

DOI: [https://doi.org/10.26642/jen-2023-1\(103\)-143-149](https://doi.org/10.26642/jen-2023-1(103)-143-149)  
УДК 657

**Н.Г. Виговська, д.е.н., проф.**  
**О.А. Виговська, доктор філософії**  
**А.Ю. Полчанов, д.е.н., проф.**  
**С.М. Дячек, к.е.н., доц.**

*Державний університет «Житомирська політехніка»*

## **Особливості формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту**

*Стаття присвячена дослідженню та особливостям формування й реалізації амортизаційної політики на підприємствах громадського транспорту. Обґрунтовано, що перманентне недофінансування транспортної галузі з боку держави потребує як використання альтернативних джерел (залучення коштів міжнародних фінансових організацій для фінансування інфраструктурних транспортних проєктів, використання концесійних угод, запровадження механізмів державно-приватного партнерства, випуск облігацій місцевих позик тощо), так й активізації формування власних фінансових джерел шляхом впровадження ефективної амортизаційної політики. Визначено, що основними недоліками фрагментарного впровадження амортизаційної політики на підприємствах громадського транспорту є: нівелювання керівниками підприємств громадського транспорту значення та важливості амортизаційної політики в контексті їх інвестиційного розвитку; відсутність системності та впровадження окремих елементів амортизаційної політики, що знижує її ефективність; орієнтація виключно на застосування прямолінійного методу, що не надає можливості накопичення фінансових ресурсів для модернізації об'єктів транспортних засобів; відсутність належного контролю за сумами нарахованої амортизації; неврахування показників технічного стану об'єктів транспорту для визначення норм амортизації (зокрема недостатнє врахування особливостей експлуатації громадського транспорту). Обґрунтовано необхідність формування амортизаційної політики на підприємстві з врахуванням галузевої специфіки. Визначено важливість врахування впливу зовнішніх та внутрішніх факторів на порядок формування амортизаційної політики на підприємства, а саме: 1) сукупна вартість об'єктів необоротних активів; 2) спосіб відображення реальної вартості необоротних активів в обліку та врахування необхідності здійснення їх переоцінок, зважаючи на вплив інфляційного середовища; 3) методи нарахування амортизації, обрані підприємством; 4) темпи інфляції; 5) прийнята інвестиційна політика підприємства. Запропоновано порядок формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту. Впровадження такого порядку сприятиме оновленню виробничої бази, покращенню технічного стану основних засобів підприємств громадського транспорту, досягненню синхронності вибуття і надходження об'єктів основних засобів при дотриманні їх технологічної відповідності сучасним вимогам; подоланню розриву між реальним зносом транспортного засобу й строком його корисного використання.*

**Ключові слова:** амортизація; фінансове забезпечення; амортизаційна політика; громадський транспорт; амортизаційні відрахування.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими практичними завданнями.** Однією з найважливіших проблем підприємств громадського транспорту є накопичувальний характер старіння основних фондів, що призводить до невідповідності технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам. Важливим етапом трансформації сучасного транспортного комплексу є повна чи часткова технічно-технологічна реструктуризація рухомого складу транспортних суб'єктів господарювання всіх форм власності. Проте за статистичними даними в Україні спостерігається постійне державне недофінансування галузі транспорту, що вимагає пошуку та використання додаткових джерел. До таких можна віднести: міжнародну фінансову допомогу для цілей фінансування громадського транспорту, застосування концесій, розробку та використання різноманітних варіантів державно-приватного партнерства, випуск місцевих облігацій. Не слід нехтувати і розширенням методів акумуляції власних джерел фінансування, наприклад, розробкою та реалізацією ефективної політики нарахування амортизації. Все сказане вище визначає необхідність проведення наукових досліджень, спрямованих на удосконалення амортизаційної політики підприємств громадського транспорту.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питанню пошуку та вибору фінансових джерел розвитку підприємств в цілому та громадського транспорту зокрема присвячено праці О.Василика, О.Гривківської, В.Довгалюк, Ю.Опаріна, В.Оспіщева, О.Петрука, А.Полчанова, І.Сокириської, Н.Грусової, С.Юрія. Проблеми формування та реалізації амортизаційної політики та напрями їх вирішення представлено у

наукових дослідженнях О.Бандурки, М.Коробова, М.Дем'яненка, Ю.Слободяник та багатьох інших. Водночас недостатньо дослідженими залишаються питання, присвячені особливостям амортизаційної політики на підприємствах громадського транспорту, що актуалізує тему наукової статті.

**Постановка завдання.** Метою написання статті є дослідження особливостей формування та реалізації амортизаційної політики на підприємствах громадського транспорту.

**Викладення основного матеріалу.** В сучасних умовах воєнного стану спостерігається зменшення обсягу перевезення пасажирів громадським електротранспортом, що пов'язано з нищівними ударами ворога по критичній інфраструктурі та необхідністю економії електроенергії. Водночас до початку військової агресії росії в Україні спостерігалася картина недостатнього рівня інвестицій у транспортну галузь, що призвело до морального та матеріального старіння рухомого складу транспортних засобів. Цей факт обумовлює критичну необхідність фінансового забезпечення транспортної галузі шляхом залучення іноземних інвестицій та впровадження нових методик щодо функціонування дієвого механізму фінансування. Незадовільний стан вітчизняної інвестиційно-інноваційної складової транспортної галузі ґрунтується на низькому рівні тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню; характеризується обмеженим фінансуванням з місцевого та державного бюджетів; відсутністю запровадження інструментів приватно-державного партнерства; недосконалістю використання лізингових операцій на ринку України [1].

На кінець 2018 року в Україні функціонувало 19 діючих трамвайних мереж (для порівняння: у 1991 році – 32). Однак протягом останніх 30 років кількість тролейбусних мереж скоротилася набагато меншими темпами – з 45 до 41. Разом з тим рухомий склад оновлюється надто повільно і близько 90 % парку трамваїв і тролейбусів уже перевищили свій максимальний термін експлуатації. З 1990-х років загальна кількість трамваїв і тролейбусів зменшилася на 54 і 49 % відповідно, а кількість вагонів метро – на 50 %.

Фінансове забезпечення витрат підприємств транспортної галузі в Україні здійснюється за рахунок фінансових надходжень від реалізації транспортної послуги або іншої форми транспортної продукції; асигнувань з державного та місцевого бюджетів; інвестицій та цільових субсидій; доходів від нетранспортної діяльності суб'єктів господарської діяльності.

За даними Державної служби статистики України сучасне фінансове забезпечення транспортної галузі є незадовільним і характеризується низькою платоспроможністю суб'єктів господарювання, а також унеможливує сталий розвиток інфраструктури. Для транспортних підприємств, фінансовий стан яких вкрай нестійкий, відсутність необхідного обсягу фінансових ресурсів, наявність значного морального та фізичного зносу основних засобів є причиною погіршення якості транспортних послуг [1]. Низький рівень конкурентного середовища серед різних видів транспорту, застарілі механізми ведення бізнесу суб'єктами господарювання, дефіцит бюджетних коштів на розвиток галузі, надання пріоритетності власним проблемам суб'єктами транспортної галузі перед державними проблемами зумовлюють необхідність у пошуках можливостей до збільшення внутрішніх джерел фінансового забезпечення шляхом удосконалення підходів щодо співпраці з суб'єктами господарювання інших видів економічної діяльності, а також взаємодії з приватними підприємцями, які зацікавлені в якісних змінах під час надання транспортних послуг [1].

Однак важливу роль у забезпеченні фінансово-економічної стійкості підприємств транспортної галузі відіграють внутрішні джерела фінансового забезпечення, зокрема амортизаційні відрахування. Проведений аналіз наукових досліджень показує, що автори недостатньо приділили уваги галузевим особливостям амортизаційної політики та зокрема нарахуванню сум амортизації на підприємствах громадського транспорту.

Перевезення пасажирів громадським транспортом є однією з головних складових транспортної галузі на регіональному рівні. Для забезпечення пасажирських перевезень у межах регіону використовується рухомий склад електротранспорту (трамвайні вагони, тролейбусні машини) та автотранспортних суб'єктів господарювання (автобуси, маршрутні таксі). Близько 90 % основних засобів підприємств громадського транспорту становить рухомий склад. Для підприємств громадського транспорту є досить важливим формувати власну амортизаційну політику, враховуючи значний ступінь зносу об'єктів основних засобів та збитковість галузі в цілому (табл. 1).

Таблиця 1

Ступінь зносу основних засобів за видом економічної діяльності  
«Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», %

Вид транспорту	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Усього: транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, в т. ч.:	60,1	58,1	55,1	60,6	56,9	58,5
Наземний і трубопровідний транспорт	49,9	46,4	39,0	62,9	59,2	50,9
Водний транспорт	44,6	44,2	37,6	33,4	27,5	26,8
Авіаційний транспорт	60,5	64,1	58,1	60,3	33,0	52,1

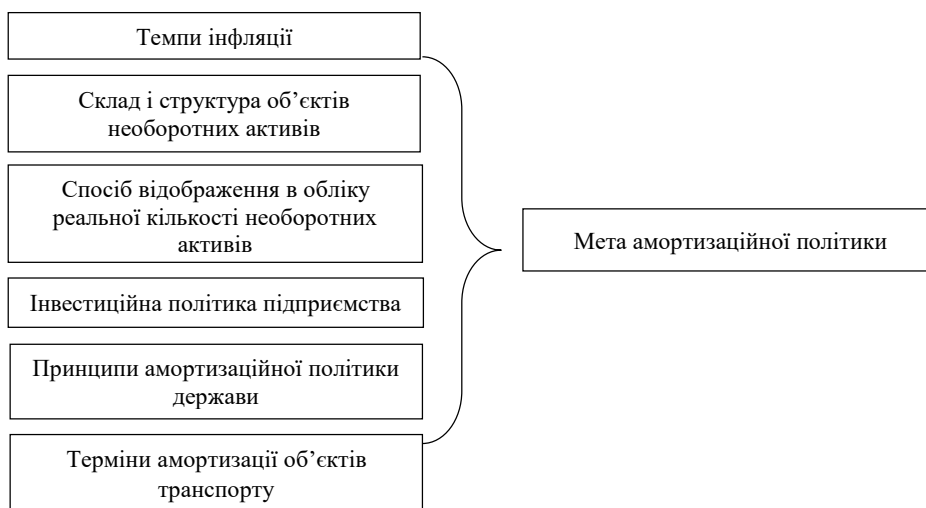
Джерело: складено за [3]

Як показує практика, більшість транспортних підприємств приділяє увагу виключно спрямуванню нарахованих амортизаційних відрахувань на капітальний та поточний ремонт, не приділяючи належної уваги можливостям використання елементів амортизаційної політики для регулювання процесів відтворення на підприємствах. Основними недоліками фрагментарного впровадження амортизаційної політики на підприємствах громадського транспорту є [1]:

- 1) нівелювання керівниками підприємств громадського транспорту значення та важливості амортизаційної політики в контексті їх інвестиційного розвитку;
- 2) відсутність системності та впровадження окремих елементів амортизаційної політики, що знижує її ефективність;
- 3) незважаючи на можливість вибору ефективного методу амортизації, орієнтація виключно на застосування прямолінійного методу, що не надає можливості накопичення фінансових ресурсів для модернізації об'єктів транспортних засобів;
- 4) відсутність належного контролю за сумами нарахованої амортизації;
- 5) неврахування показників технічного стану об'єктів транспорту для визначення норм амортизації (зокрема недостатнє врахування особливостей експлуатації громадського транспорту).

Наявні недоліки визначають необхідність формування виваженої та ефективної амортизаційної політики на підприємстві з врахуванням галузевої специфіки. Важливо врахувати вплив зовнішніх та внутрішніх факторів, що визначають особливості амортизаційної політики на підприємствах:

- 1) сукупна вартість об'єктів необоротних активів. При збільшенні їх кількості на підприємстві вплив амортизаційної політики як важливого інструменту регулювання процесу розширеного відтворення зростає;
- 2) спосіб відображення реальної вартості необоротних активів в обліку та врахування необхідності здійснення їх переоцінок, зважаючи на вплив інфляційного середовища;
- 3) методи нарахування амортизації, обрані підприємством;
- 4) темпи інфляції;
- 5) прийнята інвестиційна політика підприємства (табл. 1, рис. 1).



Джерело: складено авторами на підставі [1]

Рис. 1. Фактори впливу на амортизаційну політику підприємства

Вплив означених факторів на підприємства громадського транспорту з врахуванням галузевої специфіки відображено у таблиці 2.

При виборі методу нарахування амортизації необхідно також зважати на показники технічного стану транспортних підприємств.

Амортизація підприємств громадського транспорту нараховується відповідно до виданого підприємством наказу про облікову політику, виходячи з нового строку корисного використання, починаючи з місяця, наступного за місяцем зміни строку корисного використання (винятком є виробничий метод нарахування амортизації). Транспортному підприємству необхідно обрати метод амортизації для основного виду їх активів – рухомого складу.

Сума амортизаційних відрахувань на підприємствах міського електротранспорту визначається як добуток балансової вартості окремих груп основних засобів і встановленої для цієї групи основних засобів норми амортизаційних відрахувань згідно з Законом.

## Фактори впливу на формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту

№ з/п	Фактори впливу на формування амортизаційної політики підприємства	Особливості означеного впливу на підприємства громадського транспорту
1	Склад і структура об'єктів необоротних активів	Розрізняють рухому та нерухому частини об'єктів пасажирського наземного транспорту міського та приміського сполучення, відповідно до чого диференціюють методи амортизації
2	Спосіб відображення реальної вартості необоротних активів в обліку	Ліквідаційна вартість згідно з обліковими політиками прийнята за нуль. Переоцінки здійснюються професійним оцінювачем після закінчення щорічної інвентаризації
3	Термін експлуатації необоротного активу	Термін експлуатації транспортного засобу визначається призначеним технічним ресурсом або терміном служби його несівної системи. Призначений технічний ресурс або термін служби несівної системи встановлюється підприємством-виробником транспортного засобу та зазначається в технічних умовах і експлуатаційній документації. За відсутністю даних про призначений технічний ресурс або термін служби, за термін експлуатації приймається: а) 15 років для трамвайних вагонів; б) 10 років для тролейбусів [4]. Після закінчення призначеного технічного ресурсу або терміну служби термін експлуатації транспортного засобу може бути продовжений шляхом ремонту або заміни несівної системи транспортного засобу. Необхідність або доцільність продовження терміну експлуатації транспортного засобу визначається підприємством, яке його експлуатує. Рішення щодо продовження терміну експлуатації транспортного засобу приймається за результатами оцінки фактичного технічного стану несівної системи. Діагностують технічний стан несівної системи згідно з програмою та методикою, узгодженою з державним органом з нагляду за технічним станом об'єктів міського електротранспорту
4	Методи нарахування амортизації	Використовується здебільшого прямолінійний пооб'єктний метод нарахування амортизації (на основі аналізу облікових політик КП «Київпастранс», КП «Дніпровський електротранспорт», КП «Рівнеелектроавтотранс», КП «Вінницька транспортна компанія», ЛКП «Львівелектротранс», ЗКП МЕТ «Запоріжжелектротранс», КП «Черкасиелектротранс», КП «Одесміськеелектротранс», КП «Житомирське ТТУ», КП «Тернопільелектротранс»). Не враховується вплив морального зносу при визначенні норм амортизації
5	Темпи інфляції	У сучасних умовах знижується база нарахування амортизації, а відповідно й розміри амортизаційних відрахувань
6	Інвестиційна політика підприємства	Враховуючи значний рівень зносу об'єктів необоротних активів, інвестиційна політика орієнтується на проведення поточних та капітальних ремонтів, недостатнє значення надається модернізації рухомого складу

Джерело: складено авторами на підставі [1]

Формування ефективної амортизаційної політики на підприємстві передбачає визначення її головної мети [5, с. 272]: створення ефективного внутрішнього джерела фінансування для розширеного відтворення об'єктів основних засобів. Виходячи з основної мети, можна сформулювати такі завдання:

- 1) орієнтація на відшкодування понесених витрат при експлуатації об'єкта громадського транспорту;
- 2) максимізація власних фінансових ресурсів протягом амортизаційного періоду;
- 3) оновлення та розширення парку об'єктів громадського транспорту;
- 4) активізація інвестиційної діяльності підприємства.

Для підприємства громадського транспорту важливим є ідентифікація етапів формування амортизаційної політики на підприємстві. Такими етапами можуть бути [1]:

- 1) аналіз показників технічного стану об'єктів громадського транспорту з визначенням прорахунків у проведеній амортизаційній політиці, можливостей їх усунення у майбутньому;
- 2) ідентифікація факторів впливу на формування амортизаційної політики на підприємствах;
- 3) вибір ефективного методу нарахування амортизації, зважаючи на результати проведеного вище аналізу;
- 4) оцінка ефективності амортизаційної політики підприємства (рис. 2).



Джерело: складено авторами на підставі [1]

Рис. 2. Порядок формування і реалізації амортизаційної політики підприємств громадського транспорту

Основними заходами, спрямованими на формування та удосконалення амортизаційної політики на проаналізованих транспортних підприємствах, є такі:

- 1) розвиток технологічної структури основних засобів та покращення їх технічного стану;
- 2) встановлення норм амортизаційних відрахувань, які диференціюються залежно від політики підприємства та специфіки транспортної галузі;
- 3) затвердження у наказі про облікову політику підприємства порядку оцінки та переоцінки об'єктів основних засобів;
- 4) вибір ефективного методу нарахування амортизації;
- 5) нарахування амортизаційних відрахувань;
- 6) вибір ефективних форм відтворення основного капіталу (переозброєння, реконструкція, модернізація) [1].

Наслідками (очікуваними результатами) формування ефективної амортизаційної політики на підприємстві є:

- 1) оновлення виробничої бази, покращення технічного стану основних засобів підприємств громадського транспорту, досягнення синхронності вибуття і надходження об'єктів основних засобів при дотриманні їх технологічної відповідності сучасним вимогам;
- 2) подолання розриву між реальним зносом транспортного засобу й строком його корисного використання;
- 3) усунення інвестиційного розриву між реальним інвестуванням грошових коштів і моментом виникнення потреби у такому інвестуванні;
- 4) можливість формування достатнього внутрішнього фінансового джерела відтворення основних засобів транспортного підприємства;
- 5) підвищення якості обслуговування пасажирів громадського транспорту [1; 2].

**Висновки та перспективи подальших наукових досліджень.** Таким чином, у статті запропоновано порядок формування амортизаційної політики підприємств громадського транспорту. На відміну від існуючого, він враховує вплив факторів зовнішнього і внутрішнього середовища (інвестиційна політика підприємства; темпи інфляції; склад і структура пасажирського наземного транспорту; терміни амортизації; методи нарахування амортизації) та дозволяє ідентифікувати такі її етапи (аналіз показників технічного стану об'єктів громадського транспорту; ідентифікація факторів впливу на формування амортизаційної політики; вибір ефективного методу амортизації; оцінка ефективності амортизаційної політики підприємства). Впровадження запропонованого порядку формування амортизаційної політики

сприятиме оновленню виробничої бази, покращенню технічного стану основних засобів підприємств громадського транспорту, досягненню синхронності вибуття і надходження об'єктів основних засобів при дотриманні їх технологічної відповідності сучасним вимогам; подоланню розриву між реальним зносом транспортного засобу й строком його корисного використання; усуненню інвестиційного розриву між реальним інвестуванням грошових коштів і моментом виникнення потреби у такому інвестуванні; формуванню достатнього внутрішнього фінансового джерела відтворення основних засобів транспортного підприємства; підвищенню якості обслуговування пасажирів громадського транспорту.

#### Список використаної літератури:

1. *Виговська О.А.* Фінансове забезпечення розвитку підприємств громадського транспорту на регіональному рівні : дис ... доктора філософії : 072 / *О.А. Виговська*. – Житомир, 2021. – 252 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://ztu.edu.ua/ua/science/files/onelife/diser\\_Vygovska.pdf](https://ztu.edu.ua/ua/science/files/onelife/diser_Vygovska.pdf).
2. *Кайлюк Є.М.* Проблеми синергізма та диверсифікації в процесі формування оптимальних економічних структур житлово-комунального господарства України / *Є.М. Кайлюк*. – Харків : Форт, 2010. – 376 с.
3. Державна служба статистики України : офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.ukrstat.gov.ua/>.
4. *Губачова О.* Обираємо метод нарахування амортизації основних засобів / *О.Губачова* // Економіка України. – 2000. – № 11. – С. 42–47.
5. *Мочерний С.В.* Економічний словник-довідник / *С.В. Мочерний*. – Київ : Феміна, 1995. – 272 с.

#### References:

1. Vygovska, O.A. (2021), *Finansove zabezpechennja rozvytku pidpryjemstv gromads'kogo transportu na regional'nomu rivni*, D.Sc. Thesis of dissertation, 072, Zhytomyr, 252 p. [Online], available at: [https://ztu.edu.ua/ua/science/files/onelife/diser\\_Vygovska.pdf](https://ztu.edu.ua/ua/science/files/onelife/diser_Vygovska.pdf)
2. Kajljuk, Je.M. (2010), *Problemy synergizma ta dyversyfikacii' v procesi formuvannja optymal'nyh ekonomichnyh struktur zhytlovo-komunal'nogo gospodarstva Ukrai'ny*, Fort, Harkiv, 376 p.
3. *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrai'ny*, oficijnyj sajт, [Online], available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
4. Gubachova, O. (2000), «Obyrajemo metod narahuvannja amortyzacii' osnovnyh zasobiv», *Ekonomika Ukrai'ny*, No. 11, pp. 42–47.
5. Mochernyj, S.V. (1995), *Ekonomichnyj slovnyk-dovidnyk*, Femina, Kyi'v, 272 p.

**Виговська** Наталія Георгіївна – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри фінансів та цифрової економіки Державного університету «Житомирська політехніка».

<https://orcid.org/0000-0001-7129-6169>.

Наукові інтереси:

- публічні фінанси;
- корпоративні фінанси;
- державний фінансовий контроль.

**Виговська** Олена Анатоліївна – доктор філософії, викладач кафедри фінансів та цифрової економіки Державного університету «Житомирська політехніка».

<https://orcid.org/0000-0002-7905-0494>.

Наукові інтереси:

- регіональні фінанси;
- громадський транспорт;
- цифровізація економіки.

**Полчанов** Андрій Юрійович – доктор економічних наук, професор, професор кафедри фінансів та цифрової економіки Державного університету «Житомирська політехніка».

<https://orcid.org/0000-0001-6019-9275>.

Наукові інтереси:

- фінанси IT-бізнесу;
- фінансові аспекти постконфліктного відновлення.

**Дячек** Світлана Михайлівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів та цифрової економіки Державного університету «Житомирська політехніка».

<https://orcid.org/0000-0003-2061-9938>.

Наукові інтереси:

- корпоративні фінанси;
- фінансовий менеджмент;
- фінансова система.

Vyhovska N.G., Vyhovska O.A., Polchanov A.Yu., Diachek S.M.

**Peculiarities of the formation of the depreciation policy of public transport enterprises**

The article is devoted to research and features of the formation and implementation of depreciation policy at public transport enterprises. It is substantiated that the permanent underfunding of the transport industry by the state requires both the use of alternative sources (attraction of funds from international financial organizations to finance infrastructural transport projects, the use of concession agreements, the introduction of public-private partnership mechanisms, the issue of local loan bonds, etc.), and the activation of the formation of own financial sources by implementing an effective depreciation policy. It was determined that the main disadvantages of the fragmented implementation of the depreciation policy at public transport enterprises are: leveling by the heads of public transport enterprises of the meaning and importance of the depreciation policy in the context of their investment development; lack of systematicity and implementation of individual elements of depreciation policy, which reduces its effectiveness; focusing exclusively on the application of the straight-line method, which does not provide the opportunity to accumulate financial resources for the modernization of vehicles; lack of proper control over the amounts of accrued depreciation; failure to take into account indicators of the technical condition of transport facilities to determine depreciation rates (in particular, insufficient consideration of the peculiarities of public transport operation). The necessity of forming the depreciation policy at the enterprise, taking into account the specifics of the industry, is substantiated. The importance of taking into account the influence of external and internal factors on the procedure for the formation of depreciation policy at enterprises is determined, namely: 1) the total value of non-current assets; 2) the method of reflecting the real value of non-current assets in accounting and taking into account the need to carry out their revaluations, taking into account the influence of the inflationary environment; 3) methods of calculating depreciation chosen by the enterprise; 4) inflation rates; 5) adopted investment policy of the enterprise. The procedure for forming the depreciation policy of public transport enterprises is proposed. The implementation of the proposed procedure for the formation of depreciation policy will contribute to updating the production base, improving the technical condition of the fixed assets of public transport enterprises, achieving synchronism of disposal and receipt of fixed assets while maintaining their technological compliance with modern requirements; bridging the gap between the actual wear and tear of the vehicle and its useful life.

**Keywords:** depreciation; financial support; depreciation policy; public transport; depreciation deductions.

Стаття надійшла до редакції 13.01.2023.