, доцільно включати вікову структуру основних засобів, розподіл на виробничу та невиробничу сферу виробництва, відношення до інноваційних технологій і перспективи заміни. Важливим фактором є вартісні характеристики з урахуванням реальних джерел фінансування.

**Список літератури:**

1. Квасніцька О.О. Будівництво об'єктів портової інфраструктури: теоретичні та практичні аспекти / О.О. Квасніцька // Економіко-правовий розвиток сучасної України: матер. III Всеукр. наук. конф. студ., аспір. та молодих вчених (22-23 листопада 2013 р., м. Одеса) / за ред. д.е.н., проф. О.М. Кібік, д.ю.н., проф. О.П. Подцерковного; Національн. ун-т «Одеська юридична академія» – Одеса: Фенікс, 2013. – С. 327-330.
2. Фінансові плани водного транспорту // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/timeline/Plani.html>
3. 100 найбільших державних підприємств України. Річний звіт за 2014 рік // Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. – 2014. – 192 с.
4. Бачевский Б.Е. Вопросы анализа производства в планировании технического перевооружения действующих предприятий // Экономические проблемы научно-технического прогресса в промышленном производстве. – Саратов, 1985. – С. 14-16.
5. Бричко А.С. Управление процессом замены оборудования в промышленных фирмах США. – Киев: УкрНИИ-ИНТИ, 1976. – 40 с.
6. Економіка підприємства: Підручник / За заг. ред. С.Ф. Покропивного. – Вид. 2-ге, перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2001. – 528 с.
7. Назарбаева И. Операции по улучшению основных фондов / И. Назарбаева, Р. Назарбаева // Бизнес. – 2000. – 1 янв. – Приложение «Бухгалтерия», № 1-2. – С. 106-116.
8. Носов Н.П. Управление техническим перевооружением объединения. – М.: Экономика, 1989. – 157 с.
9. Обновление основного капитала в США: Пер. с англ. / Общ. ред. Ю.В. Куренкова. – М.: Прогресс, 1977. – 344 с.
10. Гапоненко А.Л. Моральный износ и обновление орудий труда. – М.: Мысль, 1980. – 155 с.
11. Довженко Г. Технопарки: прорив у майбутнє // Урядовий кур'єр. – 2000. – 16 травня. – № 86. – С. 4.
12. Оппенлендер К.Г. Технический прогресс: воздействие, оценка, результаты: Сокр. пер. с нем. – М.: Экономика, 1981. – 176 с.
13. Шляга О.В. Відтворення основних фондів підприємств: сутність, види, джерела [Електронний ресурс] / О.В. Шляга, Б.В. Масилюк // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2014. – Вип. 7. – С. 120-128. – Режим доступу: [http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia\\_7\\_120.pdf](http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_7_120.pdf)
14. Бачевський Б.С. Відшкодування зносу основних виробничих фондів: Навч. посіб. / Б.С. Бачевський, О.О. Решетняк, І.В. Заблоцька. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 176 с.
15. Матвиенко М.В. «Справедлива» та «правдива» амортизація основного капіталу морського торговельного порту / М.В. Матвиенко. – 2008. – С. 93-101. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/old\\_jrn/Soc\\_Gum/Rmugt/2008\\_28/Files/08\\_Matvienko.pdf](http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2008_28/Files/08_Matvienko.pdf)
16. Роздержавлення морських торгових портів в Україні. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://matveygetman.livejournal.com/5327.html>
17. Кібік О.М. Відтворення цілі реструктуризації капіталу підприємств портової діяльності / О.М. Кібік, О.О. Брагарник // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. – 2014. – № 2(1). – С. 138-141. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/riprp\\_2014\\_2%281%29\\_30](http://nbuv.gov.ua/UJRN/riprp_2014_2%281%29_30)
18. Кузьмін Д.Л. Основні засоби і основні фонди: порівняльний аспект / Д.Л. Кузьмін // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. – 2012. – Вип. 2(23). – С. 148-155.
19. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби», затв. Наказом Міністерства фінансів України від 27.04.2000 р. № 92. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00>
20. Закон України «Про морські порти України» від 04.07.2013 р. № 406-VII. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
21. Державний класифікатор будівель та споруд ДК 018-2000 // Наказ Держстандарту України від 17.08.2000 № 507. – Київ, Держстандарт України, 2000. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uazakon.com/big/text320/pg1.htm>
22. Фінансові плани водного транспорту // Міністерство інфраструктури України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/timeline/Plani.html>
23. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: монография / В.В. Жихарева. – Одеса: ИПРЕЕД НАН України, 2010. – 480 с.
24. Ширяева Л.В. Методы и модели управления воспроизводством парков оборудования. Вероятностный подход: Монография. – Одесса: Астропринт, 2008. – С. 210-220.

**Ширяева Л.В., Онешко С.В., Бордюгова Е.А.**

Одесский национальный морской университет

## **К ВОПРОСУ ОБНОВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ПРЕДПРИЯТИЙ ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

### **Аннотация**

Исследование посвящено особенностям обновления основных средств предприятий портовой деятельности, как фондоемких предприятий, необходимости преодоления технического отставания в обеспечении основных портовых операций. Определены проблемные вопросы надежности портового оборудования и оптимальных сроков его службы, разногласия между износом, зафиксированным в бухгалтерском учете и износом, который отражает фактическое техническое состояние основных средств, выбора метода начисления амортизации и срока полезного использования. Установлено, что обновление портовых сооружений должно быть стратегической задачей, требующей взвешенного анализа, и является необходимым шагом для увеличения грузопотоков и возврата объемов обработки грузов, утраченных вследствие мирового финансово-экономического кризиса.

**Ключевые слова:** основные средства, портовые сооружения, износ основных средств, эффективность, предприятия портовой деятельности.

**Shiryaeva L.V., Oneshko S.V., Bordyugova E.A.**

Odessa National Maritime University

## **TO THE QUESTION RENEWAL FIXED ASSETS OF ENTERPRISES OF PORT ACTIVITY**

### **Summary**

Research is devoted to the peculiarities upgrade fixed assets port activity as the funds of capacious enterprises need to overcome technological lag in providing basic port operations. Identified areas of port equipment reliability and optimum battery life, differences between depreciation, recorded in accounting and depreciation, which reflects the actual technical condition of property, choose the method of depreciation and useful life. Established that the upgrade port facilities should be a strategic objective that requires a careful analysis and necessary step to increase the volume of cargo and return cargo handling lost as a result of the global financial-economical crisis.

**Keywords:** fixed assets, port facilities, depreciation of fixed assets, efficiency, enterprises of port activity.