



ФІНАНСОВО–КРЕДИТНА І ГРОШОВА ПОЛІТИКА

УДК 336.67

Горященко Ю.Г.,
к.е.н., доцент кафедри обліку та економічного аналізу
Дніпропетровська державна фінансова академія

ФІНАНСОВИЙ АНАЛІЗ СТАНУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ТА ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ ПРОЦЕСУ ЇХ ВІДТВОРЕННЯ

Horiaschenko Yu.H.,
cand. sci. (econ.), associate professor
of accounting and economic analysis department
Dnipropetrovsk state financial Academy

FINANCIAL ANALYSIS OF FIXED ASSETS AND SOURCES OF FUNDING THEIR RENOVATION

Постановка проблеми. Проблеми оновлення основних засобів, їх простого і розширеного відтворення є тим ключовим питанням, відповідь на яке дає можливість визначити ефективність розвитку залізничного комплексу країни у цілому.

Аналіз відтворення основних засобів на підприємствах залізничного транспорту показав відсутність реалізації основних функцій управління відтворенням матеріально-технічної бази. Звичайно, головною причиною забезпечення низької ефективності управління процесами відтворення є невідповідність або неузгодженість існуючих потреб підприємств та їх реальних фінансових можливостей. Все це зумовлює необхідність удосконалення управління відтворенням основних засобів підприємств, що в цілому сприятиме підвищенню прибутковості та результативності як окремого підприємства, так і залізничної галузі в цілому.

Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки констатує, що на сьогоднішній день технічний стан рухомого складу не відповідає сучасним вимогам для транспортної системи ХХІ ст. Однією з найгостріших проблем залізниць є фізичне та моральне старіння локомотивного парку [1].

Відповідно до п. 2.9 Звіту про фінансово-господарський стан Державного підприємства “Придніпровська залізниця”, перспективи його розвитку пов’язані, в першу чергу, з “оновленням та модернізацією основних засобів транспортно-дорожнього комплексу з метою досягнення їх конкурентоспроможності на зовнішньому та внутрішньому ринках”.

Зважаючи на висунуті завдання підприємств залізничного комплексу, на сучасну ситуацію в галузі транспорту та зв’язку, а також на численні публікації зарубіжних і вітчизняних науковців, вважаємо дослідження актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам відтворення основних засобів, інвестування в об’єкти залізничного транспорту присвятили праці такі вчені і дослідники, як М.А. Демченко, В.П. Ільчук, О.О. Лемішко, І.О. Мазуркевич, М.М. Урсуляк та ін. Аналіз стану наукової розробки та джерельної бази дослідження свідчить про те, що сьогодні з’явилася значна кількість публікацій, присвячених пошуку джерел залучення коштів у розвиток залізниць та їх модернізацію, серед них – В.Г. Андрійчук, Д.В. Ванькович, Н.М. Колесникова, І.О. Макаренко, Ф.І. Хусаїнов та ін. Однак у більшості наукових розвідок мало уваги приділено врахуванню галузевих особливостей колійного господарства, в першу чергу –

характеру протікання фінансово-економічних процесів за державної форми власності. Це свідчить про актуальність обраної теми та напрямку дослідження.

Постановка завдання. Метою дослідження є обґрунтування основних напрямів і сучасних тенденцій у розвитку залізничного комплексу на прикладі ДП “Придніпровська залізниця”.

Поставлена мета конкретизована у таких дослідницьких цілях:

- проаналізувати технічний стан основних засобів ДП “Придніпровська залізниця”;
- виявити залежність технічних засобів від зміни вартості необоротних активів підприємства;
- визначити основні джерела фінансового забезпечення основних засобів для підприємств залізничного комплексу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Економічна сутність та матеріально-речовий зміст основних засобів виступають визначальними характеристиками в окресленні їх значення для здійснення відтворювальних процесів, функціонування та розвитку будь-якої господарської діяльності. Вся сукупність наявних виробничих засобів складає лівову частину національного багатства країни за питомою вагою [2].

Вирішальними у фінансово-господарській діяльності підприємств є проблеми відтворення основних засобів, їх спрацювання і морального старіння (рис. 1).

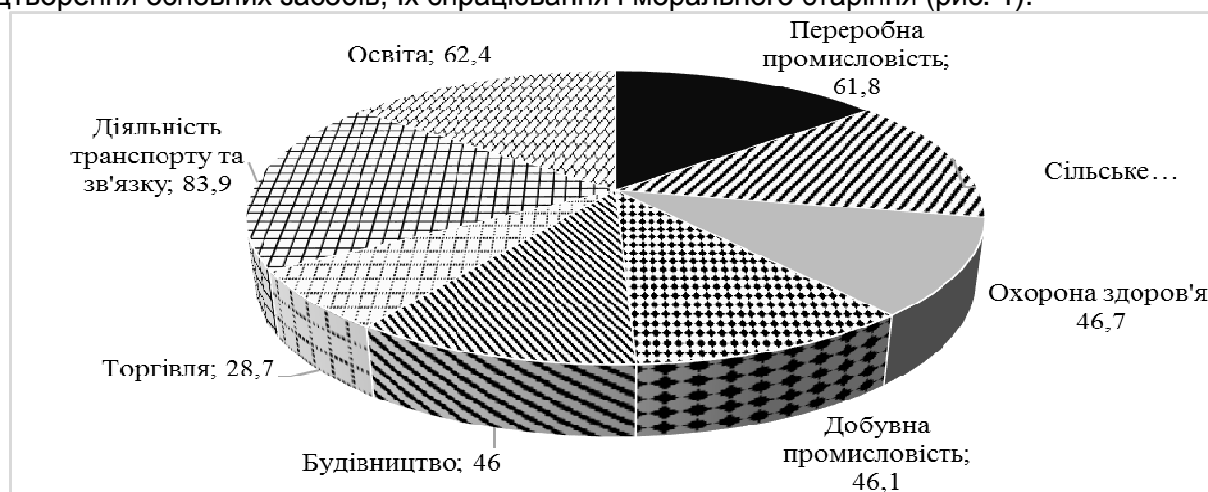


Рис. 1. Степінь зносу основних засобів підприємств різних галузей економіки у 2010 р., %

Джерело: складено автором на основі [6]

Згідно з інформацією про фінансово-господарський стан ДП “Придніпровська залізниця”, п. 2.2, основою діяльності підприємства визначено обслуговування Дніпропетровської, Запорізької областей та Автономної Республіки Крим, а саме:

- надання послуг з перевезення вантажів та пасажирів;
- здійснення всіх видів ремонтів рухомого складу;
- здійснення метрологічних робіт та метрологічного нагляду;
- будівельна діяльність, будівництво та монтаж інженерних і транспортних мереж;
- здійснення торгівельної діяльності у сфері оптової та роздрібної торгівлі продовольчими на непродовольчими товарами;
- реконструкція та реставрація споруд залізничного призначення тощо.

На рис. 2 наведено порівняння за критерієм – вартість основних засобів – всіх залізниць України станом на 01.01.2011 р.: Придніпровської, Південної, Південно-західної, Львівської, Одеської та Донецької.

Фінансово-економічні механізми відновлення основних засобів залежно від напрямку розвитку виробничого комплексу можна поділити на наступні категорії:

- 1) деградаційний – погіршення якісного стану та кількісного складу основних засобів;
- 2) консервативний – перебування якісного стану та кількісного складу основних засобів на постійному рівні;
- 3) прогресивний – покращення якісного стану та кількісного складу основних засобів.

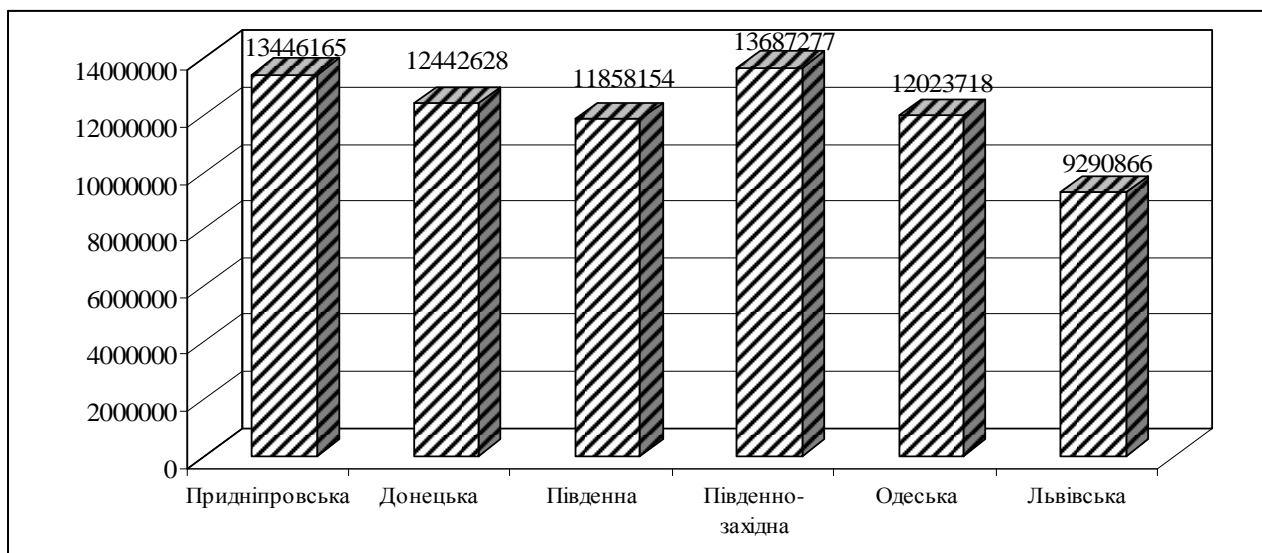


Рис. 2. Вартість основних засобів залізниць України на 01.01.2011 р., тис. грн

Джерело: складено автором на основі [6]

Основними джерелами залучення коштів у розширене відтворення основних засобів керівництво Укрзалізниця на сьогодні залізниць вбачає приватні інвестиції, кредити та механізм лізингу [3] (табл. 1).

Таблиця 1

Інвестиційні проекти залізничного транспорту (станом на 2010 р.)

Джерела фінансування	Обсяг, млн. грн	Питома вага, %
Державний бюджет	–	–
Місцеві бюджети	–	–
Власні кошти	5698,8	65,34
Залучені кошти	3022,4	34,66
Всього	8721,2	100,00

Джерело: складено автором на основі [1]

В цілому, джерела фінансового забезпечення відтворення основних засобів підприємств можна розподілити на власні, централізовані та залучені фінансові ресурси. До власних джерел фінансового забезпечення відтворення основних засобів підприємств відносять прибуток від основної операційної та іншої операційної діяльності; від фінансово-інвестиційної діяльності; від позареалізаційних операцій; амортизаційні відрахування; надходження від реалізації вибулих основних засобів. Специфічним джерелом фінансування відтворення основних засобів, що не вимагає вкладень, є їх індексація. Головним джерелом відтворення основних засобів є амортизаційні відрахування і прибуток (рис. 3).

Підґрунтям стосовно реалізації процесу відтворення на підприємствах в сучасних умовах господарювання є процесно-функціональний підхід щодо розуміння процесу кругообігу основних засобів, кожна стадія якої має свої особливості як відносно власного функціонального призначення, так і використовуваних методів планування. Так, процес формування основних засобів є вихідним при реалізації кругообігу основних засобів, тому має суттєвий вплив на подальші процеси їх освоєння, використання та відшкодування. З метою підвищення ефективності управління відтворенням основних засобів даний процес слід планувати з урахуванням стратегічного напрямку розвитку підприємства на основі методу цільового планування, тобто виходячи з поставлених цілей. Такий підхід враховує попит на реалізацію вантажних транспортних перевезень кожного окремого підприємства, рівень прибутковості та відповідну частку ринку, що його займає підприємство. Із зниженням

попиту на перевезення зменшуються поточні потреби підприємства щодо розширення його матеріально-технічної бази, що призводить до перегляду форм та методів відтворення основних засобів. Формалізовано описує процес формування та освоєння основних засобів коефіцієнт технічної оснащеності. Оптимальне значення даного показника характеризує специфіку господарської діяльності підприємств різного галузевого спрямування. При цьому, головним чинником підвищення результативності реалізації вантажних залізничних перевезень є активна їх частина, представлена транспортними засобами. Відповідно, з метою підвищення вантажообороту, частка активної частини основних засобів повинна становити в межах 50 – 75% [4, с. 38-41].

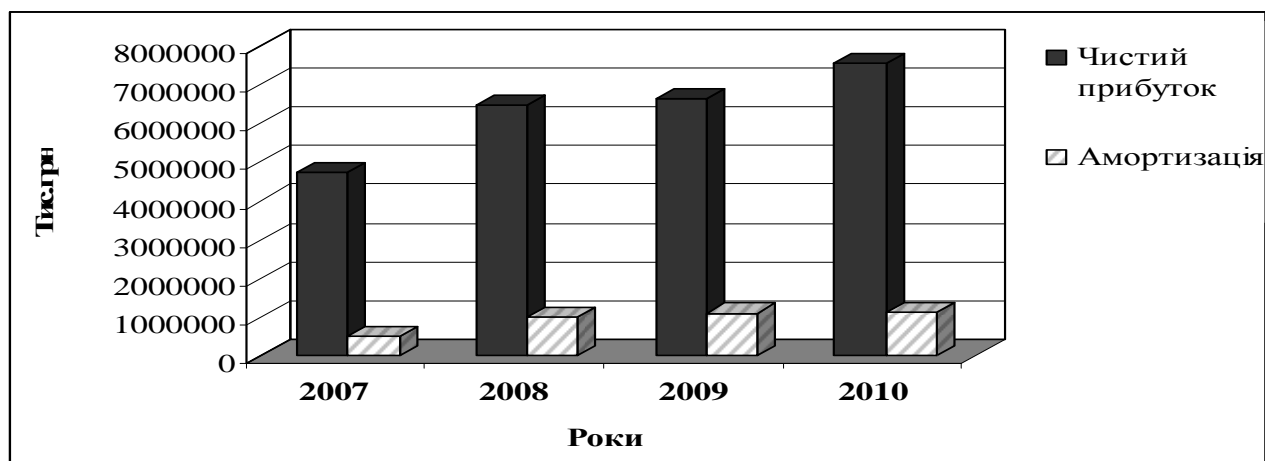


Рис. 3. Основні джерела відтворення основних засобів ДП “Придніпровська залізниця”

Джерело: складено автором на основі [2]

У табл. 2 проаналізовано технічний стан основних засобів ДП “Придніпровська залізниця”, визначена залежність технічних засобів від зміни вартості необоротних активів підприємства.

Таблиця 2

Показники технічного стану та руху основних засобів ДП “Придніпровська залізниця” на 01.01.2012 р.

Показники	Формула	01.01.2011	01.01.2012	Абсолютне відхилення
1. Первісна вартість основних засобів, тис.грн	x	506159909	506148272	-11637
2. Залишкова вартість основних засобів, тис.грн	x	13448814	12880521	-568293
3. Знос, тис. грн.	x	492711095	493267751	556656
4. Необоротні активи, тис. грн.	x	13735103	13163261	-571842
5. Власний капітал, тис. грн.	x	11707927	12904486	1196559
6. Виробничі запаси, тис. грн.	x	257733	243286	-14447
7. Незавершене виробництво	x	721	32200	31479
8. Валюта балансу, тис. грн.	x	16436786	16164831	-271955
9. Коефіцієнт придатності, %	100-(10)	2,67	2,55	-0,12
10. Коефіцієнт зносу, %	(3)/(1)*100	97,34	97,46	0,12
11. Коефіцієнт реальної вартості майна, %	pp.(030+100+120)/280	0,83	0,81	-0,02
12. Індекс постійного активу	p.080/380	1,173	1,020	-0,153

* розрахунки проведені за даними форми №1 “Баланс” ДП “Придніпровська залізниця” на 01.01.2012 р.

Для оцінки стану та руху основних засобів розраховують такі показники: індекс постійного активу, коефіцієнт зносу основних засобів, коефіцієнт оновлення основних засобів, коефіцієнт вибуття основних засобів, коефіцієнт реальної вартості майна.

Індекс постійного активу ($I_{па}$) показує частку основних засобів і необоротних активів у джерелах власних засобів:

$$I_{па} = \frac{\text{Необоротні активи}}{\text{Власний капітал}} \times 100. \quad (1)$$

Коефіцієнт реальної вартості майна ($K_{рвм}$) показує частку засобів виробництва у вартості майна, рівень виробничого потенціалу, забезпеченість виробничими засобами (норма > 0,5):

$$K_{рвм} = \frac{OЗ + ВЗ + НЗВ}{ВБ} * 100 \quad (2)$$

де ОЗ – залишкова вартість основних засобів; ВЗ – виробничі запаси; НЗВ – незавершене виробництво.

Коефіцієнт зносу основних засобів ($K_з$) показує, на який відсоток профінансовані за рахунок зносу заміна і відновлення основних засобів :

$$K_з = \frac{\text{Знос}}{\text{Первісна вартість основних засобів}} * 100 \quad (3)$$

$K_{зносу}$ - розраховується на початок і кінець звітної періоду.

Доповненням цього показника до 100% (чи одиниці) є коефіцієнт придатності основних засобів ($K_{прид}$):

$$K_{прид} = 1 - K_з. \quad (4)$$

Коефіцієнт оновлення основних засобів ($K_{оновл}$) визначає частку від наявних на кінець звітної періоду основних засобів, яка складає нові основні засоби і розраховується за формулою:

$$K_{оновл} = \frac{\text{Вартість основних засобів, що надійшли за звітний період}}{\text{Первісна вартість основних засобів на кінець звітної періоду}} * 100. \quad (5)$$

Коефіцієнт вибуття основних засобів ($K_{виб}$) показує, яка частина основних засобів, з якими підприємство розпочало діяльність у звітному періоді вибула з різних причин:

$$K_{виб} = \frac{\text{Вартість основних засобів, що вибули за звітний період}}{\text{Первісна вартість основних засобів на початок звітної періоду}} * 100. \quad (6)$$

За звітний період первісна та залишкова вартість основних засобів скоротилась відповідно на 11637 та 568293 тис. грн. Знос зріс на 556656 тис. грн. Вартість необоротних активів зменшилась на 571842 тис. грн. Власний капітал – зріс на 1196559 тис. грн., виробничі запаси – зменшились на 14447 тис. грн.

Коефіцієнт зносу у 2011 році становив 97,34 %, у 2012 р. – 97,46 %. Його зростання на 0,12 % свідчить про деяке погіршення технічного стану основних засобів. Відповідно, коефіцієнт придатності основних засобів за аналізований період скоротився на 0,12%. Коефіцієнт реальної вартості майна, що показує забезпеченість підприємства засобами виробництва за період зменшився на 0,02%. Індекс постійного активу склав: на початок періоду – 1,173, на кінець – 1,020. За даний період він скоротився на 0,153 пункти, що означає те, що частина основних засобів у власному капіталі підприємства скоротилась. Отже, можемо констатувати, в цілому, спостерігається тенденція до погіршення стану основних засобів на Придніпровській залізниці.

Фінансово-економічна криза у 2009 р. внесла значні корективи в плани залізниць. Питання про розділення вантажного і пасажирського руху, запровадження швидкісного руху відходять на другий план, замінюючись питаннями забезпечення безперебійного функціонування існуючої інфраструктури. Тобто, як уже зазначалося, питання простого відтворення повинно бути вирішене до того, як переходити до розширеного відтворення основних засобів.

Сьогодні вітчизняні залізниці неодинокі в проблемі залучення інвестиційних коштів через фінансовий механізм. Російські залізниці мають схожі проблеми, пов'язані із необхідністю удосконалення існуючої нормативно-правової бази, яка дозволила б більш широко залучати кошти у тому числі і приватних компаній як російських, так і закордонних. В Україні однією з перешкод залученню кредитів від міжнародних фінансових структур є неоднозначні і різноспрямовані заходи й процеси з реформування залізничного транспорту.

Залізницям в сучасних умовах не обійтися без партнерської допомоги приватних інвесторів та кредитів міжнародних фінансових організацій. Одним із прикладів співпраці залізниці та користувача її послуг у справі відновлення основних засобів залізничного комплексу може слугувати фінансова участь Північного гірськокопальничого комбінату у м. Кривий Ріг Дніпропетровської області із Придніпровською залізницею, яка за кошти комбінату відновила у 2006 р. раніше демонтовані колії на станціях Терни та Рядова, а також лінію Рядова-Концентратна (близько 5 км). Це стало можливим завдяки значному, порівняно з початком 90-х років 20 ст., зростанню обсягів виробництва комбінату. Прикладом залучення іноземних інвестиційних коштів може слугувати отримання Укрзалізницею кредиту від ЄБРР під державні гарантії у 2006 р. для реалізації проекту впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України [5].

Будівництво нових ліній можливо із залученням інвестицій заінтересованих підприємств, як, наприклад, будівництво у 2007 р. залізничної лінії Нарин-Лугокан в Читинській обл. Російської Федерації за кошти Державного бюджету цієї країни, ВАТ "Російські залізниці" та ВАТ "ГМК "Норильський нікель" або лінії Яйва-Соликамськ у Пермському краї у 2008 р.

Прикладом фінансування будівництва колії за рахунок часткового звільнення від податків може слугувати будівництво залізничних колій у м. Запоріжжі у 2007 р. за рішенням Запорізької міської ради, що дозволило спрямувати 1348 млн. грн. шляхом звільнення на 75 % від величини платежів за податок на землю Придніпровської залізниці та підприємства "Запоріжелектротранс" [4, с. 39; 5].

Висновки та подальші дослідження. 1. Сьогодні вкрай важливо приділити увагу врахуванню галузевих особливостей колійного господарства, в першу чергу, характеру протікання фінансово-економічних процесів за державної форми власності. Тому дослідження основних напрямів і сучасних тенденцій у розвитку залізничного комплексу на прикладі одного з найбільших державних підприємств "Придніпровська залізниця" є предметним та актуальним.

2. За період 2011-2012 рр. первісна та залишкова вартість основних засобів ДП "Придніпровська залізниця" суттєво скоротилась. Станом на 01.01.2012 р. коефіцієнт зносу становив 97,46 %; значно скоротилась частина основних засобів у власному капіталі підприємства. Отже, в цілому, спостерігається тенденція до погіршення стану основних засобів на Придніпровській залізниці.

3. З'ясовано, що основним джерелом фінансового забезпечення відтворення основних засобів для підприємств залізничного комплексу залишаються власні кошти. Фінансування за власні кошти виконується за рахунок амортизаційних відрахувань та чистого прибутку.

4. Економічний механізм відтворення основних засобів залізничного комплексу займає ключове місце в питанні забезпечення розширеного відтворення виробничих засобів залізничного транспорту і потребує подальшого дослідження й удосконалення з урахуванням сучасних умов і викликів, пов'язаних із процесами глобалізації, конкуренції, НТП та розвитку виробничих відносин.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2011 р. № 840 "Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки". [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-p>.

2. Урсуляк М.М. Необхідність оновлення основних засобів підприємств в Україні: альтернативні методи фінансування [Електронний ресурс] / М.М. Урсуляк. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/17_AND_2010/Economics/68770.doc.htm

3. Мазуркевич І.О. Розробка системи моніторингу управління відтворенням основних засобів на підприємствах вантажного транспорту [Електронний ресурс] / І.О. Мазуркевич // Інститут економіки та менеджменту: електронний вісник національного авіаційного університету. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2009_3/Matveev_309.htm.

4. Демченко М.А. Проблеми відтворення основних засобів колійного господарства залізниць / М.А. Демченко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія "Економічні науки". Збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2010. – № 43. – С. 36-42.

5. УНІАН-Транспорт. – 2009. – № 146 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.unian.net/products/d_detail.php?id=78680.

6. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm.

7. Закон України "Про залізничний транспорт" [Електронний ресурс] // Верховна Рада України; Закон № 273/96-ВР з пот. ред. від 17.08.2012 р. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/annot/273/96-vr>.

8. Віртуальний прес-центр Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uzinfo.net/ua/evetns_other/9120.

9. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний : монография [Електронний ресурс] / Ф.И. Хусаинов. – Саратов. : Новый ветер, 2009. – 322 с. – Режим доступу: <http://www.f-husainov.narod.ru/monogr.htm>.

References

1. Cabinet of Ministers Resolution Ukraine dated August 1, 2011 № 840 "On Approval of Programme the renewal of locomotive park of railways of Ukraine for 2012-2016", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-p>.

2. Ursuliak, M.M. (2010), "The need for renewal of fixed assets of enterprises in the Ukraine: alternative financing methods", available at: http://www.rusnauka.com/17_AND_2010/Economics/68770.doc.htm

3. Mazurkevych, I.O. (2009), "Development of the system of monitoring control reproduction of fixed assets at the enterprises of cargo transport", *Institut ekonomiky ta menedzhmentu: elektronnyi visnik nacionalnogo aviaciinogo universitetu*, available at: http://nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2009_3/Matveev_309.htm.

4. Demchenko, M.A. (2010), "Problems of reproduction of fixed assets traveling facilities of railways", *Visnik Chernihivskogo derzhavnoho tehnolohichnoho universitetu*, no 43, pp. 36-42.

5. UNIAN-Transport. – 2009. – no. 146, available at: www.unian.net/products/d_detail.php?id=78680.

6. The State Statistics Service Ukraine, available at: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm.

7. The Law of Ukraine "On Railway Transport", *Verkhovna Rada Ukrainy; Zakon № 273/96-VR z pot.red. vid 17.08.2012 r*, available at: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/annot/273/96-vr>.

8. Virtual Press Center Ukrzaliznytsi, available at: http://uzinfo.net/ua/evetns_other/9120.

9. Khusainov, F.I. (2009), *Demonopolizaciya zheleznodorozhnogo transporta i razvitiye sistemy operatorskikh kompaniy* [Demonopolization of railway transport and development the system of operating companie] : monograph, Saratov: Novyy veter, 322 p., available at: <http://f-husainov.narod.ru/monogr.htm>.