

та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку". – Львів, 2007. – С.241-247.

Отримано 30.09.2010

УДК 338.47 : 64.018

В.А.ЩЕЛКУНОВА

Харківська національна академія міського господарства

АМОРТИЗАЦІЙНІ ВІДРАХУВАННЯ ЯК ДЖЕРЕЛО ФІНАНСУВАННЯ ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

На основі досліджень визначено важливість розвитку та ефективного функціонування міського електричного транспорту, відтворення основних фондів цієї галузі та необхідності амортизаційних відрахувань як джерела фінансування відтворення основних фондів. Запропоновано використання диференційованої системи нарахування амортизаційних відрахувань на міському електричному транспорті.

На основании исследований определена важность развития и эффективного функционирования городского электрического транспорта, воспроизводства основных фондов этой отрасли и необходимости амортизационных отчислений как источника финансирования воспроизводства основных фондов. Предложено использование дифференцированной системы начисления амортизационных отчислений на городском электрическом транспорте.

On the basis of researches certainly importance of development and effective functioning of urban electric transport, recreation of capital assets of this industry and necessity of depreciation decrees, as sourcings recreation of capital assets have been highlighted. The use of the differentiated system of extra charge of depreciation decrees on a public electric transport has been offered.

Ключові слова: основні фонди, амортизаційні відрахування, система фінансування, знос, методи нарахування амортизації.

Найбільшою галуззю міського господарства (за обсягом наданих послуг) є житлово-комунальне господарство (ЖКГ).

Серед підприємств житлово-комунального господарства значне місце займають підприємства, які виконують пасажирські перевезення і транспортне обслуговування населення.

Від ступеня розвитку та якості роботи міського електротранспорту залежить не тільки рівень транспортного обслуговування населення, але й нормальна робота підприємств, організацій, установ міста [2].

Рівень транспортного обслуговування впливає на умови життя і діяльності людини. Тому проблема забезпечення нормального обслуговування населення пасажирським транспортом має соціально-економічний характер, а процеси розвитку транспортної інфраструктури, як локальне завдання, спрямовані на виконання глобальної економічної мети.

Протягом останнього десятиріччя у міського електротранспорту намітилася тенденція до зменшення обсягу перевезень пасажирів і погіршення показників якості та безпеки їх транспортного обслуговування [1].

У світовій практиці перевага віддається розвитку міського електричного транспорту (МЕТ). При цьому, значна увага приділяється використанню нових технологій, які дозволяють збільшити швидкість і плавність руху, понизити рівень шуму та інші негативні наслідки, що впливають на довкілля.

Існуюча сьогодні транспортна криза носить системний характер. Тому вирішити її силами не те що транспортних підприємств, але й силами муніципалітету неможливо.

В рейкове господарство і контактну мережу років 30 ніхто не вкладав ніяких коштів. Ось трамваї і їздять із швидкістю 10 км за годину (за кордоном швидкість трамваю досягає 70 км за годину [5]).

Електротранспорту потрібні серйозні інвестиції. Він розвивається у всьому світі, тому що вирішує не лише економічні завдання, а й проблеми перевезення. Два трамваї можуть перевезти пасажирів стільки ж, скільки їх перевозять 20 «маршруток» або 5 автобусів. А це дозволяє зменшити завантаженість доріг і впливає безпосередньо на стан оточуючого середовища.

Відновлення основних засобів є складним механізмом, який включає інтегровану, органічно зв'язану цілісну систему відтворювальних відносин, економічних, організаційних та правових форм і методів господарювання.

За умов обмеженості фінансових ресурсів та браку власних фінансових коштів на підприємствах МЕТ пошук нових форм і методів фінансово-кредитного забезпечення процесу оновлення виробничих потужностей набуває особливої значущості.

Проблемам розвитку та ефективного функціонування транспорту присвячено багато наукових робіт як вітчизняних, так і закордонних авторів.

Питання щодо відновлення основних фондів на транспортних підприємствах розглядалися у роботах: Коссої Ю.М., Єфремов І.С., Кобозев В.М., Юдин В.А., Крат В.І., Вірченко В.В. Рач В.А. [4, 6, 8, 9, 11].

Розглядом проблеми пошуку заходів щодо поліпшення функціонування транспортної системи міста та надання послуг населенню у сфері пасажироперевезень займалися Шутенко Л.М., Лисюк В.М., Шлафман Н.Л., Стоянова М.Н., Карпушин Е.І., Золотов М.С., Шульга М.О., Ткачов В.О., Далека В.Х [7, 10, 12, 13].

Звідси актуальним завданням нашого дослідження є пошук джерел та удосконалення системи фінансування відтворення основних фондів на міському електричному транспорті.

Метою дослідження є вивчення системи фінансування відтворення основних фондів в МЕТ і розробка пропозицій щодо удосконалення методів нарахування амортизаційних відрахувань – основного джерела фінансування відтворення основних фондів.

На процеси зносу істотно впливають: якість стану і утримання основних фондів; кваліфікація кадрів; рівень дотримання норм, інструкцій, технічних умов. Величина зносу прямо залежить від часу експлуатації і обсягу виконаної роботи. Так, знос трамвайних колій визначається кількістю потягів (вагонів), що пройшли по них незалежно від календарного терміну. Одночасно фізичний знос колій залежить від тривалості їх служби, а отже, від впливів на них вологи, температурних перепадів, вітру, хімічно активних речовин та ін. незалежно від об'ємних показників роботи. Отже, зносу піддаються як діючі, так і недіючі об'єкти. Те ж можна сказати про рухомий склад та інші основні фонди.

Джерелом фінансування простого відтворення основних засобів (заміни зношення основних фондів) є нарахувана сума амортизації.

Амортизаційні відрахування – частина вартості основних фондів у грошовому вираженні, що включається до собівартості продукції.

В загальному вигляді величина амортизаційних відрахувань визначається за формулою

$$A_p = B_{\text{оф}} \times N_a / 100,$$

де $B_{\text{оф}}$ – вартість основних фондів, грн.; N_a – норма амортизаційних відрахувань, % [5].

Сума амортизаційних відрахувань на підприємствах міського електротранспорту визначається як добуток балансової вартості окремих груп основних фондів і встановленої для цієї групи основних фондів норми амортизаційних відрахувань згідно Закону [5].

Відповідно до Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» суб'єктам господарювання рекомендовано нараховувати амортизацію в бухгалтерському обліку такими методами:

- 1) прямолінійним (рівномірний);
- 2) зменшення залишкової вартості;
- 3) прискореного зменшення залишкової вартості (подвійної залишкової амортизації);
- 4) кумулятивним (суми чисел);
- 5) виробничим (суми одиниць продукції) [3].

Прямолінійний метод найпоширеніший. Він характеризується

рівномірністю розподілу сум амортизації між обліковими періодами, тобто кожного року на собівартість виготовленої продукції переноситься однакова частина вартості основних засобів.

Переваги та недоліки методів амортизації:

1. Прямолінійний метод є простим, наочним, забезпечує рівномірні, стабільні амортизаційні накопичення протягом усього терміну служби. Його недоліком є те, що він не враховує відмінність виробничої потужності основних засобів у різні роки їх експлуатації.

2. Прискорена амортизація передбачає щорічне зниження суми амортизаційних відрахувань. Ці методи доцільно застосовувати по відношенню до тих об'єктів, які зазнають швидкого морального старіння, в зв'язку з чим значно зростають витрати на ремонт, технічне обслуговування, експлуатацію (на транспортні засоби, комп'ютерну техніку тощо) або найбільша інтенсивність використання цих основних фондів припадає на перші роки їх експлуатації, коли вони фізично і морально є ще нові.

3. Сутність виробничого методу нарахування амортизації полягає в тому, що амортизація об'єкта основних засобів залежить від інтенсивності його використання. Цей метод використовують для амортизації вантажних автомобілів та необоротних матеріальних активів, які можуть самостійно виконувати заздалегідь визначений обсяг робіт.

Вибір методу амортизації визначається низкою об'єктивних чинників залежно від специфіки виробництва, темпів технічного прогресу, складності та особливостей розрахунків тощо.

Підприємства міського електротранспорту для нарахування амортизації використовують прямолінійний метод.

На нашу думку, враховуючи вищевказане, на підприємствах міського електричного транспорту більш доцільно використання різних методів нарахування амортизації не тільки для різних груп, а й, навіть, видів основних фондів.

Наприклад, щодо основних фондів, які виконують відносно постійний обсяг роботи впродовж всього строку служби, а також в умовах, де не існує ймовірності їх швидкого морального старіння (споруди тягових електропідстанцій, ремонтних майстерень, диспетчерські пункти, засоби автоматики та зв'язку), доцільним є використання прямолінійного методу. Стосовно рухомого складу, трамвайних колій та контактної мережі – більш економічно обґрунтованим є використання виробничого методу.

Так, до основних фондів, що не підлягають активному фізичному зносу (тягові електропідстанції, ремонтні майстерні, диспетчерські пункти, засоби автоматики та зв'язку) доцільним є використання пря-

молінійного методу. Стосовно рухомого складу, трамвайних колій та контактної мережі – більш економічно обґрунтованим буде використання виробничого методу нарахування амортизації, який розраховується за формулою

$$A_3 = A_{П.В.} + A_{КР} .$$

Тут A_3 – загальна сума амортизаційних відрахувань за рік, тис. грн.; $A_{П.В.}$ – амортизаційні відрахування на повне відтворення основного засобу, $A_{П.В.} = B \times N/100$, де B – повна вартість тролейбусу (трамвайного вагону); N – норма амортизаційних відрахувань за рік на повне відтворення; $A_{КР}$ – амортизаційні відрахування на капітальний ремонт,

тис. грн., $A_{КР} = \frac{\Pi \times B \times n}{10000 \times 1000}$, де Π – натуральний пробіг транспортного засобу за рік, тис. ваг-маш (км); B – повна вартість транспортного засобу, тис. грн; n – норма амортизації на 10000 км натурального пробігу.

Цей метод враховує обсяг виконаної роботи (послуг), роль амортизації як джерела нагромадження.

Таким чином, виходячи з ситуації, що склалася на сьогодні в міському електричному транспорті, доцільним є вживання диференційованого підходу до обчислення амортизаційних відрахувань.

Впровадження на практиці запропонованих інноваційних розробок, сприятиме накопиченню амортизації та використанню необхідних науково обґрунтованих сум амортизацій, що в кінцевому результаті дозволить істотно підвищити ефективність функціонування міського пасажирського транспорту, вирішувати проблеми сучасних міст, такі як перевантаженість доріг, затори тощо.

1. Закон України про Загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2009-2014 роки, із змінами і доповненнями, внесеними Законом України від 11 червня 2009 року №1511-VI.

2. Закон України “Про міський електричний транспорт” // Відомості Верховної Ради України від 29.06.2004р., №1914-ВР.

3. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 “Основні засоби” від 18 травня 2000 р. за №288/4509 із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства фінансів від 25.09.2009 р.

4. Вірченко В.В. Основні напрямки реформування міського електричного транспорту України // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.53. – К.: Техніка, 2003. – С.161-166.

5. Економічний словник-довідник / За ред. д.е.н. проф. С.В.Мочерного. – К. Феміна, 1995. – 272 с.

6. Ефремов И.С., Кобозев В.М., Юдин В.А. Теория городских пассажирских перевозок. – М.: Высш. школа, 1980. – 538 с.

7. Карпушин Е.І. Задачі адміністративного регулювання господарської діяльності підприємств комунальної власності з надання муніципальних послуг // Коммунальное