

УДК: 658.152

Ю.О. Тараруєв, С.В. Телятник

Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова, Харків

ОСОБЛИВОСТІ АМОРТИЗАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті аналізуються погляди науковців, що стосуються амортизаційної політики підприємств та формулюється власне визначення цього терміну. Наголошується, що удосконалення амортизаційної політики підприємств міського електричного транспорту є найбільш раціональним способом забезпечення вчасного оновлення основних засобів таких підприємств. Пропонуються співвідношення для визначення величини амортизації із застосуванням майбутньої вартості основних засобів підприємств міського електричного транспорту.

Ключові слова: міський електричний транспорт, амортизація, основні засоби, майбутня вартість основних засобів.

Постановка проблеми

Високий рівень зношення міського електричного транспорту внаслідок низької ефективності амортизаційної політики транспортних підприємств є сьогодні однією з найважливіших проблем. За даними огляду міністерства інфраструктури, 60% трамвайних вагонів мають термін використання понад 30 років, а 51% тролейбусів – понад 20 років. В той же час на наземний міський електротранспорт припадає 32% перевезень пасажирів. При цьому, за останні 10 років їх обсяг скоротився на 33% [1, с. 3,4,7]. Тобто, не виникає сумнівів у тому, що означена проблема потребує невідкладного вирішення. Але описана ситуація ускладнюється відсутністю науково обґрунтованих рекомендацій щодо фінансового забезпечення процесів оновлення міського електричного транспорту.

Одним з найбільш дієвих способів вирішення означеної проблеми, на наш погляд, є підвищення ефективності амортизаційної політики підприємств міського електротранспорту через удосконалення існуючих методів нарахування амортизації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Розглядаючи результати робіт дослідників, що концентрувалися на проблемах удосконалення амортизаційної політики підприємств, варто відзначити здобутки таких вчених як О.Г. Радева, А.В.Череп та А.О.Чорнолуцька, С.Ю. Скоморохова та С.М. Ніколаєнко та ін. В той же час, значна увага вітчизняних науковців приділялася вирішенню проблем розвитку міського електротранспорту, про що свідчать публікації таких авторів як: К.В. Гнедіна, О.Л. Дивінець, О.В. Димченко та ін.

Переходячи до більш детального розгляду результатів публікацій авторів, що опікуються

вирішенням проблем удосконалення амортизаційної політики, необхідно відзначити комплексний підхід до аналізу змісту та критеріїв ефективності амортизаційної політики, продемонстрований у роботі А.В. Череп та А.О. Чорнолуцької. Автори розглядають амортизаційну політику не лише як важливу умову оновлення основних засобів підприємств, а й як інструмент оптимізації податку на прибуток [2, с. 92-93]. О.Г. Радева розглядає амортизаційну політику в контексті реалізації інвестиційної діяльності підприємства, наголошуючи, що метою амортизаційної політики є збільшення питомої ваги амортизаційних відрахувань у структурі джерел фінансування інвестицій для ефективного оновлення основних засобів [3, с. 72]. Така думка автора є цілком раціональною, але у роботі не уточнюється за рахунок чого має відбуватися зростання величини амортизаційних відрахувань для оновлення основних засобів. Робота С.Ю. Скоморохової, С.М. Ніколаєнко та Л.В. Гейвичя присвячена, головним чином, аналізу сутності, складових та функцій амортизаційної політики в контексті підвищення ефективності фінансового управління підприємством [4]. Таким чином, можна зробити висновок, що автори розглянутих наукових робіт розглядають амортизаційну політику підприємства у зв'язку з інвестиційною політикою та фінансовим забезпеченням його діяльності. Разом з тим, згадані роботи мають загальний характер, бо їх автори не аналізують особливості впровадження амортизаційної політики залежно від галузевої належності суб'єктів господарювання.

Натомість, дослідники що у своїх роботах розглядають проблеми функціонування міського електричного транспорту, наголошують на необхідності оновлення рухомого складу, але не пропонують уточнення існуючих методів

нарахування амортизації для вирішення означеної проблеми, оскільки підприємства міського електричного транспорту належать до комунальної сфери і їх діяльність значною мірою обумовлена наявністю державного фінансування. Так, О.Ю. Палант акцентує увагу на проблемах організації діяльності та фінансування підприємств міського електротранспорту та пропонує поглиблювати їх взаємодію з органами місцевого самоврядування [5]; К.В. Гнедіна та О.Л. Дзвінець аналізують поточний стан та визначають перспективи розвитку міського електричного транспорту [6,7], а О.В. Димченко та А.С. Круду значну увагу приділяють аналізу причин кризового стану цієї галузі та наводять динаміку показників діяльності конкретного підприємства електричного транспорту [8]. При цьому, для забезпечення оновлення міського електричного транспорту авторами формулюються різноманітні пропозиції: впровадження лізингу, скасування пільг з підвищенням плати за проїзд, збільшення надходжень від реклами на транспорті, оптимізація чисельності працівників тощо. Але, як вже зазначалося, уточненню методів нарахування амортизації в контексті реалізації амортизаційної політики не приділяється належної уваги.

Враховуючи актуальність вирішення описаної проблеми для підвищення якості надання послуг з перевезення пасажирів, **метою публікації** є удосконалення існуючих методів розрахунку амортизації для підприємств міського електричного транспорту з метою забезпечення прискореного оновлення рухомого складу таких підприємств.

Виклад основного матеріалу

Розглядаючи сутність амортизаційної політики підприємств і враховуючи різні підходи до визначення її етапів та функцій, автори цієї публікації погоджуються з підходом О.Г. Радієвої щодо змісту та мети амортизаційної політики, оскільки головним завданням реалізації такої політики є своєчасне оновлення основних засобів. Але, оскільки йдеться саме про амортизаційну політику, оновлення основних засобів підприємств має відбуватися за рахунок амортизації. Саме такий принцип покладено в основу застосування методів нарахування амортизації, особливо якщо йдеться про ті з них, де база розрахунку амортизації не змінюється.

З урахуванням цього, варто сформулювати таке визначення амортизаційної політики.

Амортизаційна політика – обґрунтування та реалізація методів визначення величини амортизаційних коштів підприємства та використання їх для забезпечення повного та своєчасного оновлення основних засобів.

В процесі здійснення амортизаційної політики пропонується звернути особливу увагу на те, що підприємства сьогодні потребують не лише можливості самостійного вибору методів амортизації що забезпечується чинним законодавством, а й можливості перегляду і удосконалення цих методів, залежно від конкретних умов господарювання. Без такої можливості реалізація амортизаційної політики не буде ефективною і практично втрачає сенс, бо обґрунтування та уточнення методів нарахування амортизації є її ключовим етапом.

Перш ніж обґрунтовувати та впроваджувати амортизаційну політику, підприємству необхідно провести аналіз існуючих методів нарахування амортизації, що передбачає з'ясування того, чи відповідають методи нарахування амортизації потребам конкретного транспортного підприємства і в якій мірі вони забезпечують оновлення основних засобів. Для встановлення відповідності методів амортизації потребам підприємства пропонується визначити показник оновлення основних засобів підприємства за рахунок амортизаційних коштів. Цей показник можна визначити як відношення величини амортизації та вартості нових трамваїв або тролейбусів, що необхідні для заміни повністю зношених одиниць транспорту на певний момент часу (1).

$$K_{O(A)} = \frac{A}{N \times B_T}, \quad (1)$$

де $K_{O(A)}$ – коефіцієнт оновлення рухомого складу транспортних підприємств за рахунок амортизації, частка одиниць;

A – величина амортизації, тис грн.

N – потреба у одиницях транспорту на певний момент часу, або кількість повністю зношених одиниць транспорту;

B_T – вартість придбання трамваїв або тролейбусів в сучасних умовах.

Варто відзначити, що максимальне значення цього показника дорівнює одиниці, і вказує на те, що підприємство самостійно оновлює основні засоби за рахунок амортизаційного фонду і не залежить від державного фінансування.

Але для підприємств міського електричного транспорту цей показник буде вкрай низьким, бо методи розрахунку амортизації враховують лише просте відтворення основних засобів, що не дозволяє підприємствам електричного транспорту оновлювати парк транспортних засобів в повній мірі, оскільки період корисного використання трамваїв і тролейбусів є досить значним і за цей час вартість придбання нової техніки значно зростає.

Така особливість, на нашу думку, є одним з головних недоліків існуючих підходів до визначення розміру амортизаційних відрахувань, що

приводить до значного недофінансування підприємств міського електричного транспорту.

Для вирішення описаної проблеми пропонується у якості бази нарахування амортизації трамваїв і тролейбусів замість поточної вартості на момент придбання використовувати орієнтовну вартість придбання нових транспортних засобів на момент зношення наявної у підприємства техніки. За аналогією з вартістю грошової одиниці будемо називати таку вартість майбутньою вартістю основних засобів підприємства, оскільки на момент придбання трамваїв і тролейбусів її можна визначити лише приблизно.

Амортизація, у більшості випадків, нараховується рівномірно або із застосуванням прискорених методів. Розглянемо обидва випадки.

У разі використання *лінійного методу нарахування амортизації* вартість переноситься на готову продукцію рівними частками. Але у нашому випадку метою нарахування амортизації є отримання не поточної, а майбутньої вартості у вигляді амортизаційних відрахувань. Оскільки амортизація нараховується рівномірно через рівні проміжки часу, її річна величина може бути визначена із застосуванням формули, що використовується для розрахунку майбутньої вартості анuitету з такими уточненнями:

а) на відміну від традиційного варіанту, пропонується замість ставки нарощення використовувати середні темпи приросту вартості трамваїв та тролейбусів;

б) річний розмір нарахованої амортизації у нашому випадку визначається на рівні періодичного внеску у формулі анuitету, оскільки амортизація нараховується рівномірно;

в) на момент придбання техніки транспортним підприємствам відома лише первісна його вартість та термін корисного використання, тому майбутню вартість об'єктів міського електричного транспорту пропонується визначати з використанням величини його первісної вартості та середнього річного приросту цін на трамваї та тролейбуси за декілька минулих періодів.

З урахуванням викладеного вище, формула для визначення амортизації з використанням прямолінійного методу може бути визначена таким чином (2):

$$PB_{MET} \times (1 + T_B)^n = A_L \times \frac{(1 + T_B)^n - 1}{T_B} \Rightarrow$$

$$\Rightarrow A_L = \frac{PB_{MET} \times (1 + T_B)^n \times T_B}{(1 + T_B)^n - 1}, \quad (2)$$

де PB_{MET} – первісна вартість об'єктів міського електричного транспорту, тис. грн.;

T_B – середні темпи приросту вартості транспортних засобів, частка одиниці;

n – термін корисного використання транспортних засобів, роки;

A_L – річна амортизація визначена лінійним методом, тис. грн.

Характерною рисою наведеного методу є те, що величина амортизації є незмінною протягом усього періоду використання одиниць транспорту, але враховує вплив інфляції на вартість трамваїв та тролейбусів.

У разі застосування *прискорених методів* амортизації сума амортизації знижується з часом, але у перші роки є досить високою, що, як правило, обґрунтовується необхідністю прискорення оновлення основних засобів підприємств. Але, оскільки у випадку застосування цих методів зростання вартості придбання основних засобів також не враховується, у роботі пропонується в процесі застосування таких методів також визначити майбутню вартість основних засобів замість первісної, як це було у попередньому випадку.

Застосування прискорених методів нарахування амортизації з використанням майбутньої вартості об'єктів основних засобів можна проілюструвати на прикладі так званого «методу суми років». При цьому, співвідношення для визначення річної амортизації основних засобів набуває такого вигляду (3):

$$A_{PP} = PP_{MET} \times (1 + T_B)^n \times \frac{M_i}{\sum M_i}, \quad (3)$$

де A_{PP} – річна амортизація, нарахована прискореними методами, тис. грн.;

M_i – порядковий номер i -го року використання основних засобів;

$\sum M_i$ – сума порядкових номерів років використання основних засобів.

Застосування описаного методу можливе у двох варіантах:

1. Використання майбутньої вартості, що враховує повний термін використання транспортних засобів із застосуванням середнього темпу зростання вартості трамваїв і тролейбусів.

2. Використання майбутньої вартості станом на кінець планового року із застосуванням очікуваних темпів приросту цін на транспортні засоби.

Другий спосіб порівняно з першим є менш обґрунтованим, але він дозволяє краще врахувати динаміку цін основних засобів. Описані вище способи визначення амортизації рекомендується застосовувати окремо для кожного виду транспорту з урахуванням змін цін конкретних виробників.

Висновки

За результатами удосконалення методів амортизації в контексті підвищення ефективності амортизаційної політики підприємств міського електричного транспорту можна зробити наступні висновки:

По-перше, зважаючи на технічний стан і рівень зношення міського електричного транспорту можна констатувати, що діюча амортизаційна політика підприємств галузі потребує удосконалення.

По-друге, оскільки вартість придбання нових транспортних засобів із часом зростає з об'єктивних причин, традиційні методи нарахування амортизації не дозволяють забезпечити оновлення міського електричного транспорту в повній мірі.

По-третє, для вирішення вказаної проблеми в роботі запропоновано використовувати майбутню вартість основних засобів, що визначається з урахуванням середніх темпів її приросту. При цьому, у разі застосування лінійного методу нарахування амортизації, її величина визначається із співвідношення, що традиційно застосовується для розрахунку майбутньої вартості ануїтету. Застосування методів прискореного нарахування амортизації проілюстроване в роботі на прикладі кумулятивного методу.

Література

1. Міністерство інфраструктури України. Огляд національного сектору громадського транспорту: Міський електротранспорт. Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/reforms/wp-content/uploads/Oglyad-rinku-miskogo-elektrotransportu.pdf>
2. Череп А. В. Вплив амортизаційної політики на формування фінансових результатів підприємства [Текст] / А. В. Череп, А. О. Чорнолуцька // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: збірник наукових праць : у 2-х вип. / ПДТУ. – Маріуполь, 2012. – Вип. 2, Т. 1. – с. 92-95.
3. Радева О. Г. Амортизаційна політика в контексті механізму ефективного управління підприємством: сутність, характеристика та проблеми [Текст] / О. Г. Радева // Молодий вчений. – 2014. – № 12(2). – с. 70-73.
4. Скоморохова С. Ю. Сучасна концепція амортизаційної політики підприємства [Текст] / С. Ю. Скоморохова, С. М. Ніколаєнко, Л. В. Гейвич // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер.: Економічні науки. – 2014. – Вип. 4. – с. 65-67.
5. Палант О.Ю. Аспекти фінансування транспортної роботи підприємств міського електричного транспорту / О.Ю. Палант // Технологічний аудит і резерви виробництва – 2014. – №2/2 (16) – с. 4-7. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tatrv_2014_2
6. Гнедіна К.В. Проблеми та перспективи розвитку міського електричного транспорту / К.В. Гнедіна // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна.

Д.: Видавництво ДНУЗТ – 2007. – с. 184-187. Режим доступу: <http://stp.diit.edu.ua/article/viewFile/17492/15194>

7. Дивінець О.Л. Стратегічні пріоритети розвитку міських електротранспортних підприємств України / О.Л. Дивінець // Європейський вектор економічного розвитку. – 2015. – №1(18) – с. 74-81. Режим доступу: <http://duan.edu.ua/uploads/vidavnitstvo14-15/12128.pdf>
8. Димченко О.В. Обґрунтування тенденції розвитку підприємств міського електричного транспорту в контексті євроінтеграційних тенденцій в Україні [Текст] / О.В.Димченко, А.С. Круду // Комунальне господарство міст X.: ХНУМГ. – 2014 – № 113. – с. 3-9.

References

1. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. Ohlyad natsionalnoho sektoru hromadskoho transportu: miskyi elektrotransport [Ukrainian department of infrastructure Public transport segment review]. Retrieved from <http://mtu.gov.ua/reforms/wp-content/uploads/Oglyad-rinku-miskogo-elektrotransportu.pdf>[in Ukrainian].
2. Cherep A.V. &Chornolutska A.O. (2012) Vplyv amortyzatsiinoi polityky na formuvannia finansovykh rezultativ pidpriemstva [An impact of the depreciative policy on the financial results of enterprise]. *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti – Theoretical and practical aspects of economics & intellectual property. Collected papers, Issue 2, Vol.1, 92-95* [in Ukrainian].
3. Radeva O.H. (2014) Amortyzatsiina polityka v konteksti mekhanizmu efektyvnoho upravlinnia pidpriemstvom: sutnist, kharakterystyka ta problemy [The depreciative policy in the context of the effective mechanism of enterprise management: the core, characteristic & problems]. *Molodyi vchenyi – Young scholar, 12(2), 70-73* [in Ukrainian].
4. Skomorokhova S.U., Nikolaienko S.M. & Heivych L.V. (2014) Suchasna kontsepsiia amortyzatsiinoi polityky pidpriemstva [The modern concept of enterprise depreciative policy]. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnogo universytetu – Scientific Issue of Kherson State University, Issue 4, 65-67* [in Ukrainian].
5. Palant O.Yu. (2014) Aspekty finansuvannia transportnoi roboty pidpriemstv miskoho elektrychnoho transportu [The features of urban electrical transport enterprises financing] /*Tekhnologicheskii audit i rezervy proizvodstva – Technical audit & reserves of production, 2/2(16), 4-7*. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tatrv_2014_2 [in Ukrainian].
6. Hnedina K.V. (2015) Problemy ta perspektyvy rozvytku miskoho elektrychnoho transportu [Problems and possibilities urban electric transport evolution]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu im. V. Lazariana – Issue of papers of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after V. Lazaryan, 184-187(n.d.)*. <http://stp.diit.edu.ua/article/viewFile/17492/15194> [in Ukrainian].
7. Dyvinets O.L. (2015) Stratehichni priorytety rozvytku miskykh elektrotransportnykh pidpriemstv Ukrainy [Strategic priorities of the development of urban electric transport enterprises]. *Yevropeyskyi vektor ekonomichnoho rozvytku – The European vector of economical development, 1(18), 74-81*. Retrieved from <http://duan.edu.ua/uploads/vidavnitstvo14-15/12128.pdf> [in Ukrainian].
8. Dymchenko O.V., Krudu A.S. (2014) Obhruntuvannia tendentsii rozvytku pidpriemstv miskoho elektrychnoho transportu v konteksti yevrointehratsiinykh tendentsii v

Ukrainy [The substantiation of trends of urban electric transport development concerning the trends of European integration of Ukraine]. Komunalne hospodarstvo mist – Municipal Economy, 113, 3-9 [in Ukrainian].

Автор: ТАРАРУЄВ Юрій Олександрович
кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки підприємств, бізнес-адміністрування та регіонального розвитку
Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова
E-mail – artuur@gmail.com

Рецензент д-р екон. наук проф. Димченко О.В.,
Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова, Харків.

Автор: ТЕЛЯТНИК Сергій Вікторович
асистент кафедри економіки підприємств, бізнес-адміністрування та регіонального розвитку
Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова
E-mail – telyatniks@yandex.ru

ОСОБЕННОСТИ АМОРТИЗАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

Ю.А. Тараруев, С.В. Телятник

Харьковский национальный университет городского хозяйства им. А.Н. Бекетова, Харьков

В статье анализируются взгляды ученых, касающиеся амортизационной политики предприятий, и формулируется собственное определение этого термина. Отмечается, что совершенствование амортизационной политики предприятий городского электрического транспорта является наиболее рациональным способом обеспечения своевременного обновления основных средств таких предприятий. Предлагаются соотношения для определения величины амортизации с применением будущей стоимости основных средств предприятий городского электрического транспорта.

Ключевые слова: городской электрический транспорт, амортизация, основные средства, будущая стоимость основных средств.

THE FEATURES OF DEPRECIATIVE POLICY OF THE URBAN ELECTRIC TRANSPORT ENTERPRISES

Yu. O. Tararuyev, S.V. Telyatnyk

O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

The points of view of the scientists on the depreciative policy of enterprises are analyzed in the paper and the own definition of that notion is also proposed. There are described such important problems of electric urban transport enterprises as: high degree of fixed assets wear-out, low profitability and deficiency of financial resources for fix assets renovation. It is shown that the best approach to the renovation of the fixed assets is the perfecting of depreciative policy of urban electric transport enterprises. In the paper also proposed the rates for estimation amount of annual depreciation based on the future value of fixed assets of urban electric transport enterprises.

Keywords: urban electric transport, depreciation of fixed assets, the future value of fixed assets.