

УДК 656.078:658.27

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2020-6.24>

Тюріна М.М.

здобувач кафедри менеджменту,
публічного управління та адміністрування,
Державний університет інфраструктури та технологій

ОСНОВНІ ЗАСОБИ ЯК ІНСТРУМЕНТ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РИЗИКАМИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У статті дано аналіз проблем управління основними засобами транспортних підприємств та показано, що основні засоби, ефективність їхнього використання впливають на фінансові ризики підприємства. Запропоновано модель транспортного підприємства як множини сукупностей основних засобів, які знаходяться в різних фазах життєвого циклу інвестиційних проєктів (експлуатації, інвестування та передінвестиційних досліджень). Показано, що підтримка фінансової стійкості в умовах гострого дефіциту грошових коштів може здійснюватися шляхом здійснення оперативних інвестицій, а джерелом таким інвестицій можуть бути внутрішні резерви підприємства. Визначено, що одним із шляхів виявлення резервів для фінансування капітальних вкладень в основні засоби, які вже експлуатуються і ще тільки створюються, є податкове планування, яке має бути орієнтованим як на мінімізацію сум сплачених податків законними шляхами, так і на недопущення нарахування штрафних санкцій або пені.

Ключові слова: основні засоби, удосконалення, інвестиційний проєкт, капітальні вкладення, податкове планування, транспортне підприємство.

FIXED ASSETS AS A TOOL OF THE FINANCIAL RISK MANAGEMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES

Tiurina Maryna

State University of Infrastructure and Technology

Transport enterprises have peculiarities of production, economic and financial activities, which are a consequence of the high proportion of fixed assets in the structure of their assets. This led to the emphasis on the management of fixed assets as a factor in ensuring the financial stability of transport enterprises. The article is devoted to the study of the problems of management of fixed assets of transport enterprises in terms of their improvement. It is shown that fixed assets, the efficiency of their use affect the financial risks of enterprises. It is proposed the model of a transport enterprise as a set of aggregates of fixed assets that are in different phases of the life cycle of investment projects, namely in the process of (1) operation; (2) investing; (3) pre-investment studies. It is shown that fixed assets at different stages of the life cycle have a different impact on the financial risks of an enterprise and its financial stability. It has been determined that the risks of losing financial stability due to imperfect management of fixed assets are formed mainly in the process of capital investment. This is primarily due to the ineffective formation and use of available funds. It is shown that ensuring financial stability in conditions of an acute shortage of funds can be carried out by making operational investments. At the same time, the effect of operational investments should be no less than the investments. The source of operating investments can be the internal reserves of the enterprise. The creation of such reserves involves establishing a balance between the potential risks of project

implementation and the costs required to overcome failures, most of all, in its financing. Now for transport enterprises, the formation of the necessary reserves for the implementation of projects to create or improve fixed assets is problematic. It has been determined that one of the ways to form reserves for financing capital investments in fixed assets that are already in operation and are still being created is tax planning. It should be focused both on minimizing the amount of taxes paid by legal means, and on preventing the accrual of penalties or interest.

Keywords: fixed assets, improvement, investment project, capital investments, tax planning, transport enterprise.

Постановка проблеми. Основні засоби, рівень їхнього зносу у значній мірі характеризують поточний і потенційно можливий виробничий потенціал підприємства. Це є справедливим і для підприємств транспортної галузі, на які у 2019 р. приходилося 10,0% від первісної (переоціненої) вартості основних засобів, задіяних у національній економіці [1]. Значна кількість основних засобів обумовлена, перш за все, особливостями виробничої (перевізної) діяльності. У той же час ступінь зносу транспортних засобів перевищує 62%, а капітальні вкладення в їхнє поліпшення склали лише 4,2% від загального обсягу інвестицій в основні засоби. Така ситуація є вкрай негативною, оскільки її наслідком може стати не тільки зниження ефективності перевезень (перш за все, якості і швидкості), суттєве зростання витрат на підтримку основних засобів у робочому стані, а й зростання недоотриманого прибутку через нестачу необхідних транспортних засобів. Це актуалізує проблему інтенсифікації поліпшення основних засобів транспортних підприємств. Вирішення цієї проблеми в умовах гострого дефіциту власних коштів і фактичної неможливості залучення коштів із зовнішніх джерел можливе лише за рахунок пошуку внутрішніх джерел фінансових ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема оновлення основних засобів підприємств, зокрема транспортних знаходиться в центрі уваги багатьох провідних дослідників. Так, Концева В.В., Харченко А.І., досліджуючи проблеми оновлення основних засобів дорожніх підприємств, зазначають, що морально та фізично застарілі їх основні засоби потребують негайного відновлення, а також аналізу можливих джерел фінансування з урахуванням їхньої ризикованості та корисності [2]. Ареф'єва О.В., Кравчук Н.М., Катан М.Я. зазначають, що модернізація та оновлення основних засобів транспортних підприємств є одним із чинників підвищення їхньої конкурентоспроможності [3]. Гурнак В.М., Савіцька Г.П., Лікаренко Я.Я. писали, що методи і способи покращення стану основних засобів транспортних підприємств, перш за все залізничних, є недовірними через надзвичайно високий фізичний і моральний знос [4]. Це є наслідком, перш за все, того, що традиційні джерела фінансування капітальних вкладень транспортних підприємств практично повністю вичерпали себе, а інші (позикові та залученні кошти) залишаються недоступними. У той же час проблема пошуку внутрішніх джерел фінансування проектів з поліпшення основних засобів на основі використання інструментів управління фінансово-економічною діяльністю, зокрема податкового планування не було розглянута у достатній мірі.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження впливу основних засобів транспортних підприємств на фінансові ризики та розробка підходу до забезпечення поліпшення основних засобів на базі використання бюджетного планування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Управління основними засобами транспортних підприємств передбачає не тільки ефективне їхнє використання, а й просте та розширене відтворення. В кризових умовах ця діяльність супроводжується ризиками настання негативних наслідків, які мають різну природу та ступень впливу. Залежно від джерела виникнення ці ризики можуть бути розділені на 4 групи, а саме:

1) інституційні, які виникають внаслідок непередбачених змін у законодавстві відносно введення податків і зборів, зміни термінів здійснення окремих обов'язкових платежів, скасування діючих податкових пільг тощо;

2) фінансові, які безпосередньо пов'язані із можливістю виникнення дефіциту грошових коштів, необхідних для реалізації інвестиційних заходів щодо поліпшення основних засобів. Вони є похідними від фінансового стану підприємства, рівня його фінансової стійкості, джерел фінансування проекту, структури позикових коштів;

3) функціональні, тобто ризики, пов'язані власне із інвестиційним проектом, а саме недосконалістю проектною документації, використанням застарілої техніки та технологій, прорахунків щодо попиту на визначені види перевезень, рівня цін та інших факторів, що призводять до зменшення розрахункового обсягу реалізації продукції (надання послуг з перевезень), операційного доходу, чистого прибутку на стадії експлуатації проекту;

4) інші ризики, тобто стихійні лиха та інші форс-мажорні обставини, які можуть призвести до втрати, як частини розрахункового доходу, так і частини капіталу підприємства, а саме основних засобів, оборотного капіталу, тощо.

Відповідно до стандарту ISO 31000:2018 зниження, попередження та управління ризиками мають бути щоденними завданнями будь-якого підприємства, зокрема транспортного [5]. Ці завдання є взаємопов'язаними, оскільки управління ризиками передбачає їхнє зниження та зменшення можливих негативних наслідків, що, у свою чергу, вимагає попередження ризикових ситуацій.

В умовах жорсткого дефіциту власних фінансових ресурсів для керівництва транспортних підприємств особливо актуальність має проблема управління саме фінансовими ризиками. Це можна пояснити тим, що інвестиційна діяльність на транспорті має специфіку, а саме інвестиційні проекти є довгостроковими, вони передбачають залучення значних грошових коштів, період окупності яких значно перевищує цей показник в інших галузях національної економіки. Тоді з позицій проектного аналізу функціонування будь-якого транспортного підприємства можна представити як множину проектів з створення або удосконалення основних засобів, що знаходяться в різних фазах життєвого циклу. При цьому доцільно виділяти 3 множини проектів: 1) сукупність основних засобів, що вже викорис-

товуються в процесі транспортного виробництва (знаходяться в експлуатаційній фазі життєвого циклу) (D_1); 2) сукупність основних засобів, що ще тільки створюються, але в які вже здійснюються вкладення коштів (знаходяться в інвестиційній фазі життєвого циклу) (D_2); 3) сукупність основних засобів, доцільність інвестування в які ще тільки оцінюється (знаходяться в передінвестиційній фазі життєвого циклу) (D_3). Тоді функціонування транспортного підприємства у кожний момент часу t можна представити у вигляді функціоналу такого виду:

$$D = f(D_1, D_2, D_3, t). \quad (1)$$

Використання моделі (1) для опису транспортного підприємства дозволяє розглядати його функціонування як реалізацію певного стратегічного проекту, в межах якого відбувається реалізація менших проектів, спрямованих на розширення його діяльності, поліпшення основних засобів, тощо. Тоді формування сукупностей D_1 , D_2 , D_3 необхідно здійснювати із дотриманням принципу комплементарності, тобто найкращий результат (підвищення ефективності функціонування підприємства, підтримка його фінансової стійкості тощо) має досягатися за рахунок збільшення числа взаємодій між різними сукупностями основних засобів (рис. 1).

Основні засоби кожної з виділених сукупностей будуть по-різному впливати на фінансові ризики, форму їхнього прояву і, відповідно, на фінансову стійкість підприємства. Тоді, базуючись на класифікації, що була запропонована Бланком І.О. [6], можна оцінити вплив основних засобів на імовірність втрати фінансової стійкості підприємства (табл. 1).

Таблиця 1

Взаємозв'язок ризиків втрати фінансової стійкості та сукупностей основних засобів транспортних підприємств

Вид ризику	Сукупність основних засобів
Ризик, пов'язаний із недосконалістю структури капіталу (надмірне залучення коштів із зовнішніх джерел)	D_2
Ризик неплатоспроможності (низька ліквідність активів)	D_1, D_2
Інвестиційний ризик (непередбачені фінансові втрати, пов'язані із інвестиційною діяльністю)	D_1, D_2, D_3
Інші ризики (інфляційний, кредитний, податковий тощо)	D_1, D_2

Джерело: розроблено автором

Як видно з наведеної таблиці, ризики втрати фінансової стійкості через недосконалість управління основними засобами формуються в основному в процесі їхньої експлуатації та вкладення коштів у створення нових і пов'язані, перш за все, із неефективним формуванням і використанням фінансових ресурсів. У той же час через складність прогнозування грошових потоків, непрогнозовані зміни у зовнішньому середовищі, перерієнтації транспортних потоків більшу ризикованість мають основні засоби, які ще знаходяться в процесі капітальних вкладень.

Через неефективне управління сукупностями D_1 , D_2 може виникнути необхідність підтримки фінансової стійкості транспортного підприємства. Через брак грошових коштів необхідно дотримуватися принципу

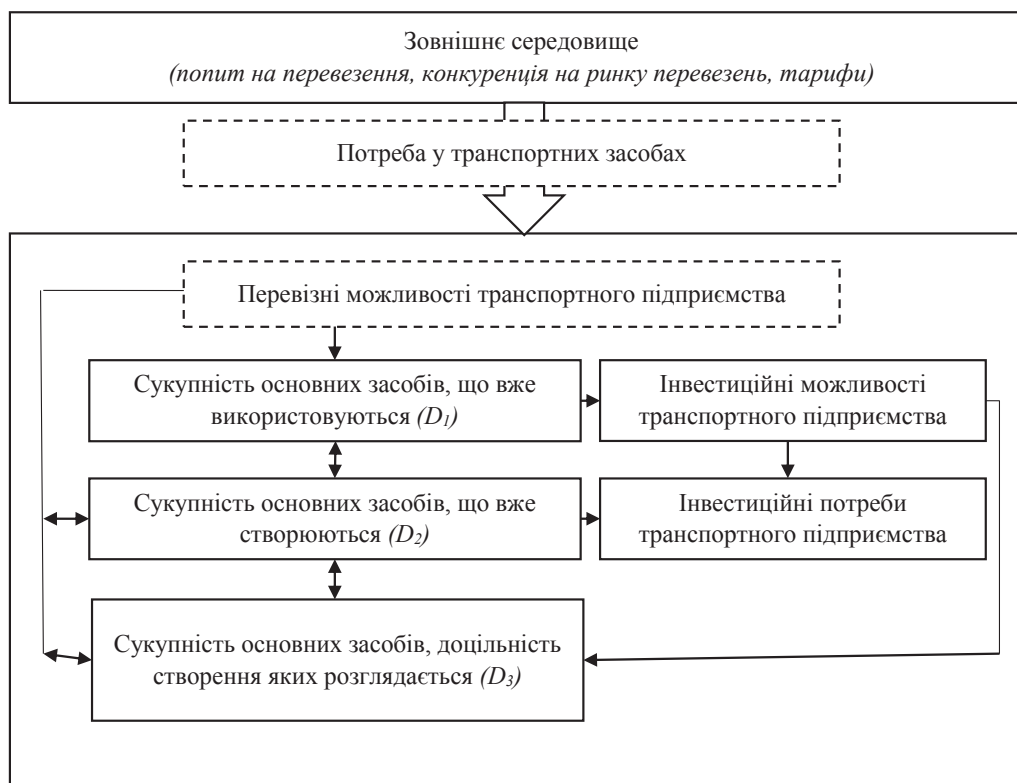


Рис. 1. Взаємодія між сукупностями основних засобів транспортного підприємства

Джерело: розроблено автором

ефективності здійснення оперативних інвестицій. Тоді з урахуванням принципу комплементарності вкладення ефект від оперативних інвестицій ($E_{op}(t+1)$) має бути не нижчим ніж сума вкладених коштів ($I_{op}(t)$):

$$I_{op}(t) \leq E_{op}(t+1). \quad (2)$$

Найбільший ризик для фінансової стійкості підприємства становлять основні засоби сукупності D_2 . Крім очевидних причин, які достатньо глибоко розглянуті в наукових публікаціях [6; 7; 8 та ін.], також слід врахувати те, що виникнення часових розривів у процесі вкладення коштів також може призводити до зростання фінансових ризиків транспортного підприємства.

Так, як зазначали Кравченко О.О. та Андреева О.В., наслідком цього можуть стати зростання потреби в обсягах інвестицій і зниження економічної ефективності придбання чи модернізації основних засобів у майбутньому [9].

Одним із інструментів запобігання виникнення таких розривів є створення резервів на покриття непередбачуваних витрат, що передбачає встановлення співвідношення між потенційними ризиками реалізації проекту і витратами, необхідними для подолання збоїв, перш за все в його фінансуванні. Прогнозування та оцінка непередбачуваних витрат дозволить звести до мінімуму перевитрати коштів, що в умовах дефіциту доступних коштів є надзвичайно цінним і дозволить не допустити не тільки появу розривів в процесі реалізації проекту з створення чи удосконалення основних засобів, а й зменшення фінансової стійкості підприємства.

Формування необхідного резерву в умовах дефіциту грошових коштів для реалізації проектів з створення або поліпшення основних засобів є досить проблемним. Інструментом, який дозволить вирішити цю проблему, може стати впровадження податкового планування, під яким слід розуміти законний спосіб зменшення податкових платежів шляхом використання можливостей, що надаються чинним законодавством (пільги, недосконалість податкового законодавства тощо). Основною метою податкового планування є зменшення витрат підприємства, пов'язаних із податками. Результатом податкового планування має стати певна сума грошей, яка залишається у підприємства і може бути спрямована на формування резерву коштів. Зглюй Т.В. зазначає, податкове планування передбачає комплекс спеціальних заходів по маневруванню в «податкових воротах» і адаптації до постійних змін у законодавчих і нормативних документах [10].

Слід враховувати, що ризики, пов'язані із податками, можуть бути включені в групу фінансових ризиків. Це можна пояснити тим, що вони відповідають таким критеріям: 1) мають грошове вираження; 2) передбачають зміну фінансового стану об'єкта в

цілому або його частин; 3) неефективний податковий менеджмент призводить до зростання витрат підприємства. Наслідками податкових ризиків можуть бути донарахування сум податків, нарахування штрафних санкцій або пені тощо. Це може негативно впливати на можливість фінансування заходів щодо відтворення основних засобів транспортних підприємств і, як наслідок, на їхню фінансову стійкість.

Податкове планування має базуватися на принципі оптимізації, який передбачає організаційні заходи в межах діючого законодавства, пов'язані із вибором часу, місця та видів діяльності, с творенням і супроводженням найбільш ефективних схем і договірних зобов'язань з метою збільшення грошових потоків підприємства за рахунок мінімізації податкових платежів. Оптимізація податків включає в себе: 1) аналіз схем оподаткування, які використовуються на підприємстві; 2) усунення системних помилок у податковому обліку та забезпечення необхідного рівня якості первинних документів; 3) законна мінімізація податків шляхом розробки нової моделі сплати податків і реформування договірної бази і облікової політики; 4) консультації щодо спірних питань оподаткування або неврегульованих законодавством, зокрема подвійного оподаткування при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності; 5) оцінювання ризиків при застосуванні оптимізаційних схем.

Висновки з проведеного дослідження. Проведене дослідження показало, що навіть в умовах жорсткого дефіциту грошових коштів транспортні підприємства можуть знижувати фінансові ризики за рахунок управління основними засобами. Запропонована модель транспортного підприємства як множини сукупностей основних засобів, які знаходяться в різних фазах життєвого циклу інвестиційних проектів. Це дозволяє виявляти ступінь їхнього впливу на фінансові ризики підприємства і його фінансову стійкість. При цьому одним із дієвих інструментів запобігання додаткових втрат через недофінансування капітальних вкладень в основні засоби є створення резервів грошових коштів. В умовах дефіциту доступних грошових коштів такі резерви мають формуватися за рахунок внутрішніх резервів, які можуть бути виявлені в результаті впровадження ефективного податкового планування. При цьому податкове планування має бути орієнтованим не тільки на мінімізацію сум сплачених податків законними шляхами, а й на недопущення нарахування штрафних санкцій або пені. Це дозволить не тільки знижувати фінансові ризики транспортного підприємства, у тому числі й податкових ризиків, підтримувати його фінансову стійкість, а й здійснювати капітальні вкладення в поліпшення основних засобів.

Список використаних джерел:

1. Транспорт України 2019. К. : Державна служба статистики України. 2020. 113 с.
2. Концева В.В., Харченко А.І. Проблеми оновлення основних засобів дорожніх підприємств. *Економіка та управління на транспорті*. 2018. Вип. 7. С. 36–43.
3. Ареф'єва О.В., Кравчук Н.М., Катан М.Я. Теоретичні основи управління конкурентоспроможністю авіа-транспортного підприємства. *Проблеми економіки*. 2018. № 4. С. 127–134.
4. Гурнак В.М., Савіцька Г.П., Лікаренко Я.Я. Фінансове забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2015. № 3. URL: <http://journals.dut.edu.ua/index.php/emb/article/view/473/439>.
5. ISO 31000:2018 Risk management – Guidelines. URL: <https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:31000:ed-2:v1:en>.

6. Бланк И.А. Управление финансовыми рисками. Киев : Ника-Центр, 2005. 600 с.
7. Вітлінський В.В., Великоіваненко Г.І. Ризикологія в економіці та підприємстві. Київ : КНЕУ, 2004. 245 с.
8. Внукова Н.М., Смоляк В.А. Економічна оцінка ризику діяльності підприємств. Харків : ВБ «ІНЖЕК», 2006. 184 с.
9. Кравченко О.О., Андрєєва О.В. Моделювання оцінки економічної ефективності інвестиційних проєктів на залізничному транспорті в умовах економічної кризи. *Ефективна економіка*. 2012. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1676>.
10. Зглюй Т.В. Налоговое планирование и финансовая устойчивость предприятий. *Фінансова система України*. 2010. Вип. 14. С. 4–15.

References:

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2020) Transport Ukrainy 2019 [Transport of Ukraine 2019]. Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo.
2. Kontseva V.V., Kharchenko A.I. (2018) Problemy onovlennya osnovnykh zasobiv dorozhnikh pidpryyemstv [The problems of renewal of fixed assets of road enterprises. Economics and management on transport]. *Ekonomika ta upravlinnya na transporti*, vol. 7, pp. 36–43. (in Ukrainian)
3. Arefieva O.V., Kravchuk N.M., Katan M.Ya. (2018) Teoretychni osnovy upravlinnya konkurentospromozhnisty aviatransportnoho pidpryyemstva [Theoretical bases for managing competitiveness of an air transport enterprise]. *Problemy ekonomiky*, no. 4, pp. 127–134. (in Ukrainian)
4. Hurnak V.M., Savits'ka H.P., Likarenko Ya.Ya. (2015) Finansove zabezpechennya vidtvorennya osnovnykh zasobiv pidpryyemstv zaliznychnoho transportu [Financial support for the reproduction of fixed assets of railway transport enterprises]. *Ekonomika. Menedzhment. Biznes*, no. 3. Available at: <http://journals.dut.edu.ua/index.php/emb/article/view/473/439> (in Ukrainian)
5. ISO 31000:2018 Risk management – Guidelines. Available at: <https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:31000:ed-2:v1:en>.
6. Blank I.A. (2005) Upravleniye finansovymi riskami [Financial risk management]. Kyiv: Nika-Tsentr. (in Russian)
7. Vitlins'kyi V.V., Velykoivanenko H.I. (2004) Ryzkykologhiya v ekonomitsi ta pidpryyemnystv [Riscology in economics and business]. Kyiv: KNEU. (in Ukrainian)
8. Vnukova N.M. and Smolyak V.A. (2006) Ekonomichna otsinka ryzyku diyal'nosti pidpryyemstv [Economic risk assessment of enterprises]. Kharkiv: PH «ІНЖЕК». (in Ukrainian)
9. Kravchenko O.O., Andryeyeva O.V. (2012) Modelyuvannya otsinky ekonomichnoyi efektyvnosti investytsiynykh proektiv na zaliznychnomu transporti v umovakh ekonomichnoyi kryzy [Modeling of estimation of economic efficiency of investment projects on rail transport in the conditions of economic crisis]. *Efektivna ekonomika*, no. 12. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1676> (in Ukrainian)
10. Zglyuy T.V. (2010) Nalogovoye planirovaniye i finansovaya ustoychivost' predpriyatiy [Tax planning and financial stability of enterprises]. *Finansova sistema Ukrainy*, vol. 14, pp. 4–15. (in Russian)

E-mail: marinat1607@ukr.net