

О. І. Луса

Оцінка основного капіталу сфери транспорту Львівської області

У статті на основі розрахунку відповідних коефіцієнтів здійснено оцінку техніко-економічного стану та ефективності використання основного капіталу сфери транспорту Львівської області.

Ключові слова: *основний капітал, сфера транспорту, регіон, ефективність, модернізація.*

Постановка проблеми. Питання інтенсифікації розвитку економіки України, вихід її на сучасний технологічний рівень на сьогодні набуває особливої актуальності. В аналітичній доповіді Національного інституту стратегічних досліджень модернізація економіки та розвиток високо-технологічного виробництва названо ключовим чинником конкурентоспроможності національних економік. Розвинуті країни світу вже давно й успішно здійснюють модернізацію національних економік, що насамперед передбачає перехід до енерго-, матеріало- та працеозаощаджуючих технологій, тобто до максимально ефективного використання всіх видів економічних ресурсів. Світова економіка рухається у напрямі розвитку національних інноваційних систем, удосконалення структури економіки, підвищення якості відтворюваного багатства, прискорення темпів накопичення високоінтелектуального людського капіталу, розширення високо-технологічних форм відтворення основного капіталу шляхом прискорення інновацій, головним інструментом яких стає нова інноваційно-інвестиційна політика, яку сьогодні почали активно застосовувати всі розвинуті країни світу [7]. Проте підвищення ефективності діяльності промислових підприємств, навіть при умові модернізації, неможлива без організації ефективних логістичних процесів і забезпечення промисловості сировиною і матеріальною базою. В сучасних умовах транспорт посідає важливе місце серед видів економічної діяльності. Відтак виконання завдань з інноваційного розвитку економіки України неможливе без визначення шляхів покращення діяльності та ефективності транспортних підприємств, у т. ч. за рахунок розвитку, оновлення та модернізації їх основного капіталу. Саме тому важливим є процес оцінювання техніко-економічного стану та ефективності використання основного капіталу транспортної сфери в Україні та Львівській області.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методологічним фундаментом здійснення дослідження цієї тематики стали праці науковців різних напрямів. Дослідженню питань основного капіталу присвячено роботи вітчизняних і зарубіжних вчених, зокрема О. Амоші, Я. Базилюка, О. Власюка, В. Гейця, Я. Жаліла, Л. Дейнеко, О. Кузьміна, Є. Крикавського, Й. Петровича, І. Бланка С. Шкарабан, В. Андрійчука, Л. Мілевського, В. Білінського, М. Герасимчука, В. Бурлаки, Ж. Азулай, А. Гези, С. Дойла, Дж. М. Кейнса, Г. Моргентау, Д. Фішера, В. Хагера та ін.

Метою статті є аналіз стану та динаміки основного капіталу транспортної сфери Львівської області та оцінка ефективності його використання.

Виклад основного матеріалу. Оцінювання техніко-економічного стану основного капіталу в Україні і Львівській області здійснено на основі розрахунку коефіцієнтів зносу, придатності, інвестомісткості та фондомісткості основного капіталу [1]. Інформаційною базою стали офіційні статистичні дані, опубліковані у статистичних щорічниках і на веб-сайті Державного комітету статистики України [2; 3; 5].

Упродовж аналізованого періоду (2006-2013 рр.) значення коефіцієнту зносу основного капіталу сфери транспорту в Україні та на Львівщині постійно зростало: від 60,4% і 51,6% у 2006 р. – до 97,7% і 86,5% у 2013 р. Хоча рівень зносу основних засобів транспортних підприємств Львівської області дещо менший, ніж у середньому в Україні, однак в обох випадках він значно вищий за критичний рівень, що не може не впливати на ефективність діяльності підприємств і якість забезпечення транспортними послугами виробничої сфери регіону (рис. 1). Так, згідно з даними, перевезення вантажів на усіх видах транспорту протягом 2006-2013 рр. скоротилося на 14,5% із 28,8 млн. т у 2006 р. до 24,6 млн. т у 2013 р. [7].

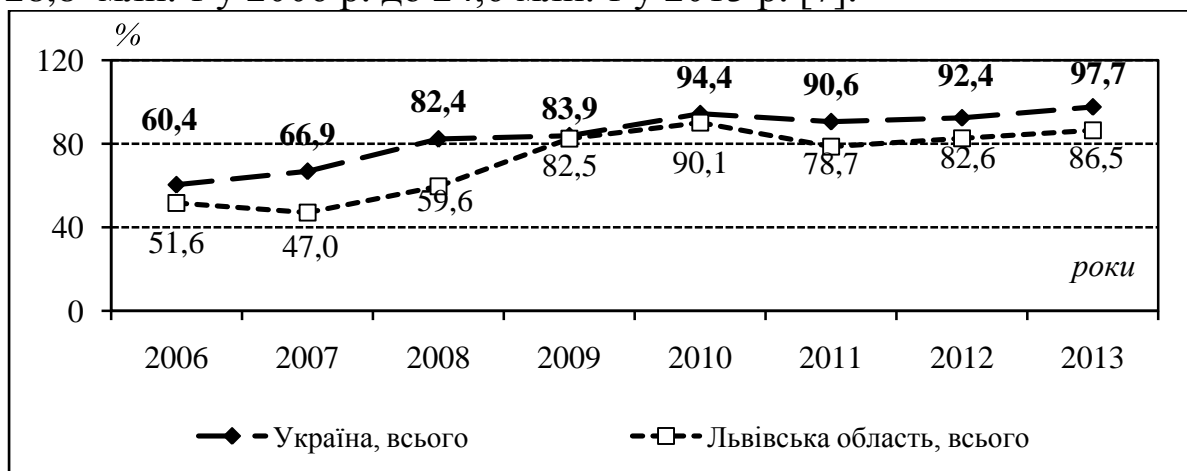


Рис. 1. Коефіцієнт зносу основного капіталу у сфері транспорту Львівської області

Коефіцієнт придатності основного капіталу розраховується як співвідношення між залишковою та первісною вартістю, і, таким чином, є оберненим показником до коефіцієнта зносу. Критичним вважається рівень придатності менше, аніж 65%. Загалом динаміка коефіцієнта придатності як в Україні, так і у Львівській області має негативну тенденцію і значно менша, ніж критичний рівень.

Згідно з даними проведених розрахунків, значення коефіцієнта придатності основного капіталу у Львівській області спадають від 48,4% у 2006 р. до 13,5% у 2013 р. і є дещо вищими за аналогічні в Україні, що зменшуються від 39,6% у 2006 р. до 2,3% у 2013 р. Характерно, що якщо коефіцієнт зносу основного капіталу транспортної сфери у Львівській області наближається до середніх показників в Україні, то середнє значення коефіцієнта придатності в області значно випереджає аналогічні середньоукраїнські показники (рис. 2). Відтак це свідчить про те, що починаючи з 2010 р. у Львівській області відбувалися інтенсивніші вливання інвестицій у сферу транспорту, ніж в Україні, що, своєю чергою, вплинуло на співвідношення між залишковою та первісною вартістю основних засобів. Проте цих інвестицій було недостатньо для ефективної модернізації основних засобів тому, що частка інвестицій не перевищувала 7% у загальній вартості основного капіталу.

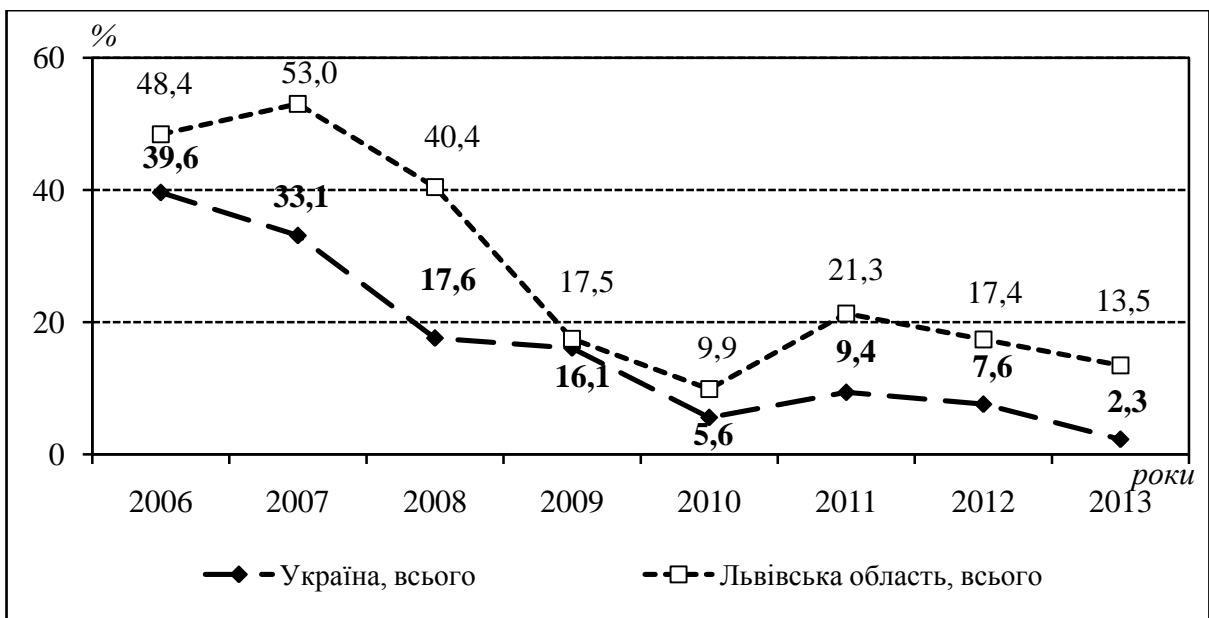


Рис. 2. Коефіцієнт придатності основного капіталу у сфері транспорту Львівської області

Коефіцієнт інвестованості основного капіталу визначає частку капітальних інвестицій у загальній річній вартості основного капіталу. Упродовж досліджуваного періоду коефіцієнт інвестованості

основного капіталу знижувався в Україні і у Львівській області, що свідчить про спад інвестиційної активності. Якщо на початок аналізованого періоду частка інвестицій у сферу транспорту у загальній вартості основного капіталу в Україні та у Львівській області були майже однаковими (8,8% і 9,2% відповідно), то у 2013 р. між показниками відбувся значний розрив (2,7% і 6,7%). Проте в обох випадках цей показник є дуже низьким і значно поступається середнім значенням показників у виробничій сфері (рис. 3).

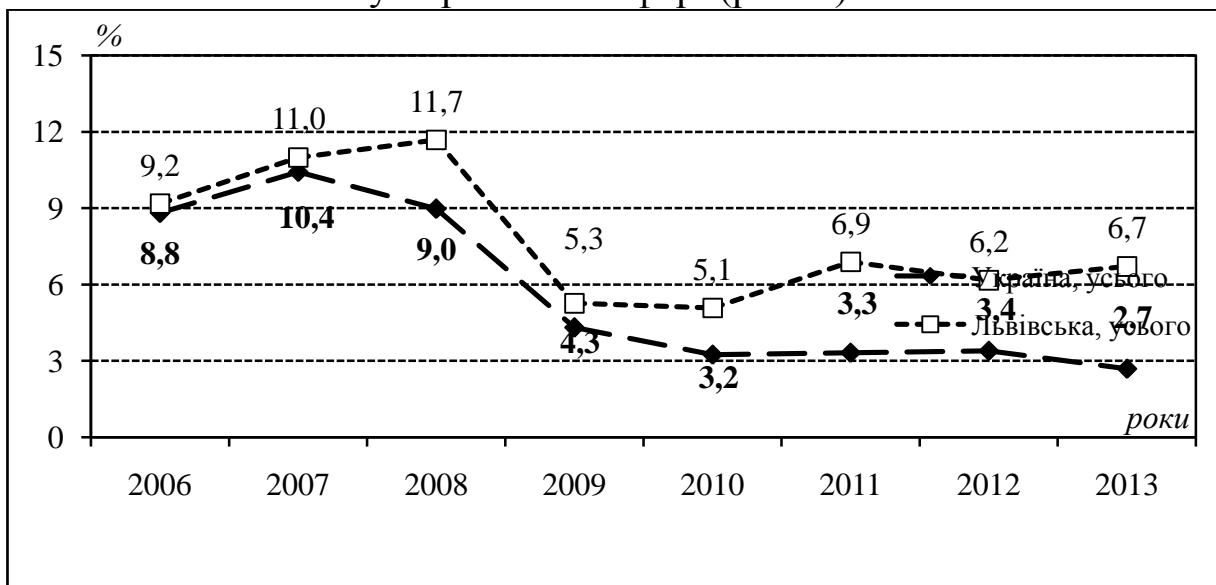


Рис. 3. Коефіцієнт інвестомісткості основного капіталу у сфері транспорту Львівської області

Коефіцієнт фондомісткості визначає, яка вартість основного капіталу припадає на одну гривню валового регіонального продукту, і використовується для визначення забезпеченості економіки основним капіталом. У транспортній сфері Львівщини коефіцієнт фондомісткості протягом 2008-2013 рр. мав динаміку до зростання. У період 2006-2010 рр. у значеннях показників у Львівській області та середньоукраїнських показників була практично відсутня розбіжність. Проте з 2011 р. розбіжність між показниками стрімко зростає, у Львівській області в цей період на 1 грн. продукції припадало 1,7 грн. вартості основного капіталу, що може свідчити про хоча і не достатньо ефективну, проте відносно стабільну роботу основних засобів сфери транспорту. В Україні коефіцієнт фондомісткості стрімко зростає з 2,2 у 2010 р. до 3,4 у 2013 р., що може свідчити про значне падіння ефективності використання основних засобів (рис. 4), яке зумовлене як загальною економічною кризою в країні, так і вкрай незадовільним станом основних засобів у сфері транспорту.

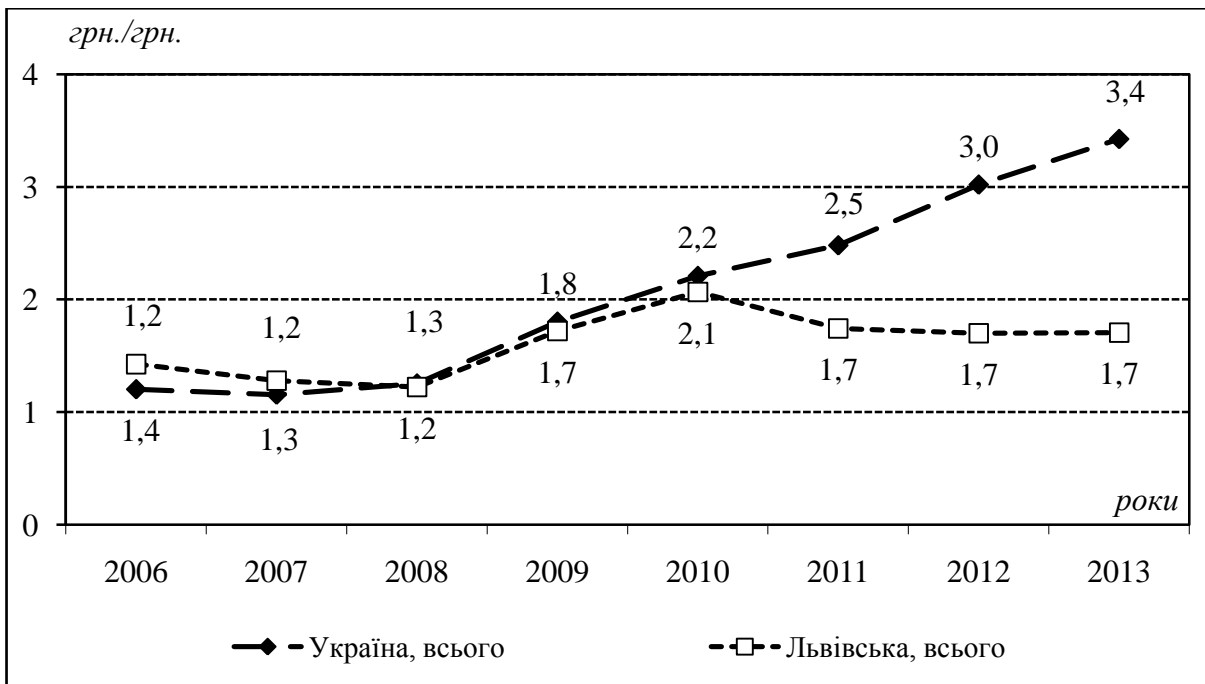


Рис. 4. Коефіцієнт фондомісткості основного капіталу у сфері транспорту Львівської області

Оцінку ефективності використання основного капіталу на транспорті в Україні та Львівській області здійснено на основі розрахунку коефіцієнтів фондівдачі та рентабельності основного капіталу.

Коефіцієнт фондівдачі визначає ефективність використання наявного основного капіталу або скільки валового регіонального продукту припадає на одну гривню, інвестовану в основний капітал. Критичне значення показника фондівдачі знаходиться на рівні не меншому 0,87 грн./грн. [1]. Оптимальним значення коефіцієнта фондівдачі можна вважати, коли кожна вкладена в основні засоби гривня приносить прибуток не менший, ніж облікова ставка Національного банку України (за станом на кінець 2013 р. оптимальним можна вважати значення коефіцієнту вищим, ніж 1,065 грн./грн. [8]), що дозволяє забезпечити процес модернізації основних засобів за допомогою внутрішніх ресурсів підприємств.

Проте у сфері транспорту України та Львівської області показники фондівдачі значно нижчі за оптимальні показники і наближаються до 0,08 в області та 0,05 в Україні, що свідчить про низьку ефективність використання основних засобів у сфері транспорту. Кожна гривня, інвестована у сферу транспорту Львівщини, приносить лише 0,08 грн. валового регіонального продукту (рис. 5), що зумовлено застарілістю основних засобів і високим коефіцієнтом їх зносу.

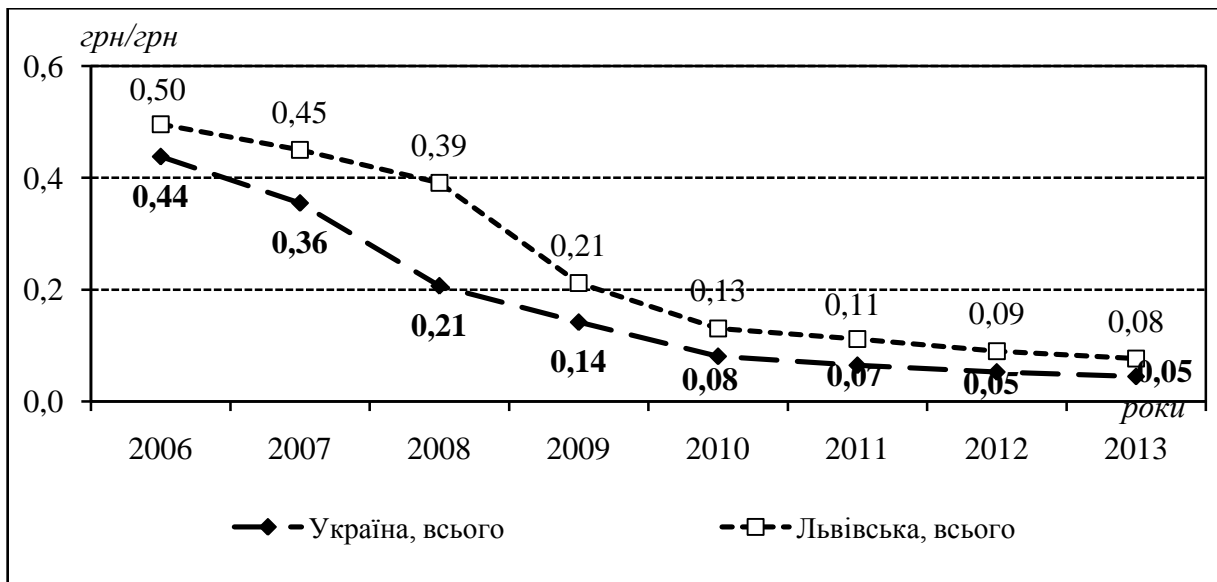


Рис. 5. Коефіцієнт фондівдачі основного капіталу у сфері транспорту Львівської області

Коефіцієнт рентабельності основного капіталу відображає відношення фінансових результатів від звичайної діяльності (до оподаткування) до середньорічної вартості основних засобів. При високому рівні зносу основних засобів і низькому рівні фондівдачі результат діяльності з використання основного капіталу не може бути високим.

Упродовж 2006-2010 рр. у динаміці коефіцієнта рентабельності основного капіталу у Львівській області виявлено значні коливання: у 2006-2007 рр. показник стабільно знаходився на рівні 0,02 грн./грн. У результаті фінансової кризи рентабельність основного капіталу транспортних підприємств Львівщини впала до -0,001 у 2008 р. і зросла до 0,003 грн./грн. у 2013 р. Цей показник був значно менший, ніж облікова ставка НБУ (6,5% за станом на 31.12.2013 р. [8]), що свідчить про неспроможність транспортних підприємств проводити оновлення основних засобів, за рахунок власних коштів (рис. 6).

Висновки. Як показали результати дослідження, основний капітал сфери транспорту Львівської області перебуває у критичному стані, про що свідчить високий ступінь його зношеності та низька ефективність використання. У такому стані транспортна сфера Львівщини не має можливості забезпечити ефективну роботу з обслуговування виробничої сфери, якісної та своєчасної поставки на підприємства сировини та матеріалів, що, своєю чергою, знижує рівень конкурентоспроможності економіки області.

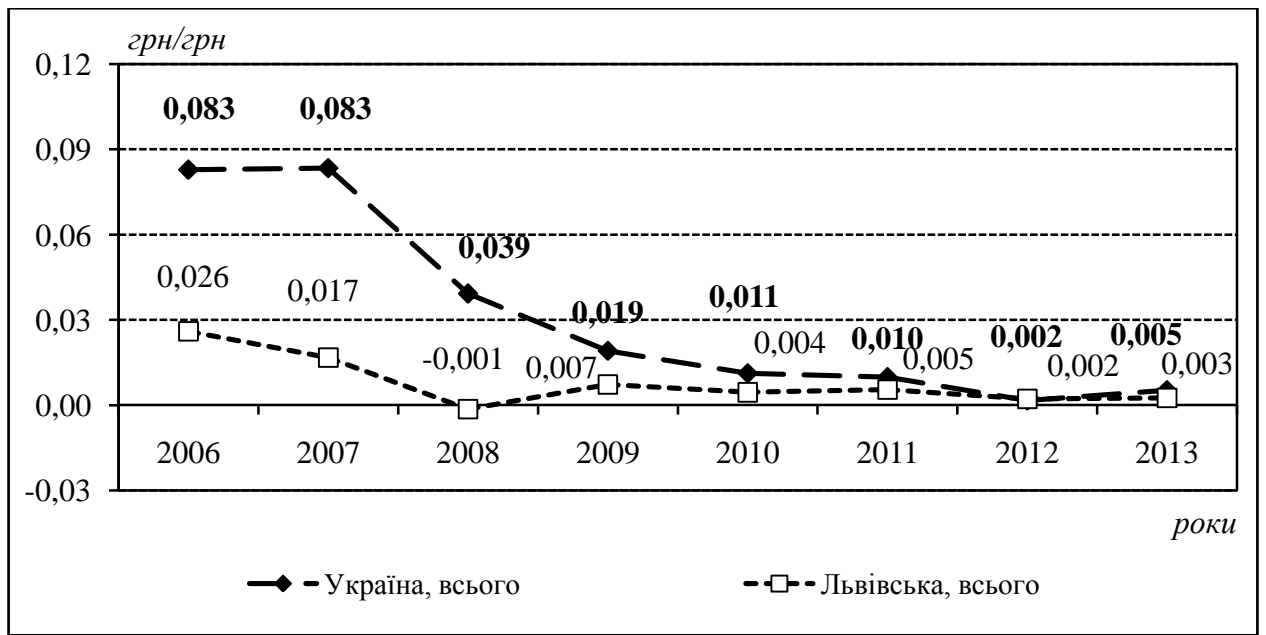


Рис. 6. Коефіцієнт рентабельності основного капіталу у сфері транспорту Львівської області

Отже, у цій сфері необхідно забезпечити приведення основного капіталу сфери транспорту до задовільного стану (із значенням коефіцієнта зносу менше ніж 65%) шляхом проведення модернізації, що сприятиме оновленню технологічної бази пасажирського та вантажного транспорту. На цьому етапі сфера транспорту регіону не має можливості забезпечити оновлення основних засобів, використовуючи внутрішні ресурси, і потребує залучення значних зовнішніх інвестицій. З цією метою доцільне створення регіональної програми сприяння залучення інвестицій і захисту інвесторів, а також програми кредитування інноваційних проектів із модернізації основного капіталу. Очевидно, що основними напрямками подальших досліджень мають стати вивчення джерел та напрямів інвестицій у транспортну сферу задля забезпечення швидкої та ефективної модернізації основних засобів та підвищення конкурентоспроможності галузі як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, чому сприяє географічне розташування Львівської області.

Список використаних джерел

1. Інтегральна оцінка основного капіталу регіону (методичні рекомендації) / Іщук С.О., Кушнірчук-Ставнича О.М., Ситар Л.Й. / НАН України, Інститут регіональних досліджень. – Львів, 2013. – 28 с.
2. Офіційний сайт Державного комітету статистики України : [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

3. Основні засоби України за 2000-2010 роки // Статистичний збірник / Державний комітет статистики України. – К., 2011. – 292 с.
4. Податковий Кодекс України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
5. Статистичний щорічник України за 2011 рік / Держкомстат України ; [за ред. О.Г. Осауленка] . – К. : ТОВ “Август-Трейд”, 2012. – 559 с.
6. Пріоритети інвестиційної політики у контексті модернізації економіки України // аналітична доповідь / НІСД – Київ, 2013 – 48 с.
7. База даних ГУСуЛО / Транспорт та зв'язок. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://database.ukrcensus.gov.ua/statbank_lviv/Dialog/Saveshow.asp.
8. Національний банк України / Показники фінансового ринку. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.bank.gov.ua/control/uk/index>.

Lysa O. I. Estimation of of fixed capital of the sphere of transportation of Lviv region.

The article on the basis of calculation of the corresponding coefficients provides the assessment of feasibility condition and efficient use of fixed capital of the transport sphere of Lviv region.

Key words: *capital, productive sector, region, efficiency, modernization.*

Лыса О. И. Оценка основного капитала сферы транспорта во Львовской области.

В статье на основе расчета соответствующих коэффициентов осуществлена оценка технико-экономического состояния и эффективности использования основного капитала сферы транспорта Львовской области.

Ключевые слова: *основной капитал, сфера транспорта, регион, эффективность, модернизация.*