

6. Андреева Г.І. Економічний аналіз. – К.: Знання, 2008. – 263 с.

7. Бутинець Ф.Ф. Економічний аналіз. – Житомир: ПП "Рута", 2003. – 680 с.

8. Каракоз І.І., Самборський В.І. Теорія економічного аналізу. – К.: Вища шк., 1989. – 206 с.

9. Кіндрацька Г.І., Білик М.С., Загородній А.Г. Економічний аналіз: теорія і практика. – 2-ге вид., переробл. і доп. / За ред. проф. А.Г. Загороднього. – Львів: Магнолія 2006, 2007. – 440 с.

Отримано 11.07.2011

УДК 338.47 : 64.018

Т.П.ЮР'ЄВА, канд. екон. наук, В.А.ЩЕЛКУНОВА

Харківська національна академія міського господарства

ПРО АМОРТИЗАЦІЙНУ ПОЛІТИКУ ПІДПРИЄМСТВ 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, виходячи з оптимальних строків дії основних фондів та на основі використання пооб'єктного обліку та технічного паспорту.

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, исходя из оптимальных сроков функционирования основных фондов на основе использования пообъектного учета и технического паспорта.

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. based on their optimal timing functioning of the capital assets through the use of each accounting object and technical certificate has been offered.

Ключові слова: основні фонди, амортизаційні відрахування, система фінансування, методи нарахування амортизації, джерело фінансування відтворення, пооб'єктний облік, технічний паспорт.

Міський електричний транспорт (МЕТ) сьогодні є важливим соціально-економічним утворенням господарського комплексу України. Його функціонування пронизує усі площини економіки і суспільного життя. Таким чином, головним завданням розвитку міського пасажирського транспорту Харкова є створення ефективної транспортної системи.

У підприємств МЕТ повинно бути достатньо власних коштів для повного та часткового відтворення основних фондів. Накопичення цих коштів відбувається за рахунок амортизації.

Процес відтворення основних фондів на міському електричному транспорті йде дуже повільними темпами. І, в першу чергу, це відбувається внаслідок недостатньої кількості грошових коштів.

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

Розглядом проблеми пошуку заходів щодо поліпшення функціонування транспортної системи міста та надання послуг населенню в сфері пасажироперевезень займалися Л.М.Шутенко, М.С.Золотов, М.О.Шульга, В.О.Ткачов, В.Х.Далека [6].

Питання щодо відновлення основних фондів на транспортних підприємствах розглядалися у роботах Ю.М.Косого, І.С.Єфремова, В.М.Кобозева, В.А.Юдина, В.І.Крата, В.В.Вірченко [2-5].

Звідси актуальним завданням нашого дослідження є визначення особливостей амортизаційної політики на підприємствах міського електричного транспорту, з урахуванням змін у чинному законодавстві, та пошук шляхів її удосконалення.

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

На сьогодні дуже актуально стоїть питання амортизаційної політики на підприємствах міського електричного транспорту, тому що відтворення основних фондів має забезпечуватися амортизаційними відрахуваннями [1]. Проте за останні півстоліття на підприємствах ЖКГ сум нарахованої амортизації недостатньо для своєчасного проведення робіт з відтворення основних фондів. Саме тому кожне підприємство МЕТ повинно розробляти власну амортизаційну політику, з урахуванням особливості його функціонування.

З прийняттям податкового Кодексу України (№2856-VI 2856-17 від 23.12.2010 р.) значно розширено права підприємств щодо амортизаційної політики. Кодекс вміщує низку позитивних зрушень, порівняно з положенням, що діяло раніше:

1. Облік вартості, яка амортизується, основних фондів та нематеріальних активів має проводитись за кожним із об'єктів, що входить до складу окремої групи. Введення пооб'єктного обліку основних фондів сприятиме удосконаленню планування та управління їх відтворення.

2. Значно розширена класифікація груп основних засобів для нарахування амортизації. Замість 4-х груп запропоновано 16. Це дозволить диференціювати строки корисного використання основних фондів за об'єктами і максимально наблизити їх до оптимальних в конкретних умовах експлуатації.

3. Нарухування амортизації здійснюється протягом строку корисного використання (експлуатації) об'єкта, який встановлюється наказом по підприємству при визнанні цього об'єкта активом, але не менше ніж встановлено у ст.145 п.1 Податкового Кодексу і призупиняється на період його реконструкції, модернізації, добудови, дообладнання та консервації.

4. При визначенні строку корисного використання (експлуатації) слід урахувати: очікуване використання об'єкта підприємством з урахуванням його потужності або продуктивності; фізичний і моральний знос, що передбачається; правові або інші обмеження щодо строку використання об'єкта та інші фактори.

5. Строк корисного використання (експлуатації) об'єкта основних засобів переглядається в разі зміни очікуваних економічних вигод від його використання, але він не може бути меншим ніж це визначено у ст.145 п.1 Податкового Кодексу.

Амортизація основних засобів проводиться до досягнення залишкової вартості об'єктом його ліквідаційної вартості [7].

Виходячи із викладеного, на нашу думку, кожне підприємство МЕТ має невідкладно розробити та затвердити свою амортизаційну політику, яка б, дозволила максимально наблизити суми нарахованої амортизації до реального зносу основних засобів. Але робота над амортизаційною політикою має продовжуватися постійно, враховуючи, з одного боку, стан основних фондів, а з іншого – результат та наслідки раніше діючої політики. На наш погляд, підприємствам МЕТ варто змінювати амортизаційну політику досить часто, залежно від потреб, але не частіше одного разу на рік.

Розпочати впровадження нової системи амортизаційних нарахувань слід з удосконалення (впровадження) пооб'єктного обліку основних фондів, глибокого та детального аналізу чинної на підприємстві амортизаційної системи, удосконалення управління і планування відтворення основних фондів.

Для вдосконалення пооб'єктного обліку рухомого складу підприємств МЕТ авторами розроблено та запропоновано Технічний паспорт для основних фондів у вигляді таблиці наведено на рисунку.

Сьогодні на підприємствах МЕТ щодо амортизаційної політики одним із основних завдань є накопичення амортизаційних відрахуван-

ня, як джерела відтворення основних фондів. Тому підприємства мають дуже зважено підходити до встановлення строків корисного використання і відповідно норм амортизаційних відрахувань об'єктів за кожною групою, а також методу нарахування амортизації.

Період (рік)	Найменування, адреса	Первісна вартість, грн.	Вартість ремонту, грн.		Відновна вартість	Нараховано амортизації, грн.	Залишкова вартість, грн.	Рішення щодо відтворення (ремонт, реконструкція, придбання тощо)
			капітального	середнього				
На початок експлуатації (після капітального ремонту)								
2012 рік								

Технічний паспорт об'єкта

Нами виконано розрахунки нарахування амортизації на основні фонди Тролейбусного депо №3, виходячи з оптимальних строків дії та методів нарахування, в межах діючого законодавства, та з урахуванням пооб'єктного обліку та на основі технічного паспорта, які показали, що сума амортизації значно вища при такому підході ніж у попередні роки, при цьому вартість основних фондів не змінилась.

Узагальнюючи викладене, зауважимо, що на нашу думку, при розробці амортизаційної політики підприємствам доцільно:

- строки корисного використання об'єктів основних фондів затвердити наближеними до мінімально допустимих, що зазначені в Кодексі;

- облік вартості, яка амортизується, вести за кожним об'єктом, що входить до складу окремої групи основних фондів, особливо це стосується рухомого складу, для обліку якого радимо використовувати розроблений нами Технічний паспорт;

- методи нарахування амортизації обрати такі: по об'єктах четвертої групи (машини та обладнання) і по об'єктах п'ятої групи (транспортні засоби) – метод прискореного зменшення залишкової вартості; по об'єктах всіх інших груп основних фондів – прямолінійний метод.

Впровадження на практиці запропонованих інноваційних розро-

бок 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 міський електричний транспорт” // Відомості Верховної Ради України від 29.06.2004р., №1914-ВР.
2. Вірченко В.В. Основні напрямки реформування міського електричного транспорту України // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.53. – К.: Техніка, 2003. – С.161-166.
3. Ефремов И.С., Кобозев В.М., Юдин В.А. Теория городских пассажирских перевозок. – М.: Высш. шк., 1980. – 538 с.
4. Косой Ю.М. Экономика и управление на городском электрическом транспорте. – М.: Мастерство, 2002. – 450 с.
5. Крат В.И. Проблемы реформирования городского электротранспорта // Коммунальное хозяйство городов. Вып.17. – К.: Техніка, 1998. – С.18-35.
6. Шутенко Л.Н., Золотов М.С., Шульга Н.А., Ткачев В.А., Далека В.Ф. Концепция оценки технического состояния городских инженерных сетей и электрического транспорта г.Харькова // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.37. – К.: Техніка, 2002. – С.131-134.
7. Податковий кодекс України // www.portal.rada.gov.ua.

Отримано 14.06.2011

УДК 338.24 : 351.824.1

М.В.КАПЛІЄНКО

Харківській національній економічній університет

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СКЛАДОВИХ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОМИСЛОВОСТІ

Аналізуються проблеми організації державного регулювання у промисловому виробництві, зокрема, причинно-наслідкові зв'язки неузгодженості дій учасників промислового виробництва. Визначено основних учасників промислового виробництва. Виявлено загальні прояви, причини та наслідки неузгодженості дій учасників промислового виробництва.

Анализируются проблемы организации государственного регулирования в промышленном производстве, в частности, причинно-следственные связи несогласованности действий участников промышленного производства. Определены основные участники промышленного производства. Выявлены общие проявления, причины и последствия несогласованности действий участников промышленного производства.

The problems of state regulation in industrial production, in particular, the causal link-coordinated actions of members of industrial production. The main members of industrial production. Identified common manifestations, causes and consequences of uncoordinated action of participants in industrial production.

Ключові слова: промисловість, учасники промислового виробництва, механізм державного регулювання, податкова система, експорт, суб'єкти господарювання, імпорт,