

Фінанси, банківська справа та страхування

УДК 336.64

Горобінська Ірина Владиславівна

*кандидат економічних наук,
старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національний транспортний університет*

Gorobinska Iryna

*PhD, Senior Lecturer of the
Department of Finance, Accounting and Audit
National Transport University
ORCID: 0000-0001-9670-7198*

Теслюк Наталія Петрівна

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національний транспортний університет*

Tesliuk Nataliia

*PhD, Associate Professor of the
Department of Finance, Accounting and Audit
National Transport University
ORCID: 0000-0002-0338-9088*

Наконечна Світлана Анатоліївна

*старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національний транспортний університет*

Nakonechna Svitlana

*Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Audit
National Transport University
ORCID: 0000-0003-0507-4116*

**ОЦІНЮВАННЯ ДИНАМІКИ ПОКАЗНИКІВ ФІНАНСОВОЇ
СТІЙКОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ВАНТАЖНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**
**ASSESSMENT OF FINANCIAL STABILITY INDICATORS DYNAMICS
OF TRUCK TRANSPORT ENTERPRISES IN UKRAINE**

Анотація. Стаття присвячена аналізу та оцінці динаміки показників фінансової стійкості підприємств вантажного автомобільного транспорту в Україні за період 2013-2020 рр. В ході дослідження проаналізовано ринок вантажних перевезень в Україні та визначено основні проблеми функціонування підприємств автомобільного транспорту. Оцінено тенденції зміни фінансових результатів діяльності, рівень рентабельності та збитковості, досліджено динаміку капітальних інвестицій підприємств вантажного автомобільного транспорту. Проаналізовано зміну необоротних та оборотних активів, власного та позикового капіталу, обсяги дебіторської та кредиторської заборгованості. Досліджено динаміку окремих показників стійкості підприємств, визначено співвідношення капітальних інвестицій та амортизаційних відрахувань, поточних та довгострокових зобов'язань, рівень фінансової автономності та загальної платоспроможності. За результатами дослідження встановлено, що обмеженим ресурсом для підприємств вантажного автомобільного транспорту залишаються амортизаційні відрахування, а частка капітальних інвестицій є досить незначною. Транспортна галузь не залучає достатньої кількості прямих іноземних інвестицій для стимулювання розвитку та посилення конкурентоспроможності на ринку. Досліджуваний сектор є достатньо закритим для іноземного капіталу та власників, і розвивається, переважно, за рахунок внутрішніх ресурсів. В результаті дослідження встановлено, що діяльність автотранспортних підприємств, що

займаються вантажними перевезеннями, характеризується домінуванням матеріаломісткості собівартості, недостатністю оборотного капіталу, великими розмірами дебіторської заборгованості, значною часткою матеріальних витрат в структурі операційних, що формує залежність від оборотного капіталу та системи розрахунків на підприємствах.

Ключові слова: *вантажні перевезення, автотранспортні підприємства, фінансова стійкість.*

Summary. *The article is devoted to the analysis and assessment of the dynamics of indicators of the financial stability of road transport enterprises in Ukraine for the period 2013-2020. The research analyzed the market of freight transport in Ukraine and identified the main problems of the operation of road transport enterprises. The trends of changes in financial results of activity, the level of profitability and unprofitability were evaluated, the dynamics of capital investments of freight road transport enterprises were studied. Changes in non-current and current assets, equity and loan capital, amounts of receivables and payables were analyzed. The dynamics of individual sustainability indicators of enterprises were studied, the ratio of capital investments and depreciation deductions, current and long-term liabilities, the level of financial autonomy and general solvency was determined. According to the results of the study, it was established that depreciation deductions remain a limited resource for truck transport enterprises, and the share of capital investments is rather insignificant. The transport industry does not attract sufficient foreign direct investment to stimulate development and increase competitiveness in the market. The researched sector is quite closed to foreign capital and owners, and is developing mainly at the expense of domestic resources. As a result of the study, it was established that the activity of motor vehicle enterprises engaged in freight transportation is characterized by the dominance of the material intensity of the cost price, insufficient working capital, large amounts of*

receivables, a significant share of material costs in the structure of operating rooms, which forms a dependence on working capital and the settlement system at enterprises.

***Key words:** cargo transportation, motor transport enterprises, financial stability.*

Постановка проблеми. Транспорт як ключова обслуговуюча ланка знаходиться у багаторівневій залежності: від стабільності та прогнозованості попиту на транспортні послуги; від стану транспортної інфраструктури; від наявного технічного та організаційного рівня розвитку транспортних підприємств; від регуляторного та конкурентного середовища, яке формує можливості або перешкоди для реалізації підприємницького потенціалу. Позитивні чи негативні тенденції та умови на кожному із таких рівнів здійснюють відповідний синергетичний вплив на динаміку розвитку транспортної галузі. Особливо це стає актуальним зараз, коли критично трансформуються моделі споживання на ринках і, відповідно, змінюється транспортна логістика.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень та питанням функціонування автотранспортних підприємств присвячували свої праці такі науковці: Лотоцька В.М. [2], Матвіїшин А.Й. [2], Никифорок О.І. [3], Попович П.В. [2], Стасюк О.М. [4], Чмирьова Л.Ю. [4], Федяй Н.О. [4], Шевчук О.С. [2] та інші.

Формулювання цілей статті. Основними завданнями даного дослідження є ґрунтовний аналіз та оцінювання динаміки показників діяльності підприємств вантажного автомобільного транспорту України протягом 2013-2020 років.

Виклад основного матеріалу. Розвиток транспортної галузі України тісно пов'язаний як із загальними економічними тенденціями та динамікою

сфер економіки, які обслуговує транспорт, так і внутрішньогалузевими чинниками та потенціалом. Посилює проблему недосконала та застаріла транспортна інфраструктура, яка загалом зорієнтована на задоволення сировинної спрямованості національної економіки.

Попри подолання триваючої кризи збитковості автотранспортних підприємств на ринку вантажних перевезень (сукупний чистий збиток у 2010-2016 рр. перевищив 6,3 млрд. грн.), їх рентабельність залишається низькою (+1,6% у 2020р.), що не дозволяє формувати достатньо капіталу для фінансування розвитку (рис. 1).

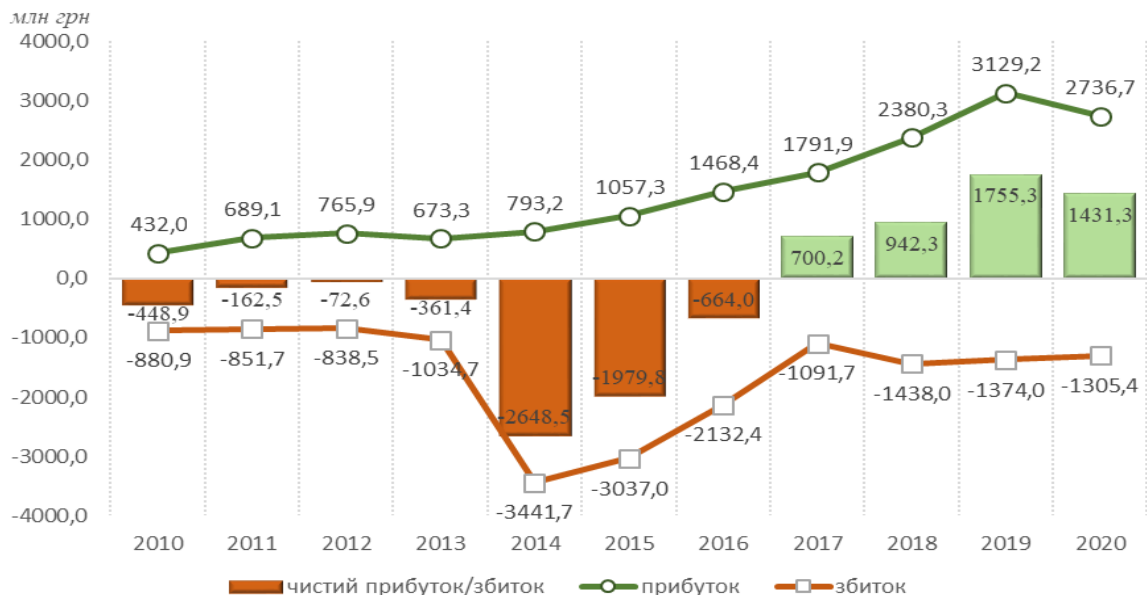


Рис. 1. Динаміка чистого прибутку підприємств вантажного автомобільного транспорту в Україні в 2010-2020 роках

Джерело: складено на основі [1]

Як засвідчують дані рис. 1, підгалузь вантажних автомобільних перевезень загалом була прибуткова протягом 2017-2020рр., а чистий прибуток складав у 2017р. понад 700 млн. грн., у 2018р. – 942,3 млн. грн., у 2019р. – 1755,3 млн. грн. та навіть у кризовому 2020р. – 1431,3 млн. грн. Така позитивна динаміка досягалася за рахунок стійкого зростаючого тренду формування прибутку прибуткових підприємств. Так, обсяги їх чистого прибутку склали 2380,3 млн. грн. у 2018р., 3129,2 млн. грн. у

2019р., 2736,7 млн. грн. в 2020р. А частка прибуткових підприємств зросла до понад 80% від їх загальної чисельності. Показово, що і чисельність підприємств в досліджуваній підгалузі також мала зростаючий тренд.

Відновлення прибутковості діяльності автотранспортних підприємств сприяло нарощенню ними капітальних інвестицій. Так, середньорічні обсяги капітальних інвестицій підприємств вантажних автомобільних перевезень складали 5104,8 млн. грн. упродовж 2017-2020 рр., що у 2,1 разу більше, ніж відповідні середньорічні обсяги капітальних інвестицій у попередні 4 роки (2013-2016рр.). А рекордні обсяги капітальних інвестицій були у 2018р., склавши 5778,9 млн. грн. (рис. 2).

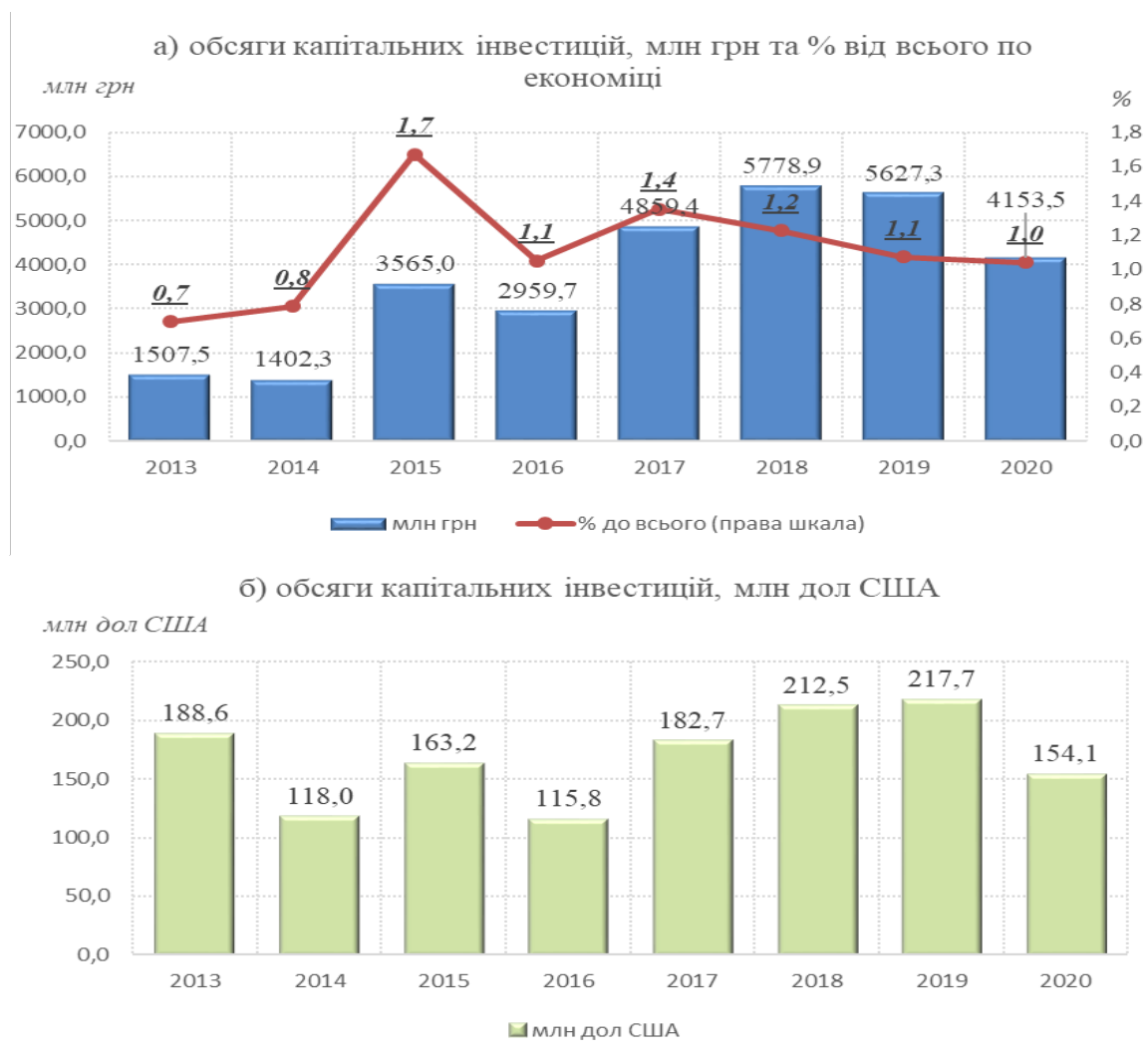


Рис. 2. Динаміка капітальних інвестицій підприємств, що займаються вантажними автомобільними перевезеннями в Україні в 2013-2020 роках

Джерело: власні розрахунки на основі [1; 5]

Підприємствам, що займаються вантажними перевезеннями, хронічно не вистачає оборотного капіталу, що підвищує ризики для поточної діяльності та блокує можливості інвестування у стратегії їх розвитку. Так, загалом по таких підприємствах чистий оборотний капітал є від'ємним за останні 10 років, що вимагає запровадження сучасних інструментів фінансування їх діяльності, які будуть доступними та ефективними.

Проблема розрахунків за надані послуги з перевезень вантажів гостро стоїть перед досліджуваними галузевими підприємствами, оборотні активи яких в середньому на 2/3 складаються із дебіторської заборгованості (рис. 3).

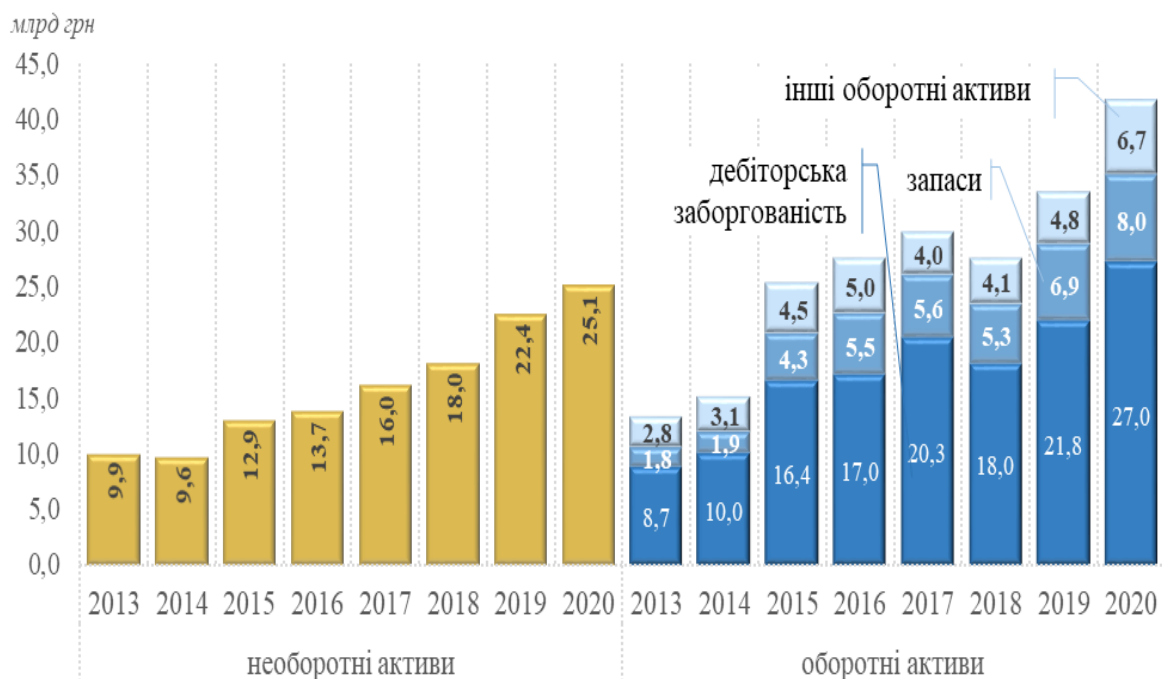


Рис. 3. Динаміка необоротних та оборотних активів підприємств галузі вантажного автомобільного транспорту України у 2013-2020 роках

Джерело: складено на основі [1]

Загалом обсяги дебіторської заборгованості співставні, а в окремі роки перевищують обсяги усіх необоротних активів на автотранспортних підприємствах. Так, зокрема, у 2014 р. дебіторська заборгованість складала

10,0 млрд. грн., а необоротні активи – 9,6 млрд. грн., в 2018р. їх обсяги були співставними і складали по 18 млрд. грн., в 2019р. необоротні активи дещо перевищували дебіторську заборгованість (22,4 млрд. грн. проти 51,8 млрд. грн.), проте вже у 2020р. заборгованість дебіторів майже на 2 млрд. грн. перевищувала необоротні активи. Це значною мірою пояснюється високим рівнем зношеності необоротних активів на транспортних підприємствах, який сягає 60-80% і, навіть, більше. І повільне їх оновлення та перехід на сучасні, більш економні, більш екологічні та більш продуктивні транспортні засоби, приміщення та обладнання, суттєво обмежують потенціал розвитку таких підприємств та вимагають активних стимулів як з боку держави, так і власників та керівників автотранспортних підприємств.

В запасах акумульовано ще близько 20%, й, відповідно, високоліквідні активи достатньо обмежені. Така структура витрат потребує додаткового оборотного капіталу на сплату ПДВ та акцизів при здійсненні матеріальних витрат, хоча й знижує реальне навантаження податком на додану вартість. В той же час підвищує залежність автотранспортних підприємств від рівня податкового навантаження прямими податками – на прибуток, на майно, на фонд оплати праці.

Більшість автотранспортних підприємств мають слабку фінансову стійкість, зокрема, їх власний капітал складає близько 30% від усього залученого капіталу (балансу), а позичковий капітал є переважно короткостроковим (рис. 4).

Зокрема, у 2013-2018рр. обсяги власного капіталу були меншими навіть за обсяги довгострокових поточних зобов'язань. Якщо у 2013р. власний капітал складав 3,8 млрд. грн., то довгострокові зобов'язання – 4,2 млрд. грн., у 2014-2017рр. обсяги власного капіталу в 2-4 рази були меншими за довгострокові зобов'язання. Ключовим чинником цього були накопичені непокриті збитки автотранспортних підприємств, які фактично

розмивали статутний та резервний капітали підприємств, підкреслюючи відсутність вільних власних ресурсів для фінансування навіть нормального функціонування, а тим більше стратегій розвитку.

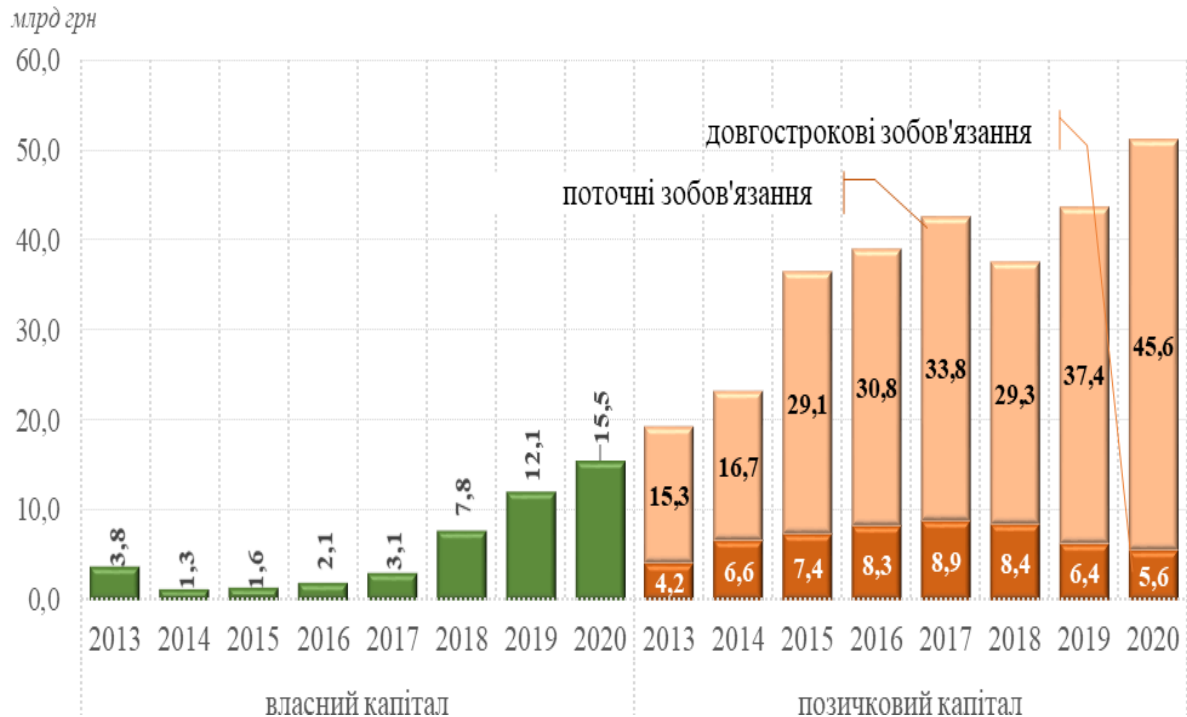


Рис. 4. Динаміка власного та позичкового капіталу підприємств галузі вантажного автомобільного транспорту України у 2013-2020 роках

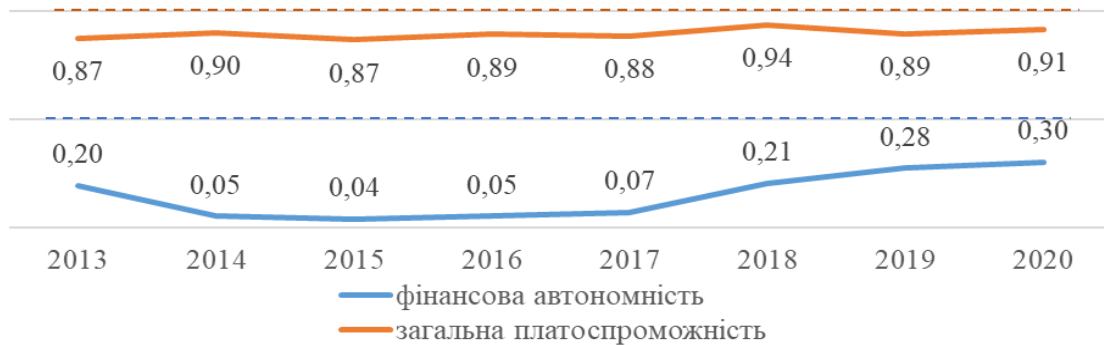
Джерело: складено на основі [1]

Врахування домінуючого рівня поточних зобов'язань ще більше посилює вимоги до застосування ефективних механізмів управління розвитком підприємств на засадах фінансової стійкості та достатності його фінансування. Так, у 2020р. поточні зобов'язання на підприємствах, що займаються вантажними перевезеннями, у понад 8 разів перевищували довгострокові зобов'язання та забезпечення (рис. 5).

Це підкреслює необхідність врегулювання питання збитковості та накопичення непокритих збитків з метою послаблення їх тиску на потенціал розвитку підприємств. Це важливе завдання як на макрорівні – для державного регулювання та стимулювання, так і на рівні підприємств –

для удосконалення системи управління розвитком та забезпечення можливостей ефективного функціонування.

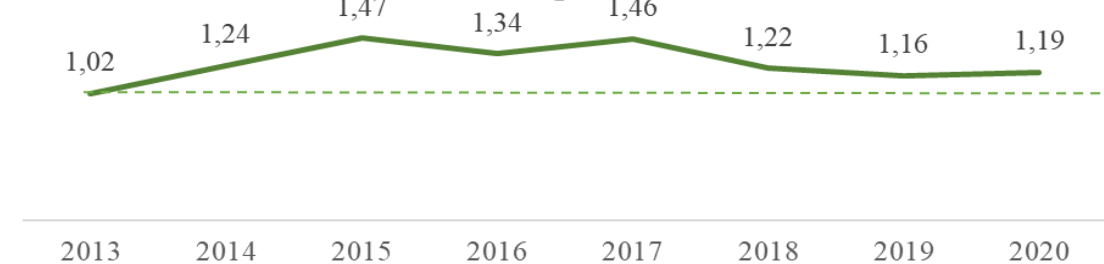
а) Рівень фінансової автономності та загальної платоспроможності



б) Співвідношення поточних та довгострокових зобов'язань



в) Співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості



г) Співвідношення капітальних інвестицій та амортизаційних відрахувань

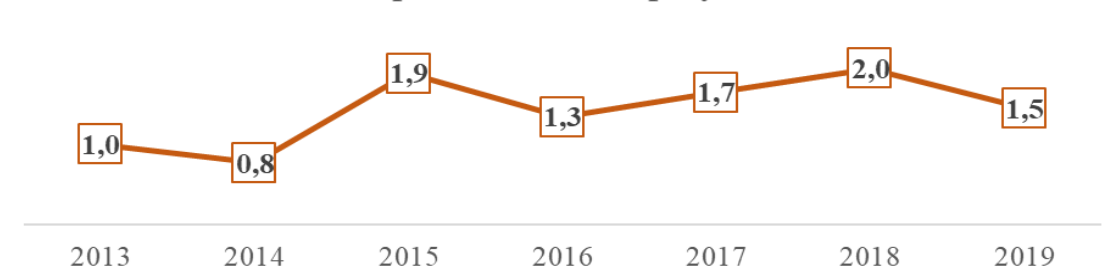


Рис. 5. Динаміка окремих показників стійкості підприємств, що займаються вантажними перевезеннями в Україні у 2013-2020 роках

Джерело: власні розрахунки на основі [1; 5]

Висновки і перспективи подальших досліджень. Тенденції розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень засвідчують як позитивні, так і негативні напрями. Так, підприємства відновлюють виконання свого головного призначення – перевезення необхідних обсягів вантажів незалежно від їх видів, відстані, локалізації. При цьому зберігаються структурні проблеми та перешкоди для забезпечення сталого розвитку, серед яких: нераціональна структура операційних витрат, надмірна матеріаломісткість, низька інвестиційна активність, складна платіжна дисципліна та ризиковий рівень фінансової самостійності автотранспортних підприємств. Це потребує створення державного сприятливого ринкового середовища та системи стимулів, які надаватимуть можливості формувати достатньо ресурсів для якісного конкурентоспроможного розвитку.

Література

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Попович П.В., Шевчук О.С., Матвіїшин А.Й., Лотоцька В.М. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень у сучасних умовах. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки*. 2016. № 2. С. 224-229. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu_2016_2_35
3. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки: *наукова доповідь* / за ред. д.е.н. О.І. Никифорок; НАН України, ДУ "Ін-т ек. та прогнозів. НАН України". К., 2018. 200 с.
4. Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf

5. Статистичний щорічник України за 2020 рік. Державна служба статистики України. URL: http://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/11/Yearbook_2020.pdf

References

1. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Popovych P.V., Shevchuk O.S., Matviishyn A.I., Lototska V.M. Doslidzhennia tendentsii rozvytku rynku vantazhnykh avtomobilnykh perevezen u suchasnykh umovakh. *Visnyk Zhytomyrskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu. Serii: Tekhnichni nauky*. 2016. № 2. S. 224-229. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu_2016_2_35
3. Rozvytok transportu z metoiu vidnovlennia i zrostantia ukrainskoi ekonomiky: *naukova dopovid* / za red. d.e.n. O.I. Nykyforuk; NAN Ukrainy, DU "In-t ek. ta prohnozuv. NAN Ukrainy". K., 2018. 200 s.
4. Stasiuk O.M., Chmyrova L.Iu., Fediai N.O. Rynky vantazhnykh ta pasazhyrskykh perevezen v Ukraini: problemy ta tendentsii. *Efektivna ekonomika*. 2020. № 9. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf
5. Statystychnyi shchorichnyk Ukrainy za 2020 rik. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL: http://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/11/Yearbook_2020.pdf