

АМОРТИЗАЦІЯ ЯК ВАЖІЛЬ ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЦЬ

Демченко М.А., аспірант

Київський державний економіко-технологічний університет транспорту

Розглянуто питання відтворення основних засобів і роль амортизаційних відрахувань у забезпеченні цього процесу, окреслені особливості використання амортизації як економічного важеля в умовах колійного господарства залізниць.

Ключові слова: основні засоби, відтворення, амортизація, залізнична колія, ефект Ломана-Рухті.

Постановка проблеми. Колійне господарство залізниць складається зі структурних підрозділів, призначених для утримання, експлуатації і ремонту споруд колії, а саме верхньої будови колії, земляного полотна і штучних споруд. Завданням даного галузевого господарства є забезпечення безперебійного і безпечного пропуску поїздів зі встановленими швидкостями. Розвиток колійного господарства є одним із пріоритетних напрямів інвестиційної політики Укрзалізниці. Значна частка його основних засобів потребує оновлення, а їх стан знаходиться на рівні, характерному для залізничного транспорту в цілому. Він характеризується значним ступенем зносу, що створює загрозу можливості здійснення основної діяльності залізничного транспорту з перевезення вантажів і пасажирів. У структурі капітальних вкладень залізниць, спрямованих на відтворення основних засобів, найбільша частка належить накопиченим амортизаційним відрахуванням.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окреслені проблеми знайшли відображення в низці нормативно-правових актів. Так, Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. [1] передбачає технічне переоснащення колійного господарства, забезпечення подальшої механізації технологічних процесів, збільшення міжремонтних строків експлуатації залізничних колій.

Програмою оновлення рухомого складу для колійного господарства до 2015 р. наведена щорічна потреба у фінансуванні на закупівлю техніки, обладнання і механізмів, яка складає біля 1,5 млрд. грн. Жорсткі фінансові умови змушують Укрзалізницю дещо скоротити обсяги ремонтних робіт, обмежившись найнеобхіднішим [2].

Згідно з Державною програмою економічного і соціального розвитку України на 2010 р. [3] основними системними проблемами розвитку залізничного транспорту України на сучасному етапі визнані прогресуюча зношеність основних засобів, недостатність інвестиційних ресурсів для оновлення основних засобів та інноваційного розвитку.

У проекті Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.», який було розроблено Міністерством транспорту та зв'язку України у 2009 р., зазначалось, що «незадовільний стан вітчизняної... транспортної галузі пояснюється... відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок зниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій... , державно-приватного партнерства» [4].

Питання відтворення основних засобів широко освітлені вітчизняними науковцями. Губарева І.О. [5] досліджує проблеми механізму оновлення активної частини основних фондів. Питанням відтворення основних промислово-виробничих фондів присвячена робота Танасюк І.М. [6] Гаєвська Л.М. [7] приділяє увагу положенням теорії відтворювального процесу основних виробничих фондів на залізничному транспорті. Питання амортизації основних засобів розглядає у своєму дослідженні Вієцька О.В. [8] Управління відтворенням основних засобів підприємства знайшло відображення в роботі Швець Н.В. [9] Підвищення ефективності відтворення основних виробничих фондів підприємства досліджується в роботі Оваденка В.О. [10] Питанням економічного механізму оновлення основних фондів приділено увагу науковцем Заволока С.М. у роботі [11].

Невирішеною частиною загальної проблеми удосконалення фінансово-економічного механізму відтворення основних засобів є врахування галузевих особливостей колійного господарства залізниць, зокрема питання оновлення верхньої будови колії як особливого об'єкта основних засобів, а також питання використання накопичених амортизаційних відрахувань за умов ключового значення залізниць для ефективного функціонування національної економіки, їх природного монополізму і державної форми власності.

Метою статті є визначення підходів до удосконалення фінансово-економічного механізму відтворення основних засобів колійного господарства на основі управління амортизаційними відрахуваннями, що передбачає їх планування і контроль.

Виклад основного матеріалу. Перш за все слід домовитись про термінологію, яку ми використовуємо в дослідженні. В офіційних документах на одному рівні використовуються терміни «основні фонди» і «основні засоби». Різниця полягає в тому, що основні фонди – це поняття з податкового обліку, а основні засоби – з бухгалтерського. Ми не ставимо за мету в даній статті дослідити етимологію наведених термінів і провести межу між ними. Об'єктом наукового інтересу для нас виступають у першу чергу верхня будова колії, земляне полотно і штучні споруди, а до згаданих об'єктів правомірно застосовувати як поняття «основні фонди», так і поняття «основні засоби». Тому вважатимемо їх у межах даної статті синонімами, концентруючи увагу, перш за все, на визначенні «основні засоби», що обумовлено використанням інструментарію бухгалтерського обліку для вирішення економічної задачі підвищення ефективності відтворення основних засобів.

Спасів Н.Я. [12, с. 34] говорить, що відтворення основного капіталу – це процес безперервного відшкодування вартості засобів виробництва, їх оновлення в натурально-речовій формі на простій і розширеній основі, а також зростання вартості основного капіталу за рахунок реінвестування частини створеної додаткової вартості. Під простим відтворенням розуміють створення і придбання засобів праці у розмірах, що відповідають сумі нарахованого зношення. Розширене відтворення – це придбання засобів праці у розмірах, котрі перевищують суму зменшення їх вартості в результаті зношення.

Варто відзначити, що категорія «відтворення основних засобів (фондів)» має більше вимірів, ніж два: просте і розширене. Саме це проілюстровано в роботі автора [13, с. 107-108], де наводяться принаймні чотири області відновлення основних фондів залежно від типу відтворення: розширене відтворення, екстенсивний розвиток, звужене відтворення, інтенсифікація виробництва та просте відтворення в якості початку координат.

Свиридова Н.Д. [14, с. 18] вважає, що оновлення – це процес відшкодування фізичного і морального зносу засобів виробництва в процесі їх виробництва та експлуатації (включає до себе оновлення моделей машин, заходи з оновлення діючих основних фондів і поточне оновлення (підтримку основних фондів)).

На нашу думку, відтворення є більш широким поняттям, порівняно з оновленням. Стосовно верхньої будови колії слід з обережністю застосовувати термін «просте відтворення». Постає питання про його можливість і доцільність в умовах науково-технічного прогресу і тривалого терміну служби об'єктів верхньої будови колії. До питання простого відтворення даних об'єктів варто підходити не з точки зору суто технічних характеристик, а з точки зору виконуваних функцій, оскільки відбувається процес постійного удосконалення матеріалів і конструкцій.

Просте відтворення в умовах, коли строк служби об'єкта основних засобів складає 20-25 років, втрачає свій сенс під впливом об'єктивних факторів. Це ставить перед накопиченими амортизаційними відрахуваннями завдання забезпечити розширене відтворення основних засобів, хоча б у частині покращення якісних характеристик.

Досить часто у виступах спеціалістів-практиків можна зустріти такий вислів, як «нормальне відтворення», говорить про необхідність його забезпечення. У той же час науковці інколи заперечують існування подібного терміну. На нашу думку, наука повинна відповідати вимогам практики, і тому ми пропонуємо формалізувати згадане визначення. Нормальне (адекватне) відтворення – це об'єктивно необхідне, циклічно-висхідне відтворення, обумовлене сутністю і призначенням виробничо-господарської системи з урахуванням постійного пристосування (адаптації) до змін умов зовнішнього середовища та необхідності задовольняти зовнішні стосовно системи потреби споживачів, які зростають кількісно та/або якісно під впливом науково-технічного прогресу та об'єктивних економічних законів; з точки зору

стабільності виробничо-господарської системи – це внутрішньо необхідне відтворення; це синтетичне поняття, що включає елементи простого і розширеного відтворення; у площині джерел фінансування воно спирається, в першу чергу, на амортизаційний фонд (накопичені амортизаційні відрахування) та частку створеної за участі даних засобів виробництва додаткової вартості (частину прибутку).

Рошило В.І. [15, с. 12-13] наводить сутність класичної та компенсаційної концепцій амортизації. Згідно з класичною концепцією амортизація уявляється як процес накопичення й використання фінансових ресурсів для відтворення зношених основних засобів. Компенсаційна концепція передбачає відновлення засобів виробництва не в новій, більш продуктивній, проте матеріальній формі, а у формі фінансових ресурсів, що були раніше витрачені підприємством на капітальні інвестиції. При цьому цільова орієнтація амортизації на відновлення основних засобів не встановлюється.

На нашу думку, схему компенсаційної концепції слід представити, враховуючи можливість використання накопичених амортизаційних відрахувань на інші напрями інвестування, наступним чином (рис. 1).

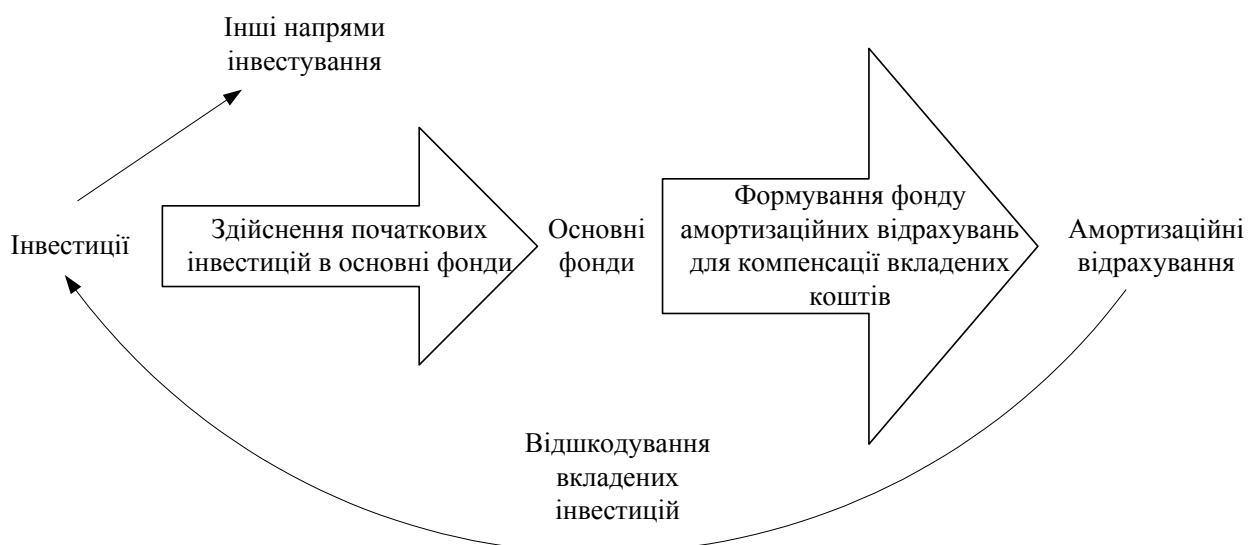


Рис. 1. Компенсаційна концепція амортизації з урахуванням інших напрямів інвестування
*Розроблено автором за [15, с. 17]

Розвиваючи далі наведений вище підхід до відтворення основних засобів, пропонуємо виокремити три моделі цього процесу з точки зору характеру відтворення: лінійну, кругову, спіральну. Всі ці моделі є теоретичними спрощеннями і абстракціями. Лінійна модель передбачає придбання основних засобів, введення їх в експлуатацію, нарахування амортизаційних відрахувань, виведення основних засобів з експлуатації і вилучення капіталу з даного проекту або підприємства (рис. 2).



Рис. 2. Лінійна модель відтворення основних засобів

Кругова модель відтворення основних засобів (рис. 3) передбачає поєднання класичної моделі амортизації та поняття простого відтворення. У даній умовній моделі відбувається придбання основних засобів, введення їх в експлуатацію, нарахування амортизаційних відрахувань, виведення основних засобів з експлуатації, придбання основних засобів і т.д. до певного моменту, коли здійснення подібної господарської діяльності не перестане бути доцільним.



Рис. 3. Кругова модель відтворення основних засобів

Спіральна модель відтворення основних засобів (рис. 4) передбачає поєднання класичної моделі амортизації та поняття розширеного відтворення.

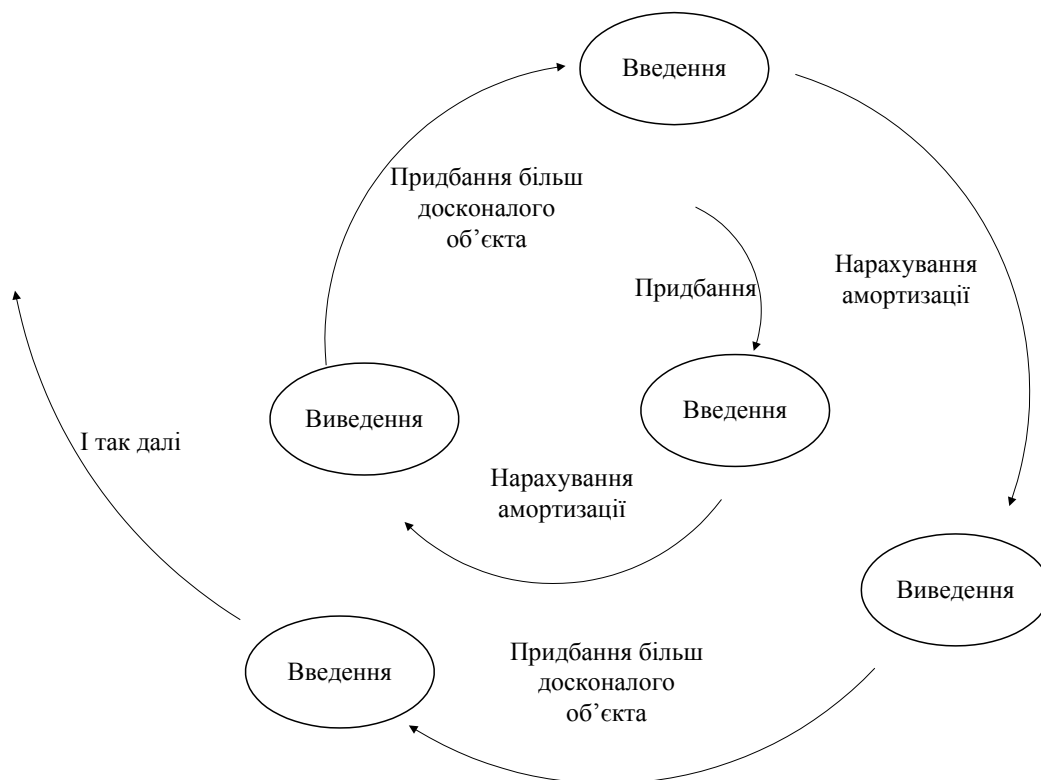


Рис. 4. Спіральна модель відтворення основних засобів

Остання модель передбачає придбання основних засобів більш досконаліх, тобто із покращеними якісними характеристиками, що відповідає ознакам розширеного відтворення.

Наведені вище концепції і моделі наочно демонструють зв'язок відтворення основних засобів із використанням амортизаційних відрахувань. Особливість амортизації як економічної категорії полягає в дуалізмі: з одного боку вона є статтею витрат, а з іншого боку – джерелом фінансування. Амортизація – це складний фінансово-економічний механізм розподілу вартості основних фондів, яка амортизується протягом строку їх корисного використання (експлуатації), і перенесення її на новостворений продукт з наступним нагромадженням коштів для відтворення (придбання) основних фондів [16, с. 41].

На думку Бакая В.Й., основним призначенням амортизації можна вважати саме компенсацію чи відшкодування витрат, витрачених на створення чи придбання основних фондів у вигляді коштів, які були затрачені раніше [16, с. 30].

Деякі автори справедливо підкреслюють, що часто неправильно розуміють природу бухгалтерського обліку амортизації. Нерозуміння виникає внаслідок уявлення, що бухгалтерські проводки амортизації якимось створюють фонд для заміни основного капіталу. Створення амортизаційних фондів дуже рідкісне явище, оскільки менеджери здебільшого вважають, що грошові кошти слід прибутково використовувати в регулярних ділових операціях [17, с. 46].

Інші на підтвердження такої думки говорять, що якби вся сума нагромадженої корпораціями економічно розвинених країн амортизації зберігалася б в амортизаційних фондах, то їх активи як мінімум на 30-40 % мали б складатися з грошових коштів. Реально ж у грошовій формі перебуває лише 4-5 % активів корпорацій [18, с. 195].

Але подібне явище створює певні проблеми. На думку Хома С.В. [19, с. 20] наявні амортизаційні кошти сьогодні просто розчиняються в загальній грошовій масі обігових коштів. Як і прибуток, амортизаційні відрахування поповнюють оборотний капітал підприємства. У разі прийняття рішення придбати нове устаткування, підприємство не зможе однозначно стверджувати, які ресурси будуть використані: чи кошти прибутку, чи кошти амортизації, чи кошти іншого власного або позиченого капіталу.

Скорба О.А. вважає, що якщо амортизаційний фонд формувати, то він повинен бути активом з реальним грошовим покриттям, в іншому випадку – ілюзій стосовно підвищення рівня контролю за інвестиційною діяльністю через ведення позабалансового рахунку «Амортизаційні відрахування» та «Амортизаційний фонд» створювати непотрібно, крім того, це вводить в оману користувачів фінансової звітності [20, с. 102].

Ошмарін Я.В. говорить у свою чергу, що контроль за використанням амортизаційних відрахувань виключно на оновлення майна, що амортизується, можливо здійснити тільки за умов формування амортизаційного фонду [21, с. 100]. Він наголошує, що призначенням амортизаційних відрахувань є відновлення виробництва, а не тільки повернення грошей інвесторам.

Котковський В.С. [22, с. 55] вважає, що амортизаційний фонд – це форма акумуляції вартості частини основних засобів, яка зношується, у резервний фонд підприємства для здійснення ремонту.

Амортизація – це саме процес перенесення вартості основних засобів на вартість виготовленої продукції, але не зниження вартості основних засобів внаслідок їх зносу. Друге є окремим явищем, є процесом, паралельним амортизації. У багатьох досліджених роботах можна зустріти деяку плутанину при вживанні термінів «знос» і «зношування». Пропонуємо вважати, що знос – це стан основних засобів, а зношування – це поступовий процес, який призводить до настання зносу того чи іншого ступеня.

Амортизацію не можна повною мірою вважати відшкодуванням вартості зносу, тому що категорія «зносу», а точніше – «зношування», є, на нашу думку, вторинною порівняно з категорією «повернення капіталовкладень». Амортизація виникає не з причин наявності процесу зношування, а з причин необхідності обґрунтовано включити витрати на капіталовкладення до ціни продукції. Так, наприклад, якщо підприємство теоретично придбає об'єкт основних засобів, який призначений від самого початку для обмеженої кількості разів використання, а потім використовувати його не є можливим, але він буде ще фізично придатним для експлуатації, то розраховувати величину амортизаційних відрахувань слід саме враховуючи ту кількість продукції, яка може бути виготовлена, а не ступінь зносу (за умови, якщо продати даний об'єкт неможливо), який за інших умов може бути відображений в ліквідаційній вартості.

Мета амортизації – не накопичення грошових коштів з метою подальшого відтворення основних засобів, а повернення інвестованого капіталу. Рішення про подальше використання амортизаційних коштів повинен приймати власник, інвестор. Практично він у будь-який момент може повернути собі інвестований капітал, продавши частку в статутному фонді підприємства, наприклад, у вигляді акцій, а накопичені амортизаційні відрахування у складі вартості активів підприємства входять до ринкової вартості підприємства.

Помилковою є теза про те, що амортизація призначена виключно для простого відтворення основних засобів. При розгляді інвестицій у формі капітальних вкладень можна умовно провести паралель із банківським кредитом. Після отримання кредиту позичальник повертає банку тіло кредиту і плату за користування ним у вигляді відсотків за кредит. Після здійснення капіталовкладення інвестор отримує прибуток, але він може розраховувати і на повернення також інвестованої суми коштів. Джерелом повернення основної суми капітальних вкладень

виступають амортизаційні відрахування. Виникає закономірне питання, чому власник активів повинен продовжувати розпочату діяльність до нескінченності або до моменту, коли зовнішні фактори стануть на заваді здійсненню такої діяльності. Власник капіталу після завершення інвестиційного проекту має право розпочати інший інвестиційний проект, не пов'язаний з попереднім, використавши вивільнені грошові кошти у вигляді амортизаційного фонду. Винятком є, наприклад, залізнична інфраструктура у формі природної монополії до моменту, коли під дією науково-технічного прогресу вона не втратить свого значення. Так, державні комерційні підприємства, серед яких можна вважати і залізниці, утворюють за рахунок прибутку (доходу) спеціальні (цільові) фонди, призначені для покриття витрат, пов'язаних з їх діяльністю, зокрема амортизаційний фонд [23], і змушені контролювати цільове використання амортизаційних відрахувань.

На нашу думку недоцільним є законодавче закріплення використання амортизаційних відрахувань тільки на відтворення основних засобів. Більш актуальним видається вдосконалення обліку ефективності їх використання.

Слід конкретизувати поняття амортизації залізничної колії – це процес поступового перенесення вартості даного основного засобу на вартість наданих послуг із перевезення вантажів і пасажирів з метою накопичення грошових коштів, необхідних для відтворення в майбутньому, після закінчення строку корисного використання і виведення з експлуатації даного об'єкта основних засобів, подібного об'єкта з аналогічним виробничим потенціалом у площині кількості та якості послуг із перевезень, які надаються.

У процесі нарахування амортизаційних відрахувань відбуваються зміни в структурі активів підприємства, пов'язані з перетворенням основних засобів на оборотні, або, з точки зору фінансів підприємства, основного капіталу на оборотний (рис. 5).



Рис. 5. Зміни в структурі активів підприємства

Наведена на рис. 5 схема є умовною, тому що не враховує дооцінку та уцінку основних засобів, які впливають на розмір капіталу підприємства та інші фактори, які діють різноспрямовано (рис. 6).

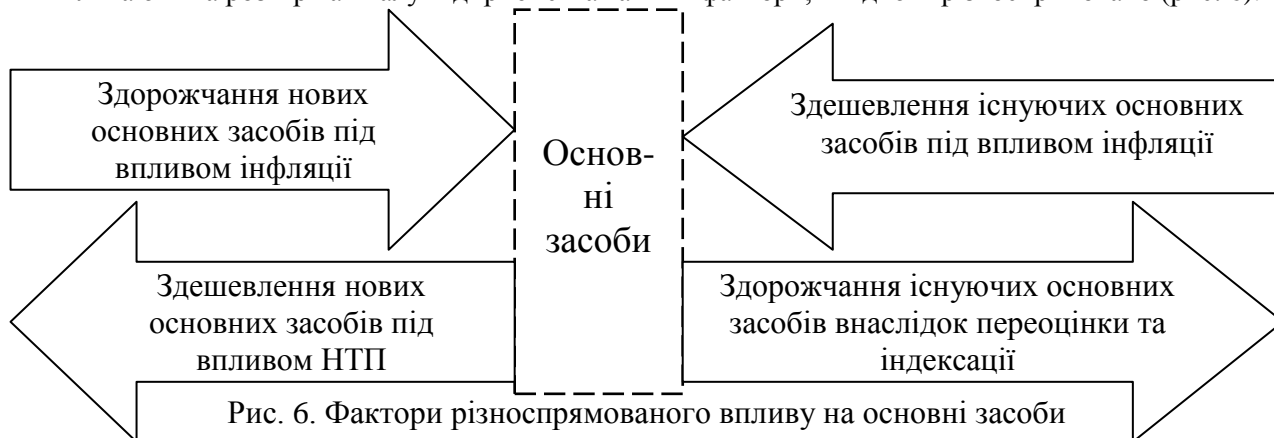


Рис. 6. Фактори різноспрямованого впливу на основні засоби

*НТП – науково-технічний прогрес

Бакай В.ТЙ. говорить, що амортизаційні відрахування повинні виконувати такі основні функції [16, с. 76]:

- функцію відшкодування;
- відтворювальну функцію;
- стимулюючу функцію.

Але з нашої точки зору варто відзначити, що питання функцій амортизації слід розглядати в конкретних умовах. Пропонуємо виокремити наступні функції амортизації залізничної колії:

1) калькуляційно-цінова – обґрунтування собівартості одиниці транспортної продукції в частині такої статті калькуляції, як амортизація, з метою справедливого визначення тарифів і включення даних витрат до їх складу для забезпечення поступового повернення капітальних вкладень;

2) інвестиційна – формування джерел капітальних вкладень на потреби відтворення залізничної колії у формі накопичених амортизаційних відрахувань.

У роботі [24, с. 56-57] згадується ефект Ломана-Рухті (the Lohmann-Ruchti-effect, далі – LRE), сутність якого полягає в можливості підприємства за допомогою вивільнених амортизаційних відрахувань профінансувати не лише початкові інвестиції, а й додаткові нетто інвестиції.

Ефект Ломана-Рухті можна описати наступним чином: зношені машини знаходяться в експлуатації до повного зношування, а амортизаційні відрахування використовуються на придбання нового обладнання. У результаті виробничі потужності, які використовуються, перевищують обсяги початкових [25]. Природа згаданого ефекту пов'язана із неперервним нарахуванням амортизаційних відрахувань напротязі всього строку корисного використання об'єкта основних засобів і дискретним, непостійним характером здійснення таких господарських операцій, як поліпшення чи придбання об'єктів.

Особливістю використання ефекту Ломана-Рухті для верхньої будови колії має бути не стільки збільшення кількісного складу даних об'єктів основних засобів, скільки покращення їх якісного стану, що обумовлено сучасними тенденціями розвитку залізничного транспорту.

Пропонуємо ввести поняття LRE-менеджменту відтворення верхньої будови колії як системи управління накопиченими амортизаційними відрахуваннями від використання даного об'єкта основних засобів, яка передбачає планування, контроль за нарахуванням амортизаційних відрахувань та ефективністю їх використання на базі комп'ютерних інформаційних систем управління, в межах яких повинні бути інтегровані модулі бухгалтерського і технічного обліку залізничної колії на основі вдосконалення економічного поняття верхньої будови колії як особливого об'єкта основних засобів з урахуванням галузевих особливостей.

Висновки. Серед підходів до вдосконалення фінансово-економічного механізму відтворення основних засобів колійного господарства слід вважати перспективними формування системи LRE-менеджменту відтворення верхньої будови колії, уточнення економічних категорій у площині дослідження життєвого циклу верхньої будови колії як особливого об'єкта основних засобів, удосконалення методів амортизації даного об'єкта.

Література:

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» [Електронний ресурс]. Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1555-2009-%F0>
2. «Развитие путевого хозяйства – условие безопасности и надежности железнодорожного транспорта» [електронний ресурс]. УНИАН-Транспорт. – 2009. – № 147. – Режим доступу: http://unian.net/products/d_detail.php?id=78864
3. Державна програма економічного і соціального розвитку України на 2010 рік [електронний ресурс]. Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2278%E0-17>
4. Проект Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» [електронний ресурс]. Міністерство транспорту та зв'язку України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/repository/15596/file/trans_strateg_do_2020.doc
5. Губарева И.О. Совершенствование механизма обновления активной части основных фондов: дисс. ... канд. экон. наук: 08.06.01 / И.О. Губарева. – К., 2000. – 186 с.
6. Танасюк І.М. Планування відтворення основних промислово-виробничих фондів на машинобудівних підприємствах: дис. ... канд. экон. наук: 08.06.01 / І.М. Танасюк. – Одеса, 1998. – 205 с.
7. Гаевская Л.Н. Экономические аспекты развития железнодорожного транспорта Украины: дисс. ... канд. экон. наук: 08.07.04 / Л.Н. Гаевская. – К., 1999. – 169 с., прил.
8. Вієцька О.В. Формування системи податкової амортизації основних засобів в Україні]: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.08 / . Вієцька О.В. – Донецьк, 2010. – 198 с.

9. Швець Н.В. Організаційно-економічний механізм управління відтворенням основних засобів підприємства (на прикладі підприємств хімічної промисловості): дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / Н.В. Швець. – Северодонецьк, 2005. – 182 с.
10. Оваденко В.О. Підвищення ефективності використання та відтворення основних виробничих фондів підприємства (за матеріалами підприємств сільськогосподарського машинобудування України: дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / В.О. Оваденко. – К., 2005. – 183 с.
11. Заволока С.М. Формування економічного механізму оновлення основних фондів морських торговельних портів України: дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04 / С.М. Заволока. – К., 2006. – 185 с.
12. Спасів Н.Я. Фінансове забезпечення відтворення основного капіталу підприємств: дис. ... канд. екон. наук: 08.04.01 / Н.Я. Спасів. – К., 2006. – 230 с.
13. Демченко М.А. Фінансовий механізм ефективного відновлення основних фондів колійного господарства / М.А. Демченко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 14. – ДЕГУТ, 2009. – С. 103-110.
14. Свиридова Н.Д. Совершенствование организационно-экономического механизма обновления основных средств предприятия в условиях рыночных отношений: дисс. ... канд. экон. наук: 08.06.01 / Н.Д. Свиридова. – Луганск, 2000. – 198 с.
15. Рошило В.І. Формування амортизаційної політики підприємства: дис. ... канд. екон. наук: 08.04.01 / В.І. Рошило. – К., 2004. – 170 с.
16. Бакай В.Й. Амортизаційна політика та оновлення основних фондів на промислових підприємствах: дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / В.Й. Бакай. – Хмельницький, 2006. – 198 с.
17. Цыгичко А.Н. Возмещение основного капитала как фактор экономического роста / А.Н. Цыгичко. – М.: Мысль, 1977. – 239 с.
18. Аукционек С.П. Современные буржуазные теории и модели цикла: критический анализ / С.П. Аукционек. – М.: Наука, 1984. – 224 с.
19. Хома С.В. Облік і аналіз амортизації основних засобів на підприємствах нафтогазовидобувного комплексу: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.09 / С.В. Хома. – Івано-Франківськ, 2007. – 212 с.
20. Скорба О.А. Фінансовий менеджмент основних виробничих фондів підприємства (на прикладі асоціації «Сумим'ясопром»): дис. ... канд. екон. наук: 08.04.01 / О.А. Скорба. – Суми, 2000, 174 с.
21. Ошмарін Я.В. Облікове забезпечення амортизаційної політики підприємств АПК: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.09 / Я.В. Ошмарін. – Житомир, 2008. – 200 с.
22. Котковський В.С. Відтворення основних засобів та його фінансове забезпечення на підприємствах залізничної промисловості України: дис. ... канд. екон. наук: 08.04.01 / В.С. Котковський. – К., 2001. – 201 с.
23. Господарський кодекс України [Електронний ресурс]. Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=436-15&p=1267713694340899>
24. Бабяк Н.Д. Амортизаційна політика та її вплив на фінансово-економічну діяльність підприємств: дис. ... канд. екон. наук: 08.04.01 / Н.Д. Бабяк. – К., 2004. – 198 с.
25. Ходов Л.Г. Основы государственной экономической политики / Л.Г. Ходов. – М.: Изд-во БЭК, 1997. – 332 с.

Аннотация

АМОТИЗАЦИЯ КАК РЫЧАГ ВОСПРОИЗВОДСТВА ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Демченко М.А.

Киевский государственный экономико-технологический университет транспорта

Рассмотрены вопросы воспроизводства основных средств и роль амортизационных отчислений в обеспечении этого процесса, очерчены особенности использования амортизации как экономического рычага в условиях путевого хозяйства железных дорог.

Ключевые слова: основные средства, воспроизводство, амортизация, железнодорожный путь, эффект Ломана-Рухти.

Summary

THE AMORTIZATION AS THE REPRODUCTION LEVER OF THE FIXED ASSETS OF THE RAILWAY TRACK ECONOMY

Demchenko M.A.

Kyiv State Economy and Technology University of Transport

The questions of the reproduction of the fixed assets and the role of depreciation in ensuring of this process are considered, the features of the use of the amortization as the economic lever in conditions of the railway track economy are outlined.

Key words: the fixed assets, a reproduction, an amortization, a track, the Lohmann-Ruchti-effect.

Поступила в редколегію 27.09.2010 р.

Науковий керівник: Сич Є. М., д.е.н., професор

© Демченко М.А., 2010 р.