

Г. В. Подвальна, В. В. Кузяк  
Національний університет "Львівська політехніка"

## ОЦІНЮВАННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ: ОНОВЛЕННЯ ТА ЕФЕКТИВНІСТЬ

© Подвальна Г. В., Кузяк В. В., 2015

Досліджено місце автомобільного транспорту у сфері транспорту України. Оцінено рівень інвестиційного забезпечення основних засобів транспортних підприємств. Проаналізовано стан, рух і ефективність використання основних засобів у сфері транспорту України і, зокрема автотранспортних підприємств Львівської області. Виявлено ключові проблеми наявного стану основних засобів вітчизняних транспортних підприємств, зокрема автотранспортних, і запропоновано заходи щодо їх мінімізації.

Набув подальшого розвитку методичний підхід до аналізу основних засобів, у межах якого запропоновано оцінювати основні засоби автотранспортних підприємств у розрізі трьох груп показників: інвестиційне забезпечення, стан, рух основних засобів і ефективність їх використання, що дає змогу комплексно оцінити формування основних засобів, з урахуванням інвестиційної складової.

Значимість одержаних результатів полягає у виявленні головних проблем відтворення основних засобів сфери транспорту і доведенні теоретичних положень, аналітичних результатів дослідження, висновків до рівня конкретних пропозицій щодо покращення стану основних засобів транспортних підприємств, що можуть бути використані і органами влади під час реалізації транспортної політики, і суб'єктами господарювання у поточній практичній діяльності.

**Ключові слова:** основні засоби, технічне оснащення, оновлення, вибуття, діяльність транспорту, автотранспортні підприємства.

## EVALUATION OF FIXED ASSET TRUCKING ENTERPRISES: RENEWAL AND EFFECTIVENESS

© Podvalna H., Kuziak V., 2015

Investigated the place of road transport in transport Ukraine. Reviewed level of investment security fixed assets of transport companies. The analysis of the state of motion and efficiency of fixed assets in the transport sector and in particular Ukraine trucking companies, Lviv region. Revealed key problems of the current state of fixed assets of domestic transport companies, including motor and suggest measures to minimize them.

Got the further development of a methodological approach to the analysis of fixed assets, in which proposed to carry out the evaluation of fixed assets of transport enterprises in the context of three groups of indicators: investment support, the state, the movement of fixed assets and the effectiveness of their use, that allow to evaluate the formation of fixed assets, subject investment component.

The significance of the results is to identify the key problems of reproduction of the basic means of transport and the proof of theoretical statements, analytical research results and conclusions to the level of concrete proposals for improvement of fixed assets of transport

**companies that may be used by the authorities in the implementation of transport policy and sub 'the objects in the current economic practice.**

**Key words:** fixed assets, equipment, upgrade, disposal, transport, automobile companies.

**Постановка проблеми.** Автотранспортні підприємства мають важливе значення у сфері транспорту в Україні. Так, автопідприємствам належало у 2014 р. 11,3 % вантажообороту транспорту і 26,6 % перевезення вантажів, 40,2 % пасажирообороту і 49,4 % перевезення пасажирів [11]. В інтеграційних умовах розвитку країни перед цими підприємствами відкриваються нові можливості і водночас посилюється між ними боротьба за ринок. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств сфери транспорту можливе за умови розширення наданих послуг, поліпшення їх якості, що забезпечується насамперед за рахунок покращення стану технічної бази. З огляду на це, актуальною є потреба в оцінюванні наявного стану основних засобів автотранспортних підприємств.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій** засвідчив значний інтерес науковців до проблематики стану та ефективності використання основних засобів підприємств. Зокрема Л. Дейнеко, М. Якубовський і Е. Шелудько у своїй праці [13, с. 53–65] обґрунтовують змістовні характеристики потенціалу фінансового забезпечення процесів відтворення основних засобів. Натомість С. Ілляшенко та інші автори [7, с. 25–31] розкривають теоретичні засади управління техніко-технологічним розвитком промислового підприємства. Такі науковці, як П. Бубенко, В. Тітяєв, О. Димченко та інші висвітлюють теоретичні питання сучасної амортизаційної політики і проблеми формування і відтворення основних фондів підприємств [3, с. 33–45]. Л. Городянська у своїй праці [5, с. 180–189] пропонує узагальнювальну методику обчислення амортизації й управління процесами інвестування основних засобів. С. М. Ткач розкриває аналітичний аспект формування основного капіталу в Україні і, зокрема в Західному регіоні [14, с. 139–150].

У контексті автотранспортних підприємств досліджуване питання набуло відображення у працях багатьох вітчизняних учених. Зокрема М. Бідняк і В. Біліченко у своїй праці [2, с. 33–50] розкривають основні фактори впливу на технічне зростання виробничих систем автотранспорту. Методику оцінювання працездатності автомобілів під час експлуатації пропонує А. Поляков [12, с. 59–60]. Визначенню факторів впливу і резервів зростання ефективності використання основних виробничих фондів присвячено працю О. Вашківа [4, с. 69–107]. Підвищенню ефективності використання основних засобів АТП може сприяти мережа логістичних центрів корисно розміщених щодо аналізованих АТП, що пропонує Є. Крикавський [8, с. 38–39]. Водночас проблематика оцінювання стану основних засобів підприємств сфери транспорту, зокрема автотранспортних підприємств, розкрита не повністю і потребує подальшого дослідження.

**Цілі статті** полягають у визначенні головних проблем інвестиційного забезпечення та відтворення основних засобів сфери транспорту України і автотранспортних підприємств, зокрема задля розроблення пропозицій щодо їх вирішення.

**Виклад основного матеріалу.** Сфера автомобільного транспорту складається із підприємств, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, транспортно-експедиційних підприємств, авторемонтних і шиноремонтних підприємств, а також інших підприємств, установ та організацій, що забезпечують роботу автомобільного транспорту. Тому базу основних засобів автотранспортних підприємств, як і загалом сфери транспорту, становить рухомий склад (понад 90 %). Згідно з останніми даними Державної служби статистики України, наведеними за 2011 р., рухомий склад автомобільного транспорту на 70,7 % складався із легкових автомобілів, 13,7 % – вантажних автомобілів, 12,3 % – мототранспорту, 2,6 % – пасажирських автобусів і 0,7 % – інших автомобілів [15, с. 97].

У структурі основних засобів (за первісною вартістю) за видами економічної діяльності в Україні за 2013 р. діяльності транспорту належало 60,5 % [10]. Упродовж 2010–2013 рр. спостерігалася тенденція до зростання частки основних засобів наземного і трубопровідного

транспорту, яка була найбільшою з-поміж інших видів діяльності транспорту (рис. 1). У середньому щороку в Україні первісна вартість основних засобів у сфері транспорту збільшувалася на 61,1 %. У наземному і трубопровідному транспорті, який об'єднує також автотранспортні підприємства, цей показник був значно вищим – 75,8 %.

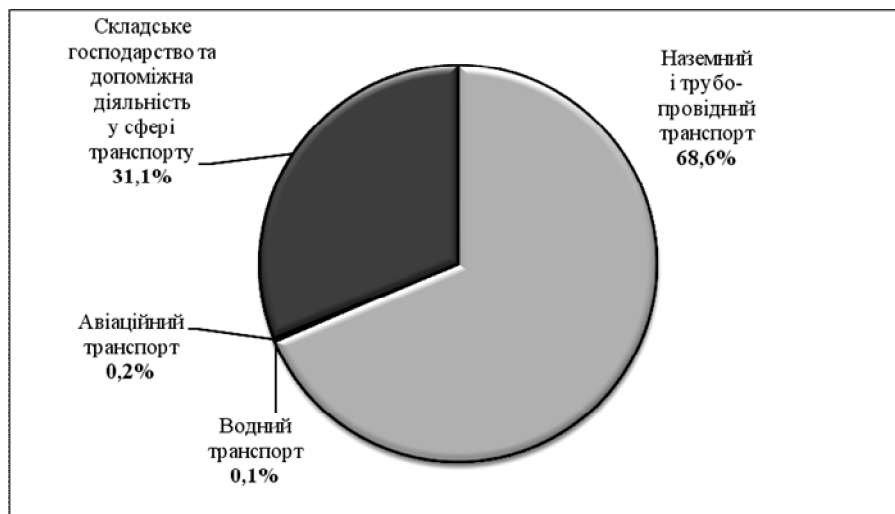


Рис. 1. Структура основних засобів за видами діяльності транспорту в Україні за 2013 р.  
Примітка. Побудовано на основі даних [10]

Зростання первісної вартості основних засобів відбувається за рахунок збільшення витрат на поліпшення їх стану за допомогою модифікації, модернізації, реконструкції та інших заходів, що дозволить у майбутньому підвищити економічні вигоди підприємств [3, с. 37]. Джерелом фінансування цих витрат насамперед виступають інвестиції. У сферу транспорту в середньому за 2010–2013 рр. залучено 9,6 % від загального обсягу капітальних інвестицій (6,8 % у 2014 р.), а у такий вид діяльності автотранспортних підприємств, як вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей – 0,6 % (рис. 2). Серед видів діяльності сфери транспорту найбільше капітальних інвестицій освоєно у складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту (59,6 %) та наземному і трубопровідному транспорті (36,9 %). Натомість авіаційний і водний транспорт отримали 2,9 і 0,6 %, відповідно, усіх капітальних інвестицій транспорту [15]. У 2012–2014 рр. обсяги інвестування транспортних підприємств скорочувалися, що негативно позначалося на стані їх технічного оснащення. Зокрема, у 2014 р. було залучено на 27,2 % капітальних інвестицій менше, аніж у 2013 р. У наземному і трубопровідному транспорті цей показник становив 40,5 %, авіаційному – 50,3 %, а складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту – 21,1 %. Лише у підприємствах водного транспорту обсяги капітальних інвестицій у 2014 р. були більшими, аніж у попередньому році – приріст 69,5 %.



Рис. 2. Питома вага видів діяльності транспорту у загальному обсязі капітальних інвестицій в Україні  
Примітка. Побудовано на основі даних [15, с. 15]

Загалом частка капітальних інвестицій у вартості основних засобів (за первісною вартістю) сфери транспорту була дуже мізерною і упродовж 2010–2013 рр. коливалася у межах 0,3–0,6 % за рекомендованого значення у 6 % [9] із тенденцією до спаду її величини. Серед видів діяльності транспорту найвищий рівень інвестомісткості був у складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту – 201,9 % у середньому за 2010–2013 рр., а також авіаційному транспорті – 13,2 %. Натомість у водному і наземному та трубопровідному транспорті цей показник був низьким – 0,5 і 0,4 % відповідно. Отже, інвестиційне забезпечення основних засобів сфери транспорту було незадовільним і свідчить про наявність проблеми недостатчі інвестицій для забезпечення відповідного технічного рівня транспортних підприємств.

Амортизаційні відрахування, які є головним джерелом фінансування інвестицій за рахунок власних коштів, на транспортних підприємствах становлять 53,1 % від загального обсягу валових капітальних інвестицій [6], які безпосередньо спрямовуються на відтворення основного капіталу. До того ж частка цих відрахувань у структурі операційних витрат транспортних підприємств становить 10,4 %.

Низький рівень фінансового забезпечення технічного розвитку транспорту вплинув на збільшення величини амортизації (зносу) основних засобів, яка у 2013 р. становила 17 550 млн. грн. Ступінь зносу основних засобів на транспортних підприємствах був найвищим серед усіх видів економічної діяльності в Україні – 96,1 % у середньому за 2010–2013 рр. [10] Найпроблематичнішою була ситуація на підприємствах, які здійснюють діяльність у складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту (знос 95,8 %) та наземному і трубопровідному транспорті (97,2 %). Враховуючи, що у складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту інвестомісткість основного капіталу була доволі високою, а придатних до експлуатації основних засобів – менше ніж 5 %, можна зробити висновок про нераціональне використання капітальних інвестицій. В інших видах сфери транспорту знос основних засобів був порівняно задовільним: 57,6 % у середньому за 2010–2013 рр. в авіаційному транспорті і 62,1 % – у водному транспорті.

Унаслідок значної зношеності основних засобів на транспортних підприємствах України їх реальна вартість (залишкова вартість) була у 3,5 разу більшою, ніж первісна вартість. Як наслідок, питома вага основних засобів сфери транспорту у загальному обсязі основних засобів в Україні за залишковою вартістю становила лише 9,1 % [10, с. 15].

Причиною цьому є повільний рух основних засобів. Так, з 2012 р. спостерігався спадний тренд відтворення основного капіталу (рис. 3), що свідчить про скорочення введення в дію нових і ліквідацію старих основних засобів. У 2013 р., порівняно з 2010 р., вартість введених у дію нових основних засобів у транспорті скоротилася на 4,5 %, насамперед за рахунок авіаційного транспорту і складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту, в яких спад цього показника становив відповідно 41,5 і 11,3 %. Вартість ліквідованих основних засобів у транспорті за цей період зросла у понад 22 рази, зокрема за рахунок діяльності наземного і трубопровідного транспорту – приріст у понад 56 разів.

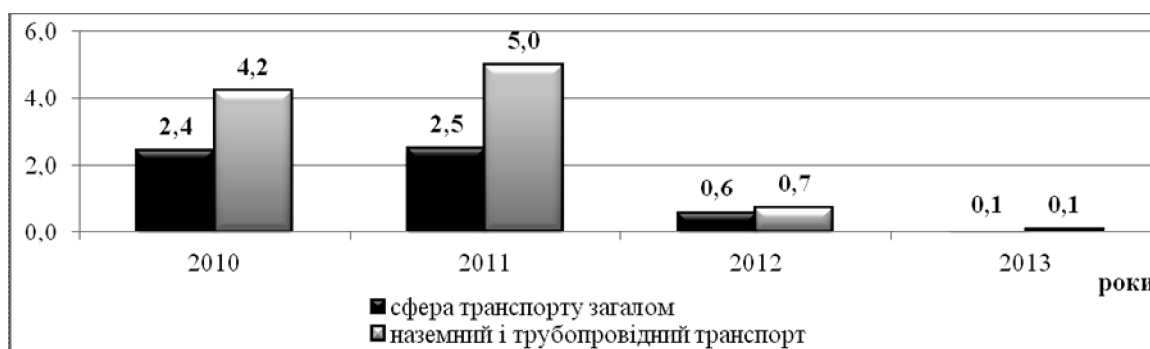
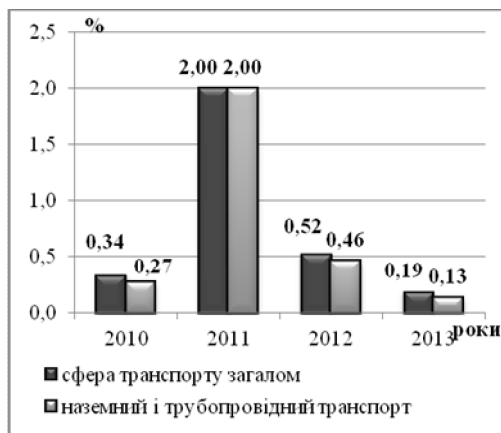


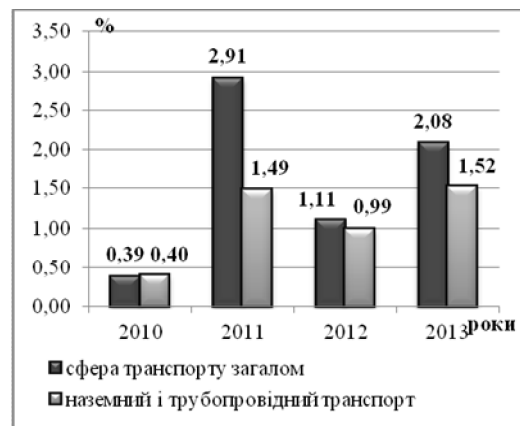
Рис. 3. Динаміка коефіцієнта відтворення основних засобів у 2010–2013 рр.

Примітка. Побудовано на основі даних [10]

Загалом введені нові основні засоби у загальній вартості їх надходжень у транспорті становлять лише 6 % у 2013 р. проти 34,3 % у 2010 р. У наземному і трубопровідному транспорті цей показник становив, відповідно, 44,5 і 25,1 %. З вибутих основних засобів у транспорті 48,8 % у 2013 р. були ліквідовані, а у наземному і трубопровідному транспорті – 87 %. Динаміка оновлення і вибуття основного капіталу на транспортних підприємствах упродовж 2010–2013 рр. була нестабільною (рис. 4). Унаслідок ще більшого уповільнення введення в дію нових основних засобів у 2012–2013 рр. збільшилася їхня ліквідація. Тобто на транспортних підприємствах України технічне оснащення оновлюється дуже повільно, не відповідаючи потребам часу.



а) коефіцієнт оновлення основних засобів



б) коефіцієнт ліквідації основних засобів

Рис. 4. Динаміка руху основних засобів у сфері транспорту в Україні у 2001–2013 рр.

Примітка. Побудовано на основі даних [10]

Упродовж 2010–2013 рр. фондооснащеність на транспортних підприємствах у середньому щороку зростала на 36,1 % при тому, що середньооблікова кількість штатних працівників скоротилася на 2 %. У 2013 р. на одного працівника припадало основних засобів на суму 7 390 млн. грн. проти 3 071 млн. грн. у 2010 р. Серед видів діяльності транспорту найвищий рівень фондооснащеності у середньому за 2010–2013 рр. був у наземному і трубопровідному транспорті – 9 026,7 млн. грн. Тоді як найбільший приріст (у понад вісім разів) цього показника у 2013 р., порівняно з 2010 р., відбувся у водному транспорті.

Незадовільний стан основних засобів транспортних підприємств в Україні відповідно позначився на рівні їх ефективності. Так, рентабельність основних засобів з 0,20 % у 2010 р. знизилася до 0,04 % у 2013 р. Тобто наявна структура основних засобів транспортних підприємств є неоптимальною, через брак коштів рух основних засобів є повільним і не забезпечує їх якісне оновлення.

Оцінено основні засоби автотранспортних підприємств на прикладі даних трьох підприємств Львівської області: великого (ПАТ “Львівське автотранспортне підприємство 14630”), середнього (ПАТ “Радохівське АТП-14629”) і малого (ПАТ “Львівське автотранспортне підприємство 24654”) (таблиця).

Активній частині основного капіталу (машини та обладнання, транспортні засоби, інструменти, прилади та інвентар) у структурі основних засобів за первісною вартістю на ПАТ “Львівське автотранспортне підприємство 14630”, ПАТ “Радохівське АТП-14629” і ПАТ “Львівське автотранспортне підприємство 24654” належить, відповідно, 85,4, 54,8 і 50,9 %, з яких рухомий склад (транспортні засоби) становить, відповідно, 81,6, 54,6 і 25,4 %. Аналізовані підприємства у своїй діяльності не використовували орендовані основні засоби.

Як видно з даних, наведених у таблиці, технічне оснащення активною частиною основних засобів найкращим було у ПАТ “Львівське автотранспортне підприємство 14630”, що відповідно позначилося на задовільному рівні зносу основних засобів. Зокрема ступінь зносу транспортних засобів на тому підприємстві становив 47,4 %, що відповідає рекомендованому значенню.

### Показники основних засобів автотранспортних підприємств за 2013 рік

Показники	Підприємства		
	ПАТ “Львівське автотранспортне підприємство 14630”	ПАТ “Радехівське АТП-14629”	ПАТ “Львівське автотранспортне підприємство 24654”
Інвестомісткість основних засобів, %	6,5	0	22,0
Ступінь зносу основних засобів, %	46,7	78,4	85,5
Фондоозброєність основних засобів, грн./прац.	74,3	54,1	159,2
Технічне озброєння активною частиною основних засобів, грн. / прац.	60,3	54,8	50,9
Коефіцієнт оновлення основних засобів, %	6,5	0	22,0
Коефіцієнт ліквідації основних засобів, %	0,17	0	96,6
Рентабельність основних засобів, %	5,6	17,0	3,5

*Примітка. Розраховано на основі даних [1]*

Інвестомісткість автотранспортних підприємств була задовільною, за винятком ПАТ “Радехівське АТП-14629”, в яке в аналізованому періоді не було залучено жодної гривні капітальних інвестицій, що відповідно позначилося на відсутності руху основного капіталу і наявності лише 21,6 % придатних до подальшої експлуатації основних засобів. Разом з тим прибутковість основних засобів на цьому підприємстві була значно вищою, аніж на інших підприємствах. Проте така економія підприємства на оновленні основних засобів у поточному періоді може призвести до високих втрат у майбутньому періоді через збільшення амортизації.

На ПАТ “Львівське автотранспортне підприємство 24654”, не зважаючи на інтенсивний рух основних засобів у поточному році і їхній високий рівень інвестомісткості, не вдалося знизити частку основних засобів із високим ступенем зношеності. З огляду на високий рівень інвестомісткості основних засобів, це може свідчити про нераціональний розподіл капітальних інвестицій за видами активів і напрямками, а також про фрагментарний характер інвестування основного капіталу.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Комплексно оцінено основні засоби на рівні сфери транспорту в Україні і автотранспортні підприємства Львівської області у розрізі трьох груп показників: фінансове забезпечення, стан і рух основних засобів і ефективність використання. На основі результатів дослідження вдалося установити головні проблеми відтворення основних засобів вітчизняних транспортних підприємств, зокрема автотранспортних:

- наявне фінансове забезпечення технічного оснащення не задовольняє потреби транспортних підприємств і не здатне підвищити їхній технічний рівень, капітальних інвестицій катастрофічно бракує на просте і розширене відтворення основних засобів;
- основу структури основних засобів становлять морально та фізично застарілі основні засоби, утримування яких збільшує витрати підприємств і знижує рівень їх прибутковості;
- оновлення і вибуття основних засобів здійснюється повільно і має епізодичний характер;
- ефективність основних засобів тенденційно спадає, що негативно позначається на діяльності транспортних підприємств.

Враховуючи поточний стан технічного оснащення транспортних підприємств, вважаємо за доцільне вжити такі заходи:

- оптимізувати структуру капітальних інвестицій за видами активів і напрямками їх залучення з націленістю на розвиток активної частини основних засобів;
- розширити джерела фінансування інвестиційної діяльності, зокрема за рахунок коштів іноземних інвесторів, кредитів банків; підвищити інвестиційну привабливість підприємств;
- активізувати рух основних засобів у напрямі впровадження основних засобів вищого техніко-технологічного рівня, зокрема за рахунок лізингу і здійснити загалом оптимізацію структури основних засобів.

До перспектив подальших досліджень належить визначення ступеня впливу рівня зношеності основних засобів на показники ефективності діяльності підприємств сфери транспорту, зокрема автомобільного транспорту.

1. База даних емітентів [Електронний ресурс] / Агентство з розвитку інфраструктури фондового ринку України. – Режим доступу: <http://smida.gov.ua/db/emitent>. 2. Бідняк М. Н. Виробничі системи на транспорті: теорія та практика: монографія / М. Н. Бідняк, В. В. Біліченко. – Вінниця : УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с. 3. Бубенко П. Т. Амортизація і відтворення основних фондів житлово-комунальних підприємств: монографія / П. Т. Бубенко, В. І. Тітяєв, О. В. Димченко, О. М. Таряник, І. А. Чистякова, О. В. Шкурко // За заг. ред. Бубенка П. Т. – Х.: ХНАМГ, 2010. – 257 с. 4. Вашиків О. П. Основні виробничі фонди підприємств вантажного автотранспорту : проблеми ефективного використання : монографія / О. П. Вашиків // Тернопіль : Економічна думка, 1999. – 172 с. 5. Городянська Л. В. Відтворення основних засобів на підприємствах України: теорія і практика обліку і аналізу: монографія / Л. В. Городянська. – К.: КНЕУ, 2008. – 224 с. 6. Діяльність суб'єктів господарювання [Електронний ресурс] / Статистичний збірник; Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 7. Інновації і маркетинг – рушійні сили економічного розвитку: монографія / за ред. д-ра екон. наук, професора С. М. Ілляшенка – Суми: ТОВ “Друкарський дім “Папірус”, 2012. – 536 с. 8. Логистический центр – это узловой объект логистических сетей / Е. В. Крикавський // Логистика: проблемы и решения, №5, 2008, с. 38–39. 9. Наказ Міністерства економіки України “Про затвердження Методики розрахунку рівня економічної безпеки України” від 02.03.2007 № 60 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1022.4251.0>. 10. Основні засоби [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. 11. Підсумки роботи транспорту України за 2014 рік [Електронний ресурс] // Експрес випуск Державної служби статистики від 16.01.2015 № 5/0/05.2вн-15. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. 12. Поляков А. П. Вибір критерію оцінки працездатності автомобілів під час експлуатації та методика її визначення / А. П. Поляков // Вісник Вінницького політехнічного інституту. – 2009. – № 6. – С. 58–62. 13. Промислова політика посткризової економіки: кол. монографія / [Дейнеко Л. В., Якубовський М. М., Шелудько Е.І. та ін.]; за ред. д-ра екон. наук, проф. Л. В. Дейнеко; за ред. д-ра екон. наук, проф. М. М. Якубовського; НАН України, ДУ “Ін-т екон. та прогноз. НАН України” – К., 2014. – 316 с. 14. Ткач С. М. Формування основного капіталу в Україні і Західному регіоні: тенденції та перспективи розвитку / С. М. Ткач // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Основний капітал регіону та ефективність його використання : зб. наук. пр. / НАН України. Ін-т регіональних досліджень. – Львів, 2013. – Вип. 5 (103). – С. 138–151. 15. Транспорт і зв'язок України за 2013 рік: статистичний збірник / Державна служба статистики України ; [відповід. за вип. О. О. Кармазіна]. – К., 2014. – 222 с.