

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України від 11.07.2019 № 975) [www. economy.nauka.com.ua](http://www.economy.nauka.com.ua) | № 8, 2020 | 27.08.2020 р.

DOI: [10.32702/2307-2105-2020.8.52](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.8.52)

УДК 336 : 656

В. Г. Виговський,
к. е. н, доцент кафедри менеджменту і підприємництва,
Державний університет «Житомирська політехніка»
ORCID ID: 0000-0001-5642-0774

О. А. Виговська,
аспірант, Державний університет «Житомирська політехніка»
ORCID ID: 0000-0002-7905-0494

В. В. Хвіст,
аспірант, Державний університет «Житомирська політехніка»
ORCID ID: 0000-0003-0491-4136

АМОРТИЗАЦІЙНІ ВІДРАХУВАННЯ ЯК ВНУТРІШНЄ ДЖЕРЕЛО ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

V. Vygovsky
PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Economics and Entrepreneurship,
Zhytomyr Polytechnic State University

O. Vygovska
Postgraduate student, Zhytomyr Polytechnic State University

V. Khvist
Postgraduate student, Zhytomyr Polytechnic State University

DEPRECIATION DEDUCTIONS AS AN INTERNAL SOURCE OF FINANCIAL SUPPORT OF ENTERPRISES OF THE TRANSPORT INDUSTRY

Робота присвячена аналізу амортизаційної політики підприємств транспортної галузі. Автором узагальнено поняття «амортизація» та «амортизаційна політика» та визначено переваги та недоліки методів нарахування амортизації електротранспортних суб'єктів господарювання. Визначено умови для застосування методу прискореної амортизації на електротранспортних підприємствах.

Обґрунтована доцільність проведення аналізу методів нарахування амортизації на суб'єктах господарювання транспортної галузі для врахування особливостей функціонування кожного підприємства та впровадження власної системи амортизаційних заходів.

Зазначено, що в умовах обмеженості зовнішніх та внутрішніх джерел фінансового забезпечення на суб'єктах господарювання транспортної галузі, є актуальним пошук альтернативних методів кредитно-фінансового забезпечення оновлення рухомого складу підприємства.

Проаналізовано показники технічного стану та ефективності використання основних засобів на транспортних підприємствах Дніпра, Рівного та Вінниці.

The work is devoted to the depreciation policy of transport enterprises analysis. The author summarizes the concepts of "depreciation" and "depreciation policy" and identifies the advantages

and disadvantages of depreciation methods for electric transport entities. The conditions for the application of the accelerated depreciation method at electric transport enterprises are determined. The expediency of carrying out the analysis of depreciation calculation methods on subjects of transport branch management for the account of features of functioning of each enterprise and own system of depreciation measures introduction is proved.

It was stated, taking into consideration the functioning peculiarities of each transport enterprise and to introduce its own system of depreciation measures is expedient. To do this, the company needs to analyze the methods of depreciation used by entities. Such measures will make it possible to identify the compliance of depreciation methods to the needs of the transport company and determine the degree of fixed assets provision.

It was proved that the application of this method is possible when creating conditions at the transport enterprise: e.g. using the future cost of rolling stock, taking into account the full service life of vehicles with average growth rates of buses, trams and trolleybuses, and using expected growth rates of vehicles in the future cost as of the end of the planning year.

The impact of fixed assets depreciation of the transport sector on competitiveness, slowdown of economic and social indicators of Ukraine's development, the level of technological risks and the burden on the ecological state of the environment is determined.

It is noted that in conditions of limited external and internal sources of financial security in the transport industry, it is important to find alternative methods of credit and financial support for the renewal of the rolling stock of the enterprise.

Indicators of technical condition and efficiency of fixed assets use at transport enterprises of Dnipro, Rivne and Vinnytsia are analyzed.

It is determined that the most optimal method of depreciation for the active part of fixed assets of transport entities is the accelerated method. The double interpretation of the economic category of depreciation is the costs included in the cost of production and the internal source of financial support for which purpose - the reproduction of fixed assets.

Ключові слова: амортизація; електротранспортне підприємство; прискорений метод амортизації.

Keywords: depreciation; electric transport enterprise; accelerated depreciation method.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Формування ефективної амортизаційної політики є важливим для підприємств транспортної галузі, оскільки амортизація є внутрішнім джерелом фінансування та відновлення основних засобів. Державотворчі засади амортизаційної політики повинні мати фінансову зацікавленість транспортних суб'єктів господарювання, спрямовану на інвестування в основний капітал за рахунок власних амортизаційних фондів. Відновлення економічних ресурсів і оновлення рухомого складу транспорту є результатом застосування раціональної амортизаційної політики суб'єктами господарювання, що сприятиме їх фінансовому розвитку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженнями питань категорії «амортизація» та «амортизаційна політика» займалися багато вчених. Проблеми та перспективи вдосконалення амортизаційної політики вивчали Н. Виговська, Є. Помилуйко, Н. Ткаченко та В. Трофимчук, а обґрунтування вибору доцільних методів нарахування амортизації досліджували Є. Жердев, В. Лесняк, Ю. Голозубова, Н. Самбурська. Але питання вибору методів нарахування амортизації для суб'єктів господарювання досі актуальні і потребують подальшого детального розгляду, особливо в контексті формування амортизаційних відрахувань як внутрішнього джерела фінансового забезпечення та системоутворюючого елемента амортизаційної політики.

Категорію «амортизаційна політика» Н. Виговська розглядає як складову частину загальнодержавної політики формування власних фінансових ресурсів, яка полягає в оптимізації потоку власних засобів, що реінвестуються у виробничу діяльність [1, с. 59.]. В розрізі реалізації інвестиційної діяльності суб'єктів господарювання амортизаційну політику розглядає О. Радева. Автор наголошує, що метою амортизаційної політики є збільшення питомої ваги амортизаційних відрахувань у структурі джерел фінансування інвестицій для ефективного оновлення основних засобів [11, с. 70-73]. Погоджуємося з думкою, але автор не виокремлює амортизаційні відрахування як джерело фінансового забезпечення та не зазначає, за рахунок чого має відбутися збільшення амортизаційних відрахувань для оновлення основних засобів – рухомого складу транспортних підприємств. Л. Городянська вивчала поняття «амортизаційна політика підприємства», під якою розглядала планування, нарахування та використання амортизації [3, с. 112-121]. Сутність амортизаційної політики підприємства авторка розкрила як сукупність важелів та економічних категорій, що реалізуються через функції

амортизації. Недоліки в амортизаційному законодавстві досліджували С. Рясних та І. Несторишен [12, с. 120-125]. Науковці називають головними недоліками законодавчої бази двозначність та складність трактування законів, що стосуються амортизаційної політики.

Проведений аналіз наукових досліджень показує, що автори недостатньо приділили уваги галузевим особливостям амортизаційної політики та, зокрема, нарахуванні амортизації суб'єктами господарювання транспортної галузі.

Метою дослідження є дослідження амортизації як внутрішнього джерела фінансового забезпечення підприємств транспортної галузі та розробка пропозицій щодо вибору оптимального методу її нарахування.

Виклад основного матеріалу

Перевезення пасажирів громадським транспортом є однією з головних складових транспортної галузі на регіональному рівні. Для забезпечення пасажирських перевезень в межах регіону використовується рухомий склад електротранспорту (трамвайні вагони, тролейбусні машини) та автотранспортних суб'єктів господарювання (автобуси, маршрутні таксі). 90 % основних засобів транспортних суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів, складає рухомий склад.

Пріоритетність оновлення рухомого складу, що забезпечує пасажирські перевезення громадським транспортом, відображає Транспортна стратегія України до 2030 року, що ухвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

Згідно з Транспортною стратегією до 2030 року очікується зростання обсягу інвестицій у транспорту галузь у розмірах, що забезпечують оновлення не менш як 90 % основних фондів транспорту та зростання обсягу приватних інвестицій в оновлення рухомого складу – приблизно 10,1 млрд. грн. на рік.

Прискорені темпи оновлення рухомого складу транспортних підприємств – вагомий напрям модернізації галузі. Це надасть можливість покращити якість надання послуг з перевезення громадським транспортом, підвищити конкурентоспроможність транспортних підприємств та гарантуватиме безпеку перевезень. [13].

Зауважимо, що відновлення основних засобів – інтегрована система економічно-організаційних відтворювальних відносин щодо форм та методів господарювання, а в умовах обмеженості зовнішніх та внутрішніх джерел фінансового забезпечення на суб'єктах господарювання транспортної галузі, стає актуальним пошук альтернативних методів кредитно-фінансового забезпечення оновлення рухомого складу підприємства.

Відтворення основних фондів на суб'єктах господарювання транспортної галузі має забезпечуватися амортизаційними відрахуваннями. Вважаємо доцільним враховувати особливості функціонування кожного транспортного підприємства та впроваджувати власну систему амортизаційних заходів. Для цього підприємству необхідно провести аналіз методів нарахування амортизації, що використовують суб'єкти господарювання. Такі заходи нададуть змогу виявити відповідність методів нарахування амортизації потребам транспортного підприємства та визначити ступінь забезпечення основних засобів.

Транспортна галузь України характеризується спадом обсягів перевезення пасажирів, критичним рівнем фінансового забезпечення та встановлення тарифів на послуги з перевезення, високим ступенем фізичного і морального зносу основних фондів. Знос основних засобів транспортної галузі Україні досяг критичних показників у період з 2010 р. по 2013 р. і становив 96,7 %. З 2014 року відсоток ступеню зносу основних засобів зменшився, але відмітка 47,6 % у 2017 році – це сигнал для державних та регіональних органів управління транспортної галузі щодо термінового оновлення рухомого складу для гарантії безпеки перевезення пасажирів на громадському транспорті (рис. 1).

Отже, зношеність основних засобів суб'єктів господарювання електротранспорту впливає на конкурентоспроможність, сповільнення економічних показників розвитку України, зростання технологічних ризиків під час перевезення пасажирів та навантаження на екологічний стан навколишнього середовища.

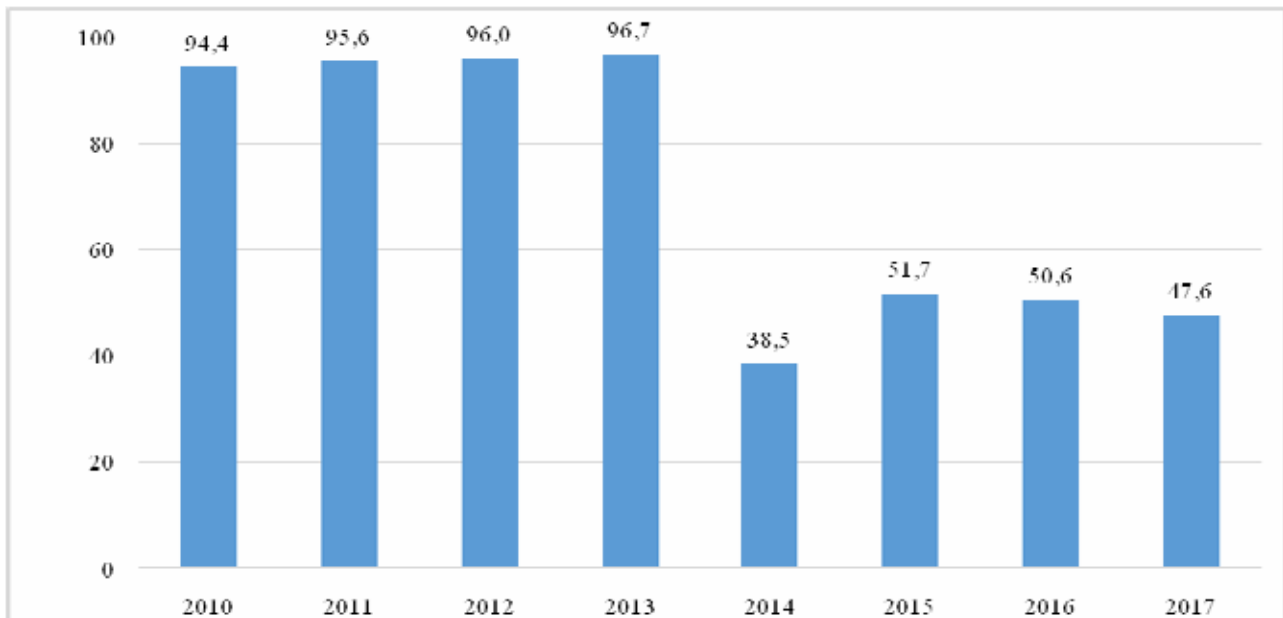


Рис. 1. Степінь зносу основних засобів транспортної галузі, %
Джерело: складено авторами на основі [13]

Амортизація – це систематичний розподіл вартості основних засобів, інших необоротних та нематеріальних активів, що амортизується, протягом строку їх корисного використання (експлуатації) (пп. 14.1.3 ПКУ). Одним із джерел фінансового забезпечення основних фондів суб'єктів господарювання транспортної галузі є нарахування амортизації. Відповідно до П(с)БО 7 «Основні засоби» суб'єктам господарювання рекомендовано здійснювати нарахування амортизації за такими методами: прямолінійний (рівномірний); зменшення залишкової вартості; прискорене зменшення залишкової вартості (подвійної залишкової амортизації); кумулятивний (сума чисел); виробничий (сума одиниць продукції) [10, с. 3].

Амортизація суб'єкта господарювання транспортної галузі 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 фондів і встановленої для цієї групи основних фондів норми амортизаційних відрахувань згідно Закону [6, с. 272].

Таблиця 1.

Переваги та недоліки методів амортизації електротранспортних суб'єктів господарювання

Назва методу	Переваги	Недоліки
Прямолінійний	Забезпечує рівномірні та стабільні амортизаційні накопичення протягом всього періоду служби.	Не нараховує відмінність виробничої потужності основних засобів за різні роки експлуатації.
Методи прискореної амортизації	Цей метод доцільно застосовувати для об'єктів, що зазнають швидкого морального старіння, наслідком чого є зростання витрат на ремонт, технічного обслуговування або експлуатацію транспортних засобів.	Цей метод потребує переоцінки основних засобів щороку, результатом чого є додаткові витрати. Використання методу призводить до збільшення собівартості основних засобів в даний період
Виробничий	Нарахування амортизації просте та раціональне. Сума зносу узгоджується з виготовленою продукцією. Використовується, коли інтенсивність використання об'єкта впливає на експлуатаційний стан	Нарахування амортизації доцільно застосовувати до тієї частини основних засобів, що безпосередньо пов'язана з виробничим процесом.
Кумулятивний	Нарахування більшої суми зносу першого року експлуатації активу та пропорційне зменшення цієї суми протягом наступних облікових періодів.	Сума зносу часто не узгоджується з фактичним використанням об'єкту та виготовленою продукцією/ наданою послугою

**узагальнення автора на підставі [4, с. 42–47]*

Визначено, що найбільш оптимальним методом амортизації для активної частини основних засобів транспортних суб'єктів господарювання є прискорений метод. Подвійне трактування економічної категорії

амортизації полягає у витратах, що включаються до собівартості виробництва та внутрішнє джерело фінансового забезпечення призначення якого – відтворення основних засобів.

Концепція застосування методу прискореної амортизації ґрунтується на більш високій продуктивності амортизованих активів у перші роки їх експлуатації. На суб'єктах господарювання транспортної галузі під впливом технологічного прогресу основні засоби піддаються моральному та фізичному зносу. Використання методів прискореної амортизації є доцільним, тому що на початковій стадії експлуатації транспортні засоби не потребують значних витрат на ремонт. Окрім того, транспортне підприємство здатне швидше накопичувати необхідні кошти на реновацію необоротних активів, а це знижує ризики щодо їх морального знецінення.

Ще однією перевагою на користь прискореної амортизації є те, що витрати на ремонт даних видів активної частини основних засобів значно вищі в кінці терміну їх експлуатації, ніж на початку [2, с. 81].

Доцільність використання методів прискореної амортизації основних засобів транспортного підприємства має передбачати такі організаційні заходи:

1. Розрахунок величини амортизаційних відрахувань та обсяг чистого прибутку, що залишається в розпорядженні господарства по роках амортизаційного періоду.

2. Розрахунок грошового потоку господарства по роках амортизаційного періоду, який визначається як сума амортизаційних відрахувань та чистого його прибутку.

3. Визначення теперішньої вартості сукупного грошового потоку k , який сформовано протягом амортизаційного періоду з урахуванням фактора дисконту [11, с. 46].

Застосування прискорених методів нарахування амортизації з використанням майбутньої вартості об'єктів основних засобів можна проілюструвати на прикладі так званого «методу суми років». А співвідношення для визначення річної амортизації основних засобів набуває наступного вигляду [2, с. 70-73.]:

$$A_{\text{ПР}} = \text{ПР}_{\text{МЕТ}} \times (1 + T_{\text{В}})^n \times \frac{M_i}{\sum M_i}, \quad (1)$$

де АПР – річна амортизація, нарахована прискореними методами, тис. грн.;

M_i – порядковий номер i -го року використання основних засобів;

$\sum M_i$ – сума порядкових номерів років використання основних засобів.

Визначено, що застосування зазначеного методу можливо при створенні наступних умов на транспортному підприємстві:

– використовуючи майбутню вартість рухомого складу, з урахуванням повного терміну експлуатації транспортних засобів із середнім темпом зростання вартості автобусів, трамваїв та тролейбусів;

– використовуючи очікувані темпи приросту ціни транспортних засобів в майбутній вартості станом на кінець планового року.

При виборі методу нарахування амортизації необхідно також зважати на показники технічного стану транспортних підприємств. Проведений аналіз показників технічного стану та ефективності використання основних засобів на електротранспортних підприємствах Дніпра, Рівного та Вінниці за 2017-2019 рр.

Таблиця 2.

Аналіз показників технічного стану та ефективності використання основних засобів на транспортних підприємствах Дніпра, Рівного та Вінниці за 2017-2019 рр.

№ з/п	Показник	Роки			Відхилення 2019 р. до 2017 р.
		2017	2018	2019	
КП «Дніпровський електротранспорт»					
1.	Амортизація, тис.грн	18117	34050	44459	26342
2.	Частка амортизації в обсязі операційних витрат, %	3,83	4,39	5,22	1,39
3.	Первісна вартість ОЗ, тис.грн	431462	591015	710708	279246
4.	Знос основних засобів, тис.грн	226802	253129	281262	54460
5.	Залишкова вартість ОЗ, тис.грн	204660	337886	429 446	224786
6.	Середньорічна вартість основних засобів, тис.грн	182683	271273	383666	200984
7.	Коефіцієнт зносу ОЗ	0,53	0,43	0,40	-0,13
8.	Коефіцієнт придатності ОЗ	0,47	0,57	0,60	0,13
9.	Фондовіддача	2,50	0,43	0,43	-2,07
10.	Фондомісткість	0,40	2,31	2,30	1,90
11.	Фондоозброєність, тис.грн/прац.	70,56	103,15	147,11	76,55
КП «Рівнеелектроавтотранс»					
1.	Амортизація, тис.грн	4050	8859	11687	7637
2.	Частка амортизації в обсязі операційних витрат, %	6,07	9,90	11,10	5,03
3.	Первісна вартість ОЗ, тис.грн	65621	122501	134662	69041
4.	Знос основних засобів, тис.грн	24129	32594	43669	19540
5.	Залишкова вартість ОЗ, тис.грн	41492	89907	90953	49461
6.	Середньорічна вартість основних засобів, тис.грн	32320	65699,5	90430	58110
7.	Коефіцієнт зносу ОЗ	0,37	0,27	0,32	-0,05
8.	Коефіцієнт придатності ОЗ	0,63	0,73	0,68	0,05
9.	Фондовіддача	0,84	0,54	0,48	-0,36

10.	Фондомісткість	1,19	1,87	2,10	0,91
11.	Фондоозброєність, тис.грн/прац.	72,96	153,50	213,28	140,32
КП «Вінницька транспортна компанія»					
1.	Амортизація, тис.грн	16715	19 697	22 747	6032
2.	Частка амортизації в обсязі операційних витрат, %	4,75	4,54	4,36	-0,39
3.	Первісна вартість ОЗ, тис.грн	296 017	323 534	380 695	84678
4.	Знос основних засобів, тис.грн	101730	121357	143471	41741
5.	Залишкова вартість ОЗ, тис.грн	194287	202177	237224	42937
6.	Середньорічна вартість основних засобів, тис.грн	152298,5	198232	219700,5	67402
7.	Коефіцієнт зносу ОЗ	0,34	0,38	0,38	0,04
8.	Коефіцієнт придатності ОЗ	0,66	0,62	0,62	-0,04
9.	Фондовіддача	1,19	0,98	1,00	-0,19
10.	Фондомісткість	0,84	1,02	1,00	0,16
11.	Фондоозброєність, тис.грн/прац.	84,56	112,95	130,23	45,67

Оцінка даних табл. 2 дозволяє зробити висновок, що на всіх підприємствах спостерігається тенденція до зростання сум нарахованої амортизації, що є позитивним явищем, оскільки амортизація є головним внутрішнім джерелом фінансування інвестицій в транспортні засоби. Зокрема, на «Дніпровський електротранспорт» амортизація зросла у 2019 році в порівнянні з 2017 роком на 26342 тис. грн., на КП «Рівнеелектроавтотранс» амортизація за цей же період збільшилася на 7637 тис. грн., на КП «Вінницька транспортна компанія» амортизація зросла на 6032 тис. грн. Також зросла частка амортизації на підприємстві у КП «Дніпровський електротранспорт» та КП «Рівнеелектроавтотранс», а на КП «Вінницька транспортна компанія», навпаки – зменшилася. Первісна вартість основних засобів, які є на балансі досліджуваних підприємств зросла, що є позитивною тенденцією для транспортних підприємств, адже це свідчить про поліпшення стану основних засобів за рахунок модифікації та модернізації транспортних засобів, а також введення в дію нових транспортних засобів. В той же час знос основних засобів на досліджуваних підприємствах у 2017 році в порівнянні з 2019 роком також зростав, що відобразилося на залишковій вартості основних засобів.

Коефіцієнт зносу характеризує ступінь зношеності основних засобів. На КП «Дніпровський електротранспорт» та КП «Рівнеелектроавтотранс» є позитивна тенденція до зменшення даного показника. Зокрема, на КП «Дніпровський електротранспорт» коефіцієнт зносу у 2019 році зменшився на 0,13 у порівнянні з 2017 роком і становить 0,4. На КП «Рівнеелектроавтотранс» коефіцієнт зносу становив 0,32 у 2019 році (зменшення на 0,05 у порівнянні з 2017 роком). Динаміка зміни цих показників є позитивною і свідчить про поступове оновлення основних засобів підприємств. На КП «Вінницька транспортна компанія», навпаки, коефіцієнт зносу збільшився на 0,04 і становив 0,38 у 2019 році, що є негативною тенденцією в діяльності підприємства. Позитивним явищем є те, що значення коефіцієнту зносу на всіх досліджуваних підприємствах є більшим за 0,5, а отже перевищує рекомендоване нормативне значення даного коефіцієнту. Коефіцієнт придатності на досліджуваних підприємствах у 2019 році становив: 0,60 – на КП «Дніпровський електротранспорт», 0,68 – на підприємстві у КП «Рівнеелектроавтотранс» та 0,62 – на КП «Вінницька транспортна компанія». Значення цього коефіцієнту свідчить про добру технічну придатність для експлуатації основних засобів досліджуваних підприємств.

До показників ефективності використання основних засобів підприємства можна віднести фондovіддачу, фондovісткість та фондovозброєність основних засобів. Фондовіддача є відношенням чистого доходу підприємства до середньорічної вартості основних засобів, показує скільки гривень доходу створено 1 гривнею вартості основних засобів. Значення цього показника за всіма аналізованими підприємствами показує негативну тенденцію його зміни. Показник фондovіддачі зазнав наступних змін на досліджуваних підприємствах: на КП «Дніпровський електротранспорт» фондovіддача зменшилася у 2019 році в порівнянні з 2017 роком на 2,07 грн. і становила 0,43; на КП «Рівнеелектроавтотранс» фондovіддача зменшилася у 2019 році в порівнянні з 2017 роком на 0,36 грн. і становила 0,48; на КП «Вінницька транспортна компанія» фондovіддача зменшилася у 2019 році в порівнянні з 2017 роком на 0,19 грн. і становила 1,00. Це зменшення відбулося, як за рахунок зростання середньорічної вартості основних засобів, так і за рахунок зменшення чистого доходу підприємств. Ця тенденція є вкрай негативною, і свідчить про погіршення ефективності використання основних засобів, особливо враховуючи сферу економічної діяльності досліджуваних підприємств. Фондовісткість є оберненим показником фондovіддачі; характеризує, яка частина середньорічної вартості основних засобів припадає на 1 грн. чистого доходу підприємства. На всіх досліджуваних підприємствах спостерігається тенденція до зростання даного показника, що свідчить про неефективне використання основних засобів транспортних підприємств. Фондоозброєність визначає частку вартості основних засобів, яка припадає на одного працівника підприємства і характеризує ступінь його озброєності основними засобами. На всіх досліджуваних комунальних підприємствах показник фондovозброєності зріс у 2019 році в порівнянні з 2017 роком. Зростання фондovозброєності свідчить про тенденцію до більш ефективного використання основних засобів на досліджуваних підприємствах.

Висновки

Проаналізовано переваги та недоліки методів амортизації електротранспортних суб'єктів господарювання. На основі проведеного аналізу визначено, що оптимальним методом нарахування амортизації є прискорений, тому що для електротранспортних суб'єктів господарювання відтворення основних фондів має

більш швидкий характер, а податковий прес для суб'єктів господарювання знижується. Впровадження прискореного методу амортизації на електротранспортних підприємствах активізує інвестиційну діяльність.

Визначений напрямок дозволить здійснити рішучі кроки в оновленні технічного оснащення та рухомого складу підприємств транспортної галузі створюючи передумови до розвитку галузі й економіки країни в цілому.

Проведено комплексний аналіз технічного стану та ефективності використання основних засобів на транспортних підприємствах Дніпра, Рівного та Вінниці за 2017-2019 рр. Розраховано головні показники ефективності використання основних засобів на досліджуваних підприємствах.

Література.

1. Виговська Н.Г. Удосконалення обліку амортизації: стан, проблеми, перспективи. Житомир: ЖІТІ, 1998. С. 59.
2. Галепа Т. В. Особливості формування джерел відтворення основних засобів у сільськогосподарських підприємствах. Економіка АПК. 2006. № 9. С. 77–81.
3. Городянська Л.В. Амортизаційна політика та напрями відтворення фінансово-економічних ресурсів у бухгалтерському обліку: Фінанси України. 2009. № 11. С. 112-121.
4. Губачова О. Обираємо метод нарахування амортизації основних засобів: Економіка України. 2000. № 11. С. 42–47.
5. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: ukrstat.gov.ua
6. Економічний словник-довідник / За ред. д.е.н. проф. С.В. Мочерного. Київ. Феміна, 1995. С. 272.
7. Офіційний сайт Дніпровської міської ради [Електронний ресурс]. Режим доступу: dniprorada.gov.ua
8. Офіційний сайт Вінницької міської ради [Електронний ресурс]. Режим доступу: vmr.gov.ua
9. Офіційний сайт Рівненської міської ради [Електронний ресурс]. Режим доступу: rivnerada.gov.ua
10. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» від 18 травня 2000 р. за №288/4509 із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства фінансів від 25.09.2009 р.
11. Радева О. Г. Амортизаційна політика в контексті механізму ефективного управління підприємством: сутність, характеристика та проблеми [Текст]: Молодий вчений. 2014. № 12(2). С. 70-73.
12. Рясних Є.Г. Амортизація по-українськи: бухгалтерський та податковий аспект – що гірше? Вісник Хмельницького національного університету. 2009. № 5/2. С. 120-125. (5)
13. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]: – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80

References.

1. Vyhovska, N.H. (1998), Udoskonalennia obliku amortyzatsii: stan, problemy, perspektyvy [Improving depreciation accounting: status, problems, prospects], ZhITI, Zhytomyr, Ukraine.
2. Galepa, T. V. (2006), “Features of the formation of sources of reproduction of fixed assets in agricultural enterprises”, Economics of agro-industrial complex, vol. 9, pp. 77–81.
3. Horodyanska, L.V. (2009) “Depreciation policy and areas of reproduction of financial and economic resources in accounting”, Finance of Ukraine, vol. 11, pp. 112-121.
4. Gubachova, O. (2000), “We choose the method of depreciation of fixed assets”, Economics of Ukraine, vol. 11, pp. 42–47.
5. State Statistics Service of Ukraine (2020), available at: ukrstat.gov.ua (Accessed 20 June 2020).
6. Mocherny, S.V. (1995), Ekonomichnyj slovnyk-dovidnyk [Economic dictionary-reference book], Femina, Kyiv, Ukraine.
7. Official site of the Dnipro City Council (2020), available at: dniprorada.gov.ua (Accessed 20 June 2020).
8. Official site of the Vinnytsia City Council. (2020), available at: vmr.gov.ua (Accessed 20 June 2020).
9. Official site of the Rivne City Council. (2020), available at: rivnerada.gov.ua (Accessed 20 June 2020).
10. Ministry of Finance (2009), “Accounting Regulation (Standard) 7 “Fixed Assets”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00> (Accessed 20 June 2020).
11. Radeva, O.G. (2014), “Depreciation policy in the context of the mechanism of effective enterprise management: the essence, characteristics and problems”, A Yong Scientist, vol 12, no.2, pp. 70-73.
12. Ryasnyh, E.G. (2009), “Depreciation in Ukrainian: accounting and tax aspect – what's worse?”, Bulletin of Khmelnytsky National University, vol. 5/2, pp. 120-125.
13. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Resolution “On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030”, available at: zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80 (Accessed 20 June 2020).

Стаття надійшла до редакції 29.07.2020 р.