

УДК 330.1
UDC 330.1

ПРОБЛЕМИ ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ДОРОЖНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Концева В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, valyako@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>

Харченко А.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна, alina2002igorevna@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-0457-8032>

THE PROBLEMS OF RENEWAL OF FIXED ASSETS OF ROAD ENTERPRISES

Kontseva V.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, valyako@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>

Kharchenko A.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine, alina2002igorevna@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-0457-8032>

ПРОБЛЕМЫ ОБНОВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Концевая В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, valyako@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>

Харченко А.И., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, alina2002igorevna@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-0457-8032>

Постановка проблеми. Необхідною умовою функціонування будь-якого підприємства дорожньої галузі є наявність основних засобів. Основні засоби наділені характерною особливістю зношуватись у процесі їх експлуатації, саме тому на всіх підприємствах повинно забезпечуватись відтворення основних засобів, що передбачає ліквідацію старих основних засобів та заміну їх на нові. В сучасних умовах кризи, відтворенню основних засобів приділено мало уваги. Тож пропозиції щодо пошуків оптимальних джерел фінансування оновлення основних засобів, а також удосконалення процесу відтворення основних засобів є провідними для всіх підприємств, зокрема, для підприємств дорожньої галузі.

Дослідженню проблем оновлення основних засобів присвячені праці вчених економістів: О.О. Гетьман, С.М. Гречко, С.І. Гуменюк, Е.Д. Дмитренко, О.А. Євтушенко, І.В. Завіруха, С.Ю. Кулакова, Д.М. Черваньов, В.М. Шаповал, О.В. Щирська, Н.В. Ювіца, що доводить актуальність питання оновлення основних засобів.

Метою роботи є дослідження проблем оновлення основних засобів дорожніх підприємств для подальшого обґрунтування потреби їх оновлення.

Основний виклад матеріалу. Основною метою з якою утримуються основні засоби на всіх підприємствах є забезпечення процесу виробництва. Саме тому, важливо ефективно використовувати їх та відновлювати, адже в процесі їх використання (експлуатації) вони втрачають свої функціональні властивості, що впливає на показники їх діяльності. Можна зробити висновок, що ефективне використання основних засобів напряму залежить від їх стану та своєчасного оновлення.

Діяльність дорожніх підприємств напряму залежить від основних засобів, які воно використовує. Так як основні засоби поступово зношуються, продуктивність діяльності також знижується. Старіння та спрацювання основних засобів вимагає не просто заміни старих основних засобів на нові, а і якісного їх поліпшення, що можливо досягти за умови інтенсивного розширеного відтворення основних засобів.

В економічній літературі відсутнє чітке трактування категорії «відтворення основних засобів», що перешкоджає однозначній характеристиці процесу розширеного відтворення й оцінюванню технічного стану основних засобів. В.Г. Герасимчук вважає, що відтворення основних засобів являє собою інтегровану, органічно пов'язану цілісну систему економічних, організаційних і правових форм та методів господарювання, спрямованих на впровадження прогресивної і принципово нової техніки, комплексної модернізації основного капіталу [1].

Д.М. Черваньов трактує відновлення основних засобів як безперервний процес формування, забезпечення працездатного стану й розвитку основних засобів підприємства згідно з його стратегічними орієнтирами [2].

Вчений-економіст Н.В. Ювіца розуміє відтворення основних засобів як процес, що складається з двох груп чинників: ендогенних (розмір нарахованої амортизації, відповідність суми нарахованої амортизації, конкурентної стратегії підприємства, використання нарахованої суми амортизаційних коштів), які перебувають у сфері впливу конкретного підприємства, та екзогенних (уряд, економіка, технологія, суспільство), які перебувають у сфері впливу державних органів управління [3].

Ю.В. Яшан вважає, що відновлення основних засобів – це безперервний процес їх відтворення шляхом придбання нових, реконструкції, технічного переозброєння, модернізації та капітального ремонту вже діючих. Основні цілі цього процесу – відшкодування зношених основних засобів, збільшення маси основних засобів, забезпечення ними підприємств у відповідності з виробничою програмою і підтримання їх в робочому стані [4].

Деякі вчені-економісти ототожнюють поняття відновлення з технічним переозброєнням основних засобів. Л.І. Піддубна у своїх працях стверджує, що під технічним переозброєнням слід розуміти таку форму оновлення основних засобів виробництва, при якій стара техніка замінюється новою, що має кращі техніко-економічні показники [5].

С.І. Гуменюк заперечує таке ототожнення, пояснюючи це тим, що оновлення засобів праці лежить в основі технічного переозброєння всього виробництва. Технічне переозброєння є організаційною формою, в якій реалізується оновлення основних виробничих запасів [6].

Є три форми відтворення основних засобів: звужене, просте та розширене відтворення. Ці форми різняться між собою розмірами фінансування, які пропорційно залежні отриманим результатам від їх проведення. Звужене відновлення основних засобів передбачає зменшення їх загальної сукупності. Просте відтворення означає повернення до первісної виробничої потужності основних засобів. А при розширеному відтворенні збільшується кількість основних засобів, а отже, нарощується виробнича потужність підприємства.

В сучасні часи, науково-технічний прогрес змушує підприємства не просто мати в наявності основні засоби, які можуть повністю забезпечити процес виробництва, а й постійно їх оновлювати, адже матеріально-технічна база є однією з конкурентних переваг підприємств. Належний стан, а також постійне залучення інноваційних моделей основних засобів дає змогу вивести на новий рівень виробництво продукції, надання послуг, підвищити продуктивність праці, знизити витрати виробництва.

Слід розуміти, що звужене та просте відтворення основних засобів не дасть змогу підприємству розвиватись, а буде лише запобіжним заходом для продовження діяльності підприємства. Розширене відтворення основних засобів дозволяє підприємству розвинути матеріально-технічну базу, що зумовить високі темпи розвитку та підвищення ефективності виробництва продукції, надання послуг.

Розширене відтворення відбувається у двох можливих формах: інтенсивна та екстенсивна.

Інтенсивна форма розширеного відтворення характеризується впровадженням у виробництво засобів праці, що втілюють останні досягнення науки і техніки, підвищуючи ефективність виробництва. Екстенсивна форма характеризується оновленням основних фондів на попередній технічній основі, але в збільшеній їх кількості [7].

Як інтенсивне, так і екстенсивне відтворення призведе до нарощування матеріально-технічної бази, або якісно, або кількісно. Але технічно досконаліші основні засоби зможуть оптимізувати виробничий процес краще, аніж збільшення одиниць старих основних засобів.

Першою проблемою з якою зіштовхуються всі підприємства при оновленні основних засобів є забезпеченість матеріальними ресурсами. Для підприємств дорожньої галузі це питання є актуальним. Тому необхідно розглянути всі можливі джерела фінансування відновлення основних засобів.

Серед джерел фінансування відновлення основних засобів виділяють внутрішні і зовнішні. Внутрішні складаються з власних та залучених, зовнішні – з позичених та централізованих. До власних джерел фінансування відновлення основних засобів відносять амортизаційні відрахування, нерозподілений прибуток, кошти засновників, до залучених – внески членів трудового колективу, кошти від емісії акцій та цінних паперів, кошти від продажу майна підприємства, кошти від здавання основних засобів в оренду; до позичених – іноземні інвестиції, лізинг, банківські кредити та інші позики, кошти страхових, венчурних, пенсійних та інших фондів, до централізованих – кошти державного та місцевих бюджетів, кошти державних та позабюджетних фондів (гранти), кошти благодійних фондів.

Джерела фінансування також поділяють і за напрямками використання: ресурси, що спрямовуються на розширене відтворення основних засобів, ресурси, що спрямовуються на просте або розширене відтворення, ресурси, що спрямовуються на просте відтворення основних засобів [8].

Будь-яке підприємство, аналізуючи свою діяльність, може виявити недоліки у виробництві продукції, чи наданні послуг через недостатню кількість або неналежний стан основних засобів. Саме тоді підприємство приймає рішення про оновлення складу основних засобів. Встановлюється перелік основних засобів, які необхідно оновити, замінити чи реконструювати, а також систематизується пріоритетність оновлення кожного конкретного основного засобу.

Аналізуючи наявний склад основних засобів, дуже часто підприємства виявляють ті основні засоби, що не використовуються, а лише несуть фінансовий тягар для підприємства. Більше того, деякі основні засоби несуть за собою додаткові витрати на їх утримання. Тому першочергово необхідно позбутись від таких основних засобів (ліквідувати). У підприємства не тільки з'являється в обігу кошти на реконструкцію, модернізацію чи покупку нових основних засобів, але й зникне фінансовий тягар, що складається з витрат на їх утримання. Ліквідація основних засобів, які не приносять користі для підприємства також вплине на загальні показники стану основних засобів в сторону їх збільшення, а це збільшить конкурентоспроможність підприємства.

Вибір методу нарахування амортизації є важливим елементом в процесі оновлення основних засобів. Обираючи метод нарахування амортизації, підприємства мають звернути увагу на переваги та недоліки кожного з методів у певних виробничих умовах.

Зокрема, згідно з Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби», затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 27.04.2000 № 92, амортизація основних засобів (крім інших необоротних матеріальних активів) нараховується із застосуванням таких методів:

- прямолінійного, за яким річна сума амортизації визначається діленням вартості, яка амортизується, на строк корисного використання об'єкта основних засобів;

- зменшення залишкової вартості, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об'єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації. Річна норма амортизації (у відсотках) обчислюється як різниця між одиницею та результатом кореня ступеня кількості років корисного використання об'єкта з результату від ділення ліквідаційної вартості об'єкта на його первісну вартість;

- прискореного зменшення залишкової вартості, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об'єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації, яка обчислюється, виходячи із строку корисного використання об'єкта, і подвоюється;

- кумулятивного, за яким річна сума амортизації визначається як добуток вартості, яка амортизується, та кумулятивного коефіцієнта. Кумулятивний коефіцієнт розраховується діленням кількості років, що залишаються до кінця строку корисного використання об'єкта основних засобів, на суму числа років його корисного використання;

- виробничого, за яким місячна сума амортизації визначається як добуток фактичного місячного обсягу продукції (робіт, послуг) та виробничої ставки амортизації. Виробнича ставка амортизації обчислюється діленням вартості, яка амортизується, на загальний обсяг продукції (робіт, послуг), який підприємство очікує виробити (виконати) з використанням об'єкта основних засобів. [9].

При виборі підприємством методу амортизації слід враховувати такі положення:

- 1) якщо основні засоби приносять більше доходу на початку строку корисного використання, то слід застосовувати методи прискореної амортизації. Це пояснюється тим, що в перші роки експлуатації продуктивність є найбільшою, а в кінці строку експлуатації – зростають витрати на ремонт;

- 2) якщо майбутня динаміка доходу тісно пов'язана з фактичним обсягом випуску продукції впродовж строку корисного використання, то слід використовувати виробничий метод;

- 3) у випадку неможливості передбачення з достатнім ступенем надійності динаміки наступних витрат метод нарахування може бути обраний, виходячи з простоти розрахунків, що сприяє зниженню витрат на ведення обліку [10].

Вибір оптимального методу нарахування амортизації для підприємств дорожньої галузі є одним із основних інструментів фінансування відновлення основних засобів.

Так, у світовій практиці вирішальна роль здійснення процесу оновлення основних засобів належить амортизаційним відрахуванням. Це пояснюється перевагою амортизаційних відрахувань у порівнянні з іншими джерелами інвестицій: при будь-якому фінансовому стані підприємства амортизаційні відрахування мають місце і завжди залишаються у його розпорядженні. Приймаючи до уваги, що амортизаційні відрахування займають найбільшу частку в джерелах відтворення основних засобів, тому на державному рівні необхідно розроблювати програми амортизаційного стимулювання підприємств, як це здійснюється у провідних зарубіжних країнах [11].

Законодавчими базами ряду зарубіжних країн передбачено можливість застосування прискореної амортизації та «вільної» амортизації.

«Вільна» амортизація означає відсутність встановленого методу списання. Такий метод передбачає можливість 100% списання всіх інноваційних капітальних витрат в перший рік експлуатації. До того ж суб'єкт господарювання може скористатися належною йому пільгою вирахування із бази оподаткування не тільки в рік придбання інноваційних капітальних активів, а і в інший період. Метод «вільної» амортизації капітальних витрат передбачена законодавчими базами Канади Данії, Ірландії, Іспанії та Великобританії [12].

Як показує досвід зарубіжних країн, при відновленні основних засобів важливу роль відіграє амортизаційний фонд. Проте, він не має ніякої важливості за умови нестабільної економічної ситуації в країні (мається на увазі, девальвація гривні). Амортизаційний фонд – це цільовий фонд, де накопичуються амортизаційні відрахування, що призначений для подальшого відновлення основних засобів, які в процесі експлуатації зазнають морального та фізичного зносу, знижуючи при цьому свою споживчу вартість.

За умови цільового використання амортизаційного фонду підприємство у разі повного чи часткового зносу основного засобу може розраховувати на грошові кошти задля його оновлення. Примноженню амортизаційного фонду сприятиме накопичення його на окремому банківському депозитному рахунку.

Відтворення основних засобів, в основному, фінансується за рахунок власних коштів підприємства, та на власний розсуд керівництва підприємства. Розробка та впровадження амортизаційної політики є другорядним питанням і не знаходить відображення при вирішенні важливого питання відтворення основних засобів. Амортизаційні відрахування підприємство, найчастіше, використовує не за своїм цільовим призначенням.

В світовій економічній практиці застосовують різні механізми амортизації для регулювання відновлення основних засобів. Їх можна поділити на три групи залежно від способу нарахування, контролю над витрачанням амортизаційних коштів і характеру оподаткування.

Перший вид амортизаційного механізму фактично не передбачає застосування амортизаційних відрахувань. Для підприємств зручніше сплачувати податок на прибуток в зниженому розмірі без жодних амортизаційних виключень з бази, що оподатковується.

Другий амортизаційний механізм з нормативним нарахуванням амортизації та контрольованим використанням амортизаційних надходжень застосовувався в радянській економічній системі. Амортизаційні кошти підприємства надходили у розпорядження відповідного міністерства. Таким чином, міністерства концентрували в своїх руках амортизаційні кошти підприємств галузі. Це давало можливість міністерствам самостійно приймати рішення з приводу оновлення основних засобів на тому чи іншому підприємстві галузі.

Найпоширенішим у розвинених країнах є третій вид амортизаційного механізму. Нарухування амортизації здійснюється в ньому на підставі затверджених на законодавчому рівні нормативів, а використання амортизаційних коштів – самостійно. В українській економіці при переході до ринкової економіки було скасовано контроль за використанням амортизаційних коштів, що призвело до застосування третього виду амортизаційного механізму [13].

Загальновідомо, що на всі сфери діяльності суспільства впливає стан транспортної інфраструктури, зокрема, автомобільних доріг. Забезпеченість автомобільними шляхами є ключовим чинником соціальної стабільності країни, адже це дає можливість доступу до віддалених територій, а отже ініціювання нових виробництв, а також розвиток транзитного потенціалу країни в цілому. Саме дорожня галузь найбільше постраждала від фінансово-економічної кризи, тому проблема відновлення доріг є однією з пріоритетних для чималої кількості підприємств. Проте, інвестування у підприємства дорожньої галузі можливі лише у випадку цільового використання інвестованих коштів. Для забезпечення привабливості підприємств дорожньої галузі для інвесторів, необхідно забезпечити прозорість у використанні інвестованих коштів, а також достовірну інформацію з приводу

фінансового стану підприємства. Контроль за використанням інвестованих коштів з боку інвестора додатково забезпечить якісне виконання робіт/ надання послуг підприємствами дорожньої галузі.

Беручи до уваги обмеженість фінансування дорожніх підприємств, тимчасовим заходом з покращення стану основних засобів може бути модернізація наявних основних засобів, якщо така можлива, а також відновлення до робочого стану основних засобів, що потребують ремонту, але ще не зношені. Але такий захід може мати лише тимчасовий характер, тому що, як відомо, це не покращить загальні техніко-економічні показники.

Оновленням основних засобів можна управляти також скороченням або збільшенням строків експлуатації основних засобів. Обидві зміни мають як позитивний, так і негативний ефект.

Так, скорочення терміну експлуатації основних засобів уможливорює прискорення їхнього оновлення, а отже, підвищує технічний рівень підприємства, зменшує техніко-економічне старіння засобів праці, зменшує ремонтно-експлуатаційні витрати на утримання основних засобів. З іншого боку, амортизаційні відрахування входять до собівартості одиниці продукції/послуг, а чим коротший термін експлуатації основного засобу, тим більші амортизаційні відрахування. Суттєвим недоліком є потреба у матеріальних ресурсах для оновлення основних засобів.

Подовження строку експлуатації основних засобів дає змогу зменшити щорічні витрати по оновленню основних засобів, а також знизить собівартість виробленої продукції/послуг. При цьому знижується сукупна продуктивність діючих основних засобів, збільшуються витрати на ремонт основних засобів та їх утримання. Можна зробити висновок, що терміни використання основних засобів мають бути оптимальними. Найбільш істотний вплив на економічно обґрунтований термін використання основних засобів мають два фактори – щорічні амортизаційні відрахування, та середньорічні ремонтні витрати.

Підприємства дорожньої галузі можна характеризувати як сезонні підприємства, тому що в різні сезони, вони виконують різні функції. Так, в весняний період, підприємства зосереджені на ямковому ремонті, в літній – ремонтно-будівельних роботах, в осінній період йде активна підготовка до зимового періоду, під час якого повинні вчасно та якісно надаватись послуги з прибирання снігу на дорогах, очищення доріг, посипання протиожеledними матеріалами. Підприємствам дорожньої галузі необхідна матеріально-технічна база, яка б дозволяла цілий рік виконувати всі закріплені за підприємством функції.

Деякі основні засоби можуть використовуватись лише кілька тижнів в рік, але увесь рік їх необхідно десь зберігати, а також нараховувати амортизацію. Тому, іноді доцільніше взяти сезонні основні засоби в оренду, тим самим зменшивши витрати на їх утримання протягом року та амортизаційні відрахування.

Висновки. Нині, дорожня галузь відіграє важливу роль у розвитку економіки країни, та і розвитку країни в цілому. Стан основних засобів дорожніх підприємств напряму впливає на ефективність їх діяльності. Дуже гостро стоїть питання забезпеченості основними засобами. Морально та фізично застарілі основні засоби потребують негайного відновлення. Розпочати підприємствам слід з детального аналізу стану основних засобів, перегляду облікової політики з метою можливої зміни методу нарахування амортизації основних засобів та створення амортизаційного фонду, продажу зношених основних засобів, а також тих, що не потрібні у діяльності.

Процес відновлення основних засобів потребує відповідного матеріального забезпечення. В сучасних економічних умовах дорожнім підприємствам важко здійснювати відтворення основних засобів через нестачу фінансування, але й використання залучених джерел не завжди можна виправдати, адже ризики досить високі. Саме тому необхідно переглянути всі можливі джерела фінансування для того, аби вибрати найбільш вдалі з найменшими ризиками і найбільшою корисністю.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Герасимчук В.Г. Стратегічне управління підприємством. Графічне моделювання: навчальний посібник / В.Г. Герасимчук. – К.: КНЕУ, 2009. – 360 с.
2. Черваньов Д.М. Навчально-методичний комплекс з курсу «Планування НДДКР» для студентів спеціальності «Менеджмент організацій» / Д.М. Черваньов, В.Г. Балан. – К. : РВВІМФ, 2002. – 64 с.
3. Ювица Н.В. Производственный менеджмент / Н.В. Ювица – Алматы: [НВУЗ «Дуние»], 2009. – 168 с.

4. Яшан Ю.В. Напрями підвищення ефективності відтворення і використання основних засобів / Ю.В. Яшан // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. – 2012. – № 22. – С. 1–6.
5. Піддубна Л.І. Технологічна конкурентоспроможність підприємства і сучасні стратегії її формування / Л. І. Піддубна // Вісник ХДЕУ. – 2010. – № 4. (20). – С. 95–99.
6. Гуменюк С.І. Відтворення основних засобів як чинник розвитку виробничо-технічного потенціалу промислового підприємства [Електронний ресурс] / С.І. Гуменюк // Європейські перспективи. – 2014. – № 5. – С. 77–81. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evpe_2014_5_16.
7. Дмитренко Е.Д., Завіруха І.В. Відтворення основних фондів в сучасних умовах: форми, види та джерела / Е.Д. Дмитренко // Сучасна економіка: випуск 3. – Київ: ДІПК, 2011. – 122 с.
8. Євтушенко О.А. Теоретичні аспекти відтворення основних засобів / О.А. Євтушенко // Вісник ХНУ/Економічні науки. – 2011. – № 2, Т.2. – С. 39–42.
9. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби». Затверджено наказом Міністерства фінансів України від 27.04.2000 № 92 [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт Міністерства фінансів України – Режим доступу: http://www.minfin.gov.ua/control/uk/publish/archive/main?cat_id=293533.
10. Авраменко О.І. Проблеми організації обліку амортизації основних засобів у бухгалтерському і податковому обліку / О.І. Авраменко, Є.В. Романенко // Облік, аналіз, аудит [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://chtei-knteu.cv.ua/herald_en/content/download/archive/2011/v3/NV-2011-V3_63.pdf.
11. Череп А.В. Ефективність використання основних фондів підприємства / А.В. Череп, А.А. Клименко // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2009. – № 6. – С. 212–215.
12. Щирська О.В. Відтворення і новий підхід до амортизації основних засобів / О.В. Щирська // Актуальні проблеми економіки. – 2012. – № 5. – С. 298–312. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/jpdf/ape_2012_5_38.pdf.
13. Асмолова Г.Б. Механізм регулювання відтворення основних засобів підприємств / Г.Б. Асмолова // Економіст. – 2007. – № 7. – С. 24–27.

REFERENCES

1. Gerasimchuk V.G. Strategichne upravlinnia pidpryemstvom. Grafichne modeliuvannya: navchalnyi posibnik [Strategic management of the enterprise. Graphic Simulation: Teaching manual]. Kyiv: KNEU, 2000. p. 360.
2. Chervanov D.M., Balan V.G. [Educational and methodical complex from the course "R & D Planning" for students of the specialty "Management of Organizations"]. Kyiv, 2002. p. 64.
3. Yuvica N.V. Proizvodstvennyy menedzhment [Production management]. Almaty, 2009. p. 168.
4. Yashan Yu.V. Napriamy pidvishchennia efektyvnosti vidtvorennia i vykorystannia osnovnyh zasobiv [Directions efficiency and reproduction of fixed assets of enterprises Ukraine]. Naukovi pratsi Kirovohrads'koho natsional'noho tekhnichnoho universytetu. 2012. Vol. 22, pp. 1–6.
5. Piddubna L.I. Tehnologichna konkurentospromozhnist pidpryemstva i suchasni strategii formuvannya [Technological competitiveness of the enterprise and modern strategies of its formation]. Visnyk HDEU, 2010, #4. (20), p. 95–99.
6. Gumeniuk S.I. Vidtvorennia osnovnih zasobiv yak chynnyk rozvytku vyrobnycho-tehnichnogo potencialu promyslovogo pidpryemstva [Reproduction of fixed assets as a factor in the development of industrial and technical potential of an industrial enterprise]. European perspectives, 2014. # 5. pp. 77–81. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evpe_2014_5_16.
7. Dmytrenko E.D., Zavirukha I.V. Vidtvorennia osnovnyh fondiv v suchasnyh umovah: formy, vydy ta dzherela [Reproduction of fixed assets in the current conditions, forms, types and sources] Suchasna ekonomika: vol. 3. 2011, p. 122.
8. Yevtushenko O.A. Teoretychni aspekty vidtvorennia osnovnyh zasobiv [Theoretical aspects of reproduction of fixed assets]. Visnyk HNU/Economic Sciences, 2011, #2. pp. 39–42.
9. Polozhennia (standart) bukhgalterskoho obliku № 7 «Osnovni zasoby», zatverdzhene nakazom Ministerstva finansiv Ukrainy vid 27.04.2000 r. № 92 [National Accounting Standard 7 “Fixed Assets” from 27.04.2000 № 92]. Available at: http://www.minfin.gov.ua/control/uk/publish/archive/main?cat_id=293533.
10. Avramenko O.I. Romanenko E.V. Problemy organizatsii obliku amortyzatsii osnovnyh zasobiv u buhgalterskomu i podatkovomu obliku [Problems of the organization of accounting of depreciation of fixed assets in accounting and tax accounting]. Accounting, analysis, audit. Available at: http://chtei-knteu.cv.ua/herald_en/content/download/archive/2011/v3/NV-2011-V3_63.pdf.

11. Cherep A.V. Efektyvnist vykorystannia osnovnyh fondiv pidpryemstva [Efficiency of the use of fixed assets of the enterprise]. Derzhava ta regiony. Seriya: Ekonomika ta pidpryemnytstvo, 2009, #6. pp. 212-215.

12. Shchyrska O.V. Vidtvorennia i novyy pidhid do amortyzatsii osnovnyh zasobiv [Reproduction and a new approach to the depreciation of fixed assets] Actual problems of the economy, 2012, # 5. pp. 298–312. Available at: http://nbuv.gov.ua/jpdf/ape_2012_5_38.pdf.

13. Asmolova G.B. Mehanizm reguljuvannja vidtvorennja osnovnyh zasobiv pidpryemstv [Mechanism of regulating reproduction of fixed assets of enterprises]. Ekonomist, 2007, # 7. pp. 24–27.

РЕФЕРАТ

Концева В.В. Проблеми оновлення основних засобів дорожніх підприємств / В.В. Концева, А.І. Харченко // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 7.

Підприємства дорожньої галузі не можуть функціонувати без основних засобів. Управлінню основними засобами має приділятися достатньо уваги. Аналіз структури фінансування і використання основних засобів є життєво-важливим для функціонування підприємства. Ефективне використання основних засобів напряду залежить від їх стану та своєчасного оновлення.

Мета статті – дослідження проблем оновлення основних засобів дорожніх підприємств для подальшого обґрунтування потреби їх оновлення.

Методи дослідження – абстрагування, аналіз і синтез, індукція та дедукція, системний підхід.

В роботі акцентується увага на необхідності оновлення основних засобів дорожніх підприємств, яку викликає фізичний та моральний знос основних засобів. Є три форми відновлення основних засобів. Найбільш ефективним є інтенсивне розширене відновлення, але одночасно – найбільш дорогим. Тому перед вибором форми відновлення основних засобів, необхідно провести аналіз існуючих основних засобів, визначитись у потребі основних засобів, та фінансовим забезпеченням оновлення основних засобів.

Оновлення основних засобів є одним із чинників успішного функціонування дорожнього підприємства. Необхідність такого заходу зумовлений станом наявних основних засобів, а також важливістю розвитку дорожньої галузі в цілому.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ОСНОВНІ ЗАСОБИ, ЗНОС, АМОРТИЗАЦІЯ, ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ.

ABSTRACT

Kontseva V.V., Kharchenko A.I. The problems of renewal of fixed assets of road enterprises. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 7.

Road industry enterprises cannot function without fixed assets. Sufficient attention must be paid to the management of the fixed assets. The analysis of the financing pattern and using of fixed assets is vital for the operation of the enterprise. Efficient use of fixed assets depends on their condition and timely update.

The purpose of the study is to study the problems of renewal of fixed assets of road enterprises to further substantiate the need for their updating.

Methods of research – method of abstracting, analysis and synthesis, induction and deduction, system approach.

The work focuses in the needed to update the basic facilities of road enterprises, which is caused by the physical and moral depreciation of fixed assets. There are three forms of recovering fixed assets. The most effective is an intensive extended recovery, but at the same time - the most expensive. Therefore, before choosing a form of recovering fixed assets, it is necessary to analyze the existing fixed assets, determine the need in fixed assets, and financial support in the renewal of fixed assets.

The renewal of fixed assets is one of the factors of successful function of a road enterprise. The need for such measure is conditioned by the existing fixed assets, as well as the importance of the development of the road sector as a whole.

KEYWORDS: FIXED ASSETS, DEPRECIATION, AMORTIZATION, RENEWAL OF FIXED ASSETS.

РЕФЕРАТ

Концевая В.В. Проблемы обновления основных средств дорожных предприятий / В.В. Концевая, А.И. Харченко // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 7.

Предприятия дорожной отрасли не могут функционировать без основных средств. Управлению основными средствами должно уделяться достаточно внимания. Анализ структуры финансирования и использования основных средств является жизненно-важным для функционирования предприятия. Эффективное использование основных средств напрямую зависит от их состояния и своевременного обновления.

Цель статьи – исследование проблем обновления основных средств дорожных предприятий для дальнейшего обоснования необходимости их обновления.

Методы исследования – абстрагирование, анализ и синтез, индукция и дедукция, системный подход.

В работе акцентируется внимание на необходимости обновления основных средств дорожных предприятий, которую вызывает физический и моральный износ основных средств. Существует три формы обновления основных средств. Наиболее эффективным является интенсивное расширенное обновление, но, одновременно – наиболее дорогим. Поэтому перед тем как выбрать форму обновления основных средств, необходимо провести анализ существующих основных средств, определится в потребности основных средств, а также финансовом обеспечении обновления основных средств.

Обновления основных средств является одним из факторов успешного функционирования дорожного предприятия. Необходимость такой меры обусловлено состоянием имеющихся основных средств, а также важности развития дорожной отрасли в целом.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА, ИЗНОС, АМОРТИЗАЦИЯ, ОБНОВЛЕНИЕ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ.

АВТОРИ:

Концева В.В., кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Фінанси, облік і аудит», e-mail: valyako@gmail.com, тел. +380442809937, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>.

Харченко А.І., Національний транспортний університет, аспірант кафедри «Фінанси, облік і аудит», e-mail: alina2002igorevna@ukr.net, тел. +380442809937, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, <https://orcid.org/0000-0002-0457-8032>.

AUTHOR:

Kontseva V.V., Ph.D., professor, National Transport University, professor, department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: valyako@gmail.com, tel. +380442809937, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 424, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>.

Kharchenko A.I., National Transport University, postgraduate, department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: alina2002igorevna@ukr.net, tel. +380442809937, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 424, <https://orcid.org/0000-0002-0457-8032>.

АВТОРЫ:

Концевая В.В., кандидат экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры «Финансы, учет и аудит», e-mail: valyako@gmail.com, тел. +380442809937, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>.

Харченко А.И., Национальный транспортный университет, аспирант кафедры «Финансы, учет и аудит», e-mail: alina2002igorevna@ukr.net, тел. +380442809937, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, <https://orcid.org/0000-0002-0457-8032>.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», Київ, Україна.

Шемаєва Л.Г., доктор економічних наук, професор, Національний інститут стратегічних досліджень, Київ, Україна.

REVIEWER:

Grechan A.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Shemaieva L.H., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Institute of Strategic Studies, professor, Kyiv, Ukraine.