

**І. Ю. Зайцева, М. О. Єрьоміна,
О. А. Криворученко**

**ФІНАНСИ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Підручник

Харків – 2017



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ
УКРАЇНИ**

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

**І. Ю. Зайцева, М. О. Єрьоміна,
О. А. Криворученко**

**ФІНАНСИ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Підручник

Харків – 2017

УДК 658.1:656.2(075.8)

ББК 65.3727

3-12

*Рекомендовано вченою радою Українського державного
університету залізничного транспорту як підручник
(витяг з протоколу № 8 від 29 листопада 2016 р.)*

Рецензенти:

професори В. Б. Родченко (ХНУ),
В. Я. Вовк (ХНУВС)

Зайцева І. Ю., Єр'оміна М. О., Криворученко О. А.
3-12 Фінанси залізничного транспорту: Підручник. – Харків:
УкрДУЗТ, 2017. – 363 с., рис. 38, табл. 11.

ISBN 978-617-654-065-6

У підручнику висвітлено загальнотеоретичні аспекти щодо сутності та функцій таких категорій, як «фінанси залізничного транспорту», «доходи підприємств залізничного транспорту», «собівартість залізничного транспорту», «інвестиційна політика залізничного транспорту», «основні засоби залізничного транспорту», «оборотні засоби залізничного транспорту». Проаналізовано організацію фінансів залізничного транспорту, механізм їх функціонування і вплив на розвиток ринку України.

Підручник призначений для студентів економічних спеціальностей вищих навчальних закладів, аспірантів, викладачів, наукових і практичних працівників.

УДК 658.1:656.2(075.8)

ББК 65.3727

ISBN 978-617-654-065-6

© Український державний університет
залізничного транспорту, 2017.

Підручник

Зайцева Іраїда Юріївна,
Єр'оміна Марина Олександрівна,
Криворученко Ольга Анатоліївна

ФІНАНСИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Відповідальний за випуск Єр'оміна М. О.

Редактор Ібрагімова Н. В.

Підписано до друку 18.05.16 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 20,50. Тираж 75. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейербаха, 7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

ЗМІСТ

Вступ.....	7
Розділ 1. Організація фінансів підприємств залізничного транспорту.....	9
1.1. Основні принципи організації фінансів підприємств залізничного транспорту.....	9
1.2. Функції та завдання фінансів галузі.....	14
1.3. Структура управління фінансовою діяльністю на залізничному транспорті.....	19
1.4. Роль Головного фінансово-економічного управління в структурі ПАТ «Укрзалізниця».....	21
Розділ 2. Основні засоби та фінансування капітальних вкладень на залізничному транспорті.....	30
2.1. Основні фонди залізничного транспорту, їх структура.....	30
2.2. Показники стану та ефективності використання основних засобів залізничного транспорту.....	35
2.3. Відтворення основних засобів залізничного транспорту.....	37
2.4. Капітальні вкладення на залізничному транспорті і джерела їх фінансування.....	39
Розділ 3. Оборотні засоби залізничного транспорту.....	45
3.1. Оборотні засоби, джерела формування та їх структура.....	45
3.2. Показники стану і використання оборотних коштів... ..	47
3.3. Нормування оборотних засобів підприємства.....	50
3.3.1. Метод прямого розрахунку.....	51
3.3.2. Економічний метод.....	58
Розділ 4. Доходи залізниць.....	60
4.1. Економічна сутність доходів.....	60
4.2. Склад доходів залізниць.....	65
4.3. Формування доходів залізниць.....	68
4.4. Шляхи підвищення дохідності залізниць.....	73
Розділ 5. Витрати залізничного транспорту.....	75
5.1. Формування витрат підприємств.....	75
5.2. Особливості визначення витрат на залізничному транспорті.....	81

5.3. Розподіл витрат залізниць і підприємств залізничного транспорту.....	85
5.4. Планування витрат залізничного транспорту.....	87
Розділ 6. Собівартість продукції залізничного транспорту.....	91
6.1. Собівартість продукції.....	91
6.2. Визначення собівартості продукції виробничих підприємств.....	96
6.3. Собівартість залізничних перевезень.....	96
6.4. Розрахунок собівартості перевезень і продукції підприємств залізничного транспорту.....	99
6.5. Розрахункові методи визначення собівартості перевезень.....	103
Розділ 7. Система грошових розрахунків на залізничному транспорті.....	108
7.1. Система фінансово-економічних відносин на залізничному транспорті.....	108
7.2. Розподіл грошових потоків у галузі.....	112
7.3. Організація грошових розрахунків в Україні.....	117
Розділ 8. Грошові розрахунки за перевезення.....	125
8.1. Система і форми розрахунків за перевезення.....	125
8.2. Визначення провізної плати.....	131
8.3. Способи стягнення грошових коштів за перевезення..	137
Розділ 9. Облік грошових коштів і розрахунків на залізничному транспорті.....	146
9.1. Принципи організації грошових і розрахункових операцій.....	146
9.2. Облік касових операцій.....	147
9.3. Облік операцій за рахунками в банку.....	156
9.4. Облік розрахунків з підзвітними особами.....	158
9.5. Облік розрахунків з дебіторами і кредиторами.....	165
9.6. Облік внутрішньогосподарських розрахунків.....	172
9.7. Облік розрахунків з бюджетом.....	174
Розділ 10. Внутрішньогосподарські розрахунки залізничного транспорту.....	191
10.1. Види внутрішньогосподарських розрахунків на залізничному транспорті.....	191
10.2. Об'єкти внутрішньогосподарських розрахунків.....	192

Розділ 11. Особливості фінансування підприємств залізничного транспорту.....	200
11.1. Особливості фінансування підприємств ПАТ «Укрзалізниця».....	200
11.2. Складання плану фінансування загальногалузевих програм.....	201
11.3. Порядок фінансування залізниць України.....	202
11.4. Фінансування структурних підрозділів залізниць.....	208
Розділ 12. Джерела фінансування підприємств залізничного транспорту.....	210
12.1. Сучасний стан залізничного транспорту в Україні...	210
12.2. Основні джерела фінансування залізничного транспорту.....	220
12.3. Управління капітальними інвестиціями у сфері залізничного транспорту.....	225
Розділ 13. Організаційно-методологічне забезпечення лізингових угод і їх використання в системі ПАТ «Укрзалізниця».....	228
13.1. Економічний механізм лізингових технологій.....	228
13.2. Організація лізингових угод у системі ПАТ «Укрзалізниця».....	244
13.3. Переваги використання лізингових технологій для оновлення основних фондів підприємствами залізничного транспорту.....	249
Розділ 14. Інвестування залізничної галузі.....	262
14.1. Теорія і практика інвестування на залізничному транспорті.....	262
14.2. Моніторинг інвестиційної діяльності на залізничному транспорті.....	272
14.3. Діагностика інвестиційного потенціалу залізниць України.....	274
14.4. Фактори інвестування національного залізничного транспорту.....	280
14.5. Механізм інвестування на залізничному транспорті..	285
Розділ 15. Фінансове планування на залізничному транспорті.....	292
15.1. Зміст, завдання та методи фінансового планування...	292

15.2. Система фінансових планів на залізничному транспорті.....	297
15.2.1. Порядок розробки та затвердження фінансових планів.....	297
15.2.2. Види і зміст фінансових планів на залізничному транспорті.....	300
15.2.3. Фінансове планування в пасажирській службі...	303
15.3. Проблеми організації фінансового планування на транспорті.....	308
Розділ 16. Реформування залізничного транспорту України...	314
16.1. Передумови впровадження ринкових перетворень на залізничному транспорті України.....	314
16.2. Аналіз причин виникнення проблем і обґрунтування необхідності прийняття Державної програми реформування залізничного транспорту.....	319
16.3. Шляхи, способи та етапи реформування залізничного транспорту.....	321
16.4. Очікувані результати виконання Державної програми реформування залізничного транспорту....	326
16.5. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту.....	327
16.6. Результати реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту.....	334
Бібліографічний список.....	342
Глосарій.....	355

ВСТУП

Теоретичний курс «Фінанси залізничного транспорту» — одна зі спеціальних базових дисциплін галузевих вищих навчальних закладів підготовки бакалаврів з економіки.

В умовах ринкових відносин фінанси використовуються державою як ефективний регулятор усіх сфер економічного життя суспільства. Практично всі економічні інструменти господарювання (ціноутворення, оплата праці, комерційні розрахунки, інвестиційна діяльність, кредитування, бухгалтерський облік тощо) пов'язані з фінансами. Тому курс «Фінанси залізничного транспорту» має міжгалузевий характер.

Засвоєння теоретичних засад фінансових відносин залізничного транспорту створює ту основу, на якій базується вивчення прикладних фінансових галузевих дисциплін, які розкривають конкретні питання організації фінансів залізничної галузі в різних ланках фінансової системи.

Мета курсу — вивчення сукупності фінансових відносин, які виражають розподіл і перерозподіл вартості валового внутрішнього продукту на залізничному транспорті.

Знання цих питань необхідні майбутньому спеціалісту, щоб об'єктивно оцінювати економічні процеси, які відбуваються в суспільстві, розуміти сутність і тенденції розвитку фінансових відносин і їх особливості у сфері державних фінансів і фінансів залізничної галузі, уміти розробляти й вирішувати актуальні питання теорії і практики розбудови фінансової політики держави.

Вивчення теоретичних основ фінансових відносин транспорту дає змогу досить швидко опанувати зміни, які відбуваються в галузі.

Завдання курсу — дати правильне розуміння закономірностей у сфері фінансових відносин держави, суб'єктів підприємницької діяльності та населення і розкрити шляхи використання цих закономірностей у практиці фінансової роботи залізничного транспорту; визначити сукупність заходів, що забезпечують використання фінансів як одного з дієвих важелів конкурентоспроможної політики ефективно господарюючих підприємств залізничного транспорту.

Програма курсу передбачає послідовне вивчення теоретичних основ функціонування фінансів залізничного транспорту в умовах ринку, принципів і конкретних форм організації фінансових відносин, теоретичне обґрунтування практики функціонування фінансового механізму у процесі формування та використання централізованих і децентралізованих фондів фінансових ресурсів залізничної галузі.

У даному підручнику питання фінансів залізничного транспорту розглядаються комплексно, тобто з засвоєнням фундаментальних засад фінансової науки, а потім з виділенням найбільш специфічних особливостей фінансових відносин залізничного транспорту.

Тільки на основі таких усебічних і ґрунтовних знань, отриманих під час вивчення дисципліни, майбутні фахівці на виробництві зможуть кваліфіковано вирішувати комплекс організаційних, економічних, технологічних, технічних завдань, вивчати і використовувати нові методи роботи на залізницях України.

Підручник складається з шістнадцяти розділів і підготовлений відповідно до навчальної програми курсу «Фінанси залізничного транспорту» на основі аналізу та узагальнення накопиченого за останні роки досвіду в Україні з урахуванням зарубіжної практики в транспортній галузі. Даний курс є самостійним розділом економічної науки і вивчає особливу сферу виробничих відносин, пов'язану з фінансовими відносинами на транспорті. Він базується на економічній теорії та наукових дослідженнях українських і зарубіжних вчених.

Підручник підготовлений авторським колективом у складі: І. Ю. Зайцева, д-р екон. наук, проф. (розділи 1, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15), М. О. Єр'оміна, канд. екон. наук, доц. (вступ, розділи 2, 3, 5, 6), О. А. Криворученко, канд. екон. наук, доц. (розділи 4, 7).

Розділ 1. ОРГАНІЗАЦІЯ ФІНАНСІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Основні принципи організації фінансів підприємств залізничного транспорту

Грамотна організація фінансів на залізничному транспорті покликана сприяти швидкому і безперервному технічному прогресу на транспорті, впровадженню комплексної механізації і автоматизації перевізного процесу, підвищенню ефективності використання основних і оборотних фондів і на цій основі зростанню продуктивності праці, зниженню собівартості перевезень і збільшенню грошових накопичень ПАТ «Укрзалізниця». Отже, фінансова система залізничного транспорту є найважливішим важелем економічного механізму управління виробничою діяльністю залізниць, їх дирекцій, локомотиворемонтних і вагоноремонтних заводів, промислових і будівельних підприємств і організацій, бюджетних установ тощо.

Фінансова система залізничного транспорту забезпечує ефективне поєднання централізації частини фінансових ресурсів (прибутків, амортизаційних відрахувань та ін.) і їх розподіл за планом з розширенням прав, розвитком ініціативи і самостійності підприємств залізниць, їх відділень, а також промислових і будівельних підприємств і організацій. У Концепції розвитку залізничного транспорту надається важливе значення створенню фінансово-економічної моделі, що забезпечить чіткий і прозорий розподіл фінансових потоків за видами діяльності.

Організація фінансів підприємств залізничного транспорту заснована на наступних принципах:

1. Принцип повної самостійності – самостійність у використанні власних і прирівняних до них коштів, завдяки чому забезпечується необхідна маневреність ресурсів, яка у свою чергу дозволяє концентрувати фінансові ресурси на потрібних напрямках господарської та інших видах діяльності підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування. До підприємств залізничного транспорту загального користування, за законом України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного

транспорту загального користування», відносять залізниці та державні підприємства, що належать до сфери управління центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. До установ та організацій залізничного транспорту загального користування відносять заклади охорони здоров'я, навчальні заклади, що належать до сфери управління центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, а також вищі навчальні заклади I рівня акредитації, які здійснюють підготовку фахівців для залізничного транспорту.

2. Принцип самоокупності. Він означає співставлення в грошовій формі доходів і витрат з визначенням рівня економічної ефективності виробництва в межах окремого підприємства, організації або установи залізничного транспорту загального користування, тобто покриття витрат на просте відтворення виробництва за рахунок отриманих доходів. Погашення залучених кредитів і сплата процентів здійснюється за рахунок отриманих доходів чи відповідного матеріального забезпечення позичок. Принцип самоокупності означає, що фінансова діяльність підприємств, організацій та установ ґрунтується на такому вкладенні коштів, яке обов'язково має окупитись, тобто забезпечується стабільний кругообіг фінансових ресурсів.

Рентабельність є необхідною умовою самофінансування. Самофінансування означає, що виробничий і соціальний розвиток залізничного транспорту України здійснюється не за рахунок бюджету, не за рахунок всього суспільства, а за рахунок зароблених ПАТ «Укрзалізниця» власних коштів, 100 % акцій якого належать державі. Інакше процес відтворення в умовах ринкової економіки взагалі стане неможливим. Рівень рентабельності господарства в окремих підприємствах і організаціях визначається шляхом співвідношення суми прибутку і середньорічної вартості виробничих фондів. Зростання рентабельності є одним з показників підвищення економічної ефективності виробництва. Він виражає відносну економію живої і уречевленої праці при виробництві суспільного продукту.

3. Принцип фінансового планування. Фінансове планування визначає напрямки руху грошових потоків на

найближче майбутнє і на перспективу, передбачає отримання і напрямки використання грошових коштів. Завдяки фінансовому плануванню забезпечується планування фінансового результату.

Важливим етапом вдосконалення планування є Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту до 2015 р. та Національна програми розвитку та удосконалення Транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2020 р. Відповідно до цих проектів складаються плани, які мають стати основою господарської діяльності підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування.

Фінансове планування включає: стратегічне планування (10-15 років); перспективне планування (3-5 років); поточне планування (1 рік). Бюджетування є інструментом поточного планування на залізничному транспорті. Бюджетування – це, з одного боку, процес складання планів і кошторисів, а з іншого – технологія фінансового планування, обліку і контролю доходів і витрат, що одержуються від бізнесу на всіх рівнях управління, яка дозволяє аналізувати прогнозовані фінансові показники з метою підвищення фінансової обґрунтованості управлінських рішень.

Бюджетування здійснюється у двох напрямках: підготовка бюджетів окремих підрозділів підприємства (функціональних бюджетів); розроблення стандартів витрат на окремі види діяльності.

Відповідно до галузевих вимог у планах економічного і соціального розвитку залізничного транспорту затверджуються такі показники:

➤ *перевезення:* загальний об'єм перевезень народногосподарських вантажів у тоннах, зокрема перевезень кам'яного вугілля, нафти і нафтопродуктів, військових вантажів, зерна, швидкопсувної продовольчої продукції; пасажирооборот;

➤ *капітальне будівництво:* введення в дію виробничих потужностей і найважливіших об'єктів, ліміти капітальних вкладень;

➤ *матеріально-технічне постачання:* об'єм поставок основних видів рухомого складу і інших матеріально-технічних ресурсів;

➤ *праця*: завдання з продуктивності праці, загальний фонд заробітної плати або норматив заробітної плати на одиницю продукції, загальні розміри і нормативи утворення фондів матеріального заохочення, соціально-культурних заходів і житлового будівництва;

➤ *фінанси*: прибуток, собівартість перевезень, ліміт матеріальних витрат на гривню робіт;

➤ *упровадження нової техніки*: основні завдання з виконання науково-технічної програми, освоєння і запровадження нової техніки, основні показники технічного рівня залізниці.

Маючи директивно затверджені показники перспективних і річних планів, підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування самі складають виробничий і фінансовий плани, маневрують власними оборотними коштами і приваблюють банківський кредит, коли це економічно доцільно.

4. Принцип обов'язкового створення резервів. Цей принцип як обов'язкову умову передбачає формування фінансових резервів для будь-якого підприємства. Фінансові резерви забезпечують стійку виробничу діяльність в умовах можливих коливань ринкової кон'юнктури, ризиків і т. д. Якщо підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування створюють у достатньому і необхідному розмірі фінансові резерви, то це забезпечує відповідний позитивний імідж на транспортному ринку усього залізничному транспорту в цілому.

5. Принцип дотримання фінансової дисципліни. Підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування мають своєчасно і повно забезпечувати виконання фінансових зобов'язань перед партнерами, банківськими інститутами, органами влади і різноманітними фондами (бюджетними або позабюджетними), перед своїми працівниками і т. д.

6. Принцип матеріальної зацікавленості колективу підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування і окремих працівників в постійному підвищенні ефективності виробництва. Зацікавленість в економічних результатах своєї діяльності створюється в першу чергу через систему заробітної плати і розподілу прибутку на

частку, що залишається на заохочення колективу підприємства (на утворення фондів економічного стимулювання, на преміювання за підсумками змагання і на інші цілі).

Значні зміни, викликані безпосередніми змінами в економічній і політичній сферах нашої держави, мають великий вплив і можуть створити серйозні загрози для кожного члена суспільства, зокрема в забезпеченні стабільності життя його самого та його родини. Саме це посилює значення розмірів і рівня оплати праці, оскільки одним зі стабільних джерел доходів є заробітна плата.

Одним із принципових вимог до систем оплати на підприємствах є забезпечення принципу рівної плати за рівну працю. Грамотний облік заробітної плати, розподіл за сферами виробництва, а також своєчасний аналіз дають можливість виявити нові резерви в підвищенні оплати кожного працівника, відповідно до вимог нормативних документів, що регламентують оплату праці і виконання вимог основного документа – Конституції України.

На підприємствах за умов сьогодення використовуються різні форми заробітної плати. Але виникає необхідність повсякчасно приділяти значну увагу питанню оплати праці, знаходити нові джерела на збільшення фонду оплати праці: вишукувати та створювати резерви для збільшення додаткової оплати у вигляді премій, різного роду заохочень, що у свою чергу підвищує заінтересованість працівників до кінцевого результату своєї роботи, а отже, і підвищення та поліпшення фінансового стану ведення господарської діяльності залізничного комплексу в цілому.

7. Принцип матеріальної відповідальності підприємства. Фінансовий результат підприємств, установ та організацій залізничного транспорту є якісним показником діяльності як їхнього керівництва, так і всього колективу. Відповідальність за результати господарської діяльності виникає також і з приводу всіх тих ризиків, які бере на себе залізниця в умовах ринку.

Підприємство при порушенні термінів виконання плану, договорів з поставки продукції при зниженні якості продукції і порушенні комплектності поставки платить штрафи, пені, неустойки або продає продукцію нижче за рівень планових цін.

Залізниці і дирекції несуть матеріальну відповідальність за порушення вимог Статуту залізниць України, за невиконання плану перевезень, а також за наявність браку в експлуатаційній роботі. Все це в результаті знижує суму прибутку, скорочує рентабельність виробництва, а отже, і відрахування до заохочувальних фондів. Принцип взаємної матеріальної відповідальності є одним з основних у комерційних відносинах між суміжними підприємствами.

8. Принцип контролю за фінансово-господарською діяльністю підприємств, організацій та установ залізничного транспорту. Цей принцип побудований і функціонує на основі використання економічного закону розвитку господарства в умовах ринку і закону вартості та виконує важливу роль у механізмі економічного управління підприємствами і галузями народного господарства.

1.2. Функції та завдання фінансів галузі

Використовуючи функції грошей як міру вартості товарів, засіб обігу, платіжний засіб і засіб накопичень, держава через органи фінансової і кредитної системи здійснює повсякденний контроль за виконанням плану і діяльністю транспортних підприємств. У ролі інструментів контролю за гривнею виступають планові ціни і собівартість продукції, реалізованої підприємством. Через ціни формується виручка підприємства, а планова собівартість визначає суму витрат. Шляхом зіставлення виручки (доходів) і витрат визначаються сума прибутку; прибуток і нормативи його розподілу для покриття витрат підприємства і утворення заохочувальних фондів, а також для внеску до бюджету і сплати процентів за кредити тощо.

Таким чином, за допомогою грошей контролюються всі сторони господарської діяльності транспортного підприємства. Разом з контролем за гривнею здійснюється безпосередній документальний контроль і фактична перевірка шляхом ревізії підприємств. Функції контролю на залізничному транспорті виконують вищі органи: Міністерство транспорту України і органи фінансово-кредитної системи – Міністерство фінансів, Міністерство економіки, Контрольно-ревізійне управління тощо.

Фінанси галузі виконують такі функції:

- 1) утворення грошових доходів і фондів грошових коштів у процесі господарської діяльності;
- 2) розподіл доходів і грошових фондів на задоволення потреб галузі в розвитку господарства, матеріальному стимулюванні працівників підприємств, на формування доходів бюджету;
- 3) контроль за гривнею за виробничою діяльністю підприємств.

Фонд грошових коштів необхідний для оплати вартості матеріальних ресурсів, споживаних у процесі виробництва, для оплати праці і нарахувань на соціальне страхування, а також для фінансування капітальних вкладень у розвиток матеріально-технічної бази транспорту і на інші потреби, передбачені у фінансовому плані. Підприємства залізничного транспорту за встановленими тарифами і цінами реалізують перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, виконані ремонтно-будівельні і вантажно-розвантажувальні роботи, товари промислового виробництва, виробничі послуги і особисті послуги громадянам. Від реалізації продукції на підприємствах і в організаціях залізничного транспорту *формується фінансові ресурси*, створюється фонд власних грошових коштів у формі доходів і прибутку. *Розподільча функція* фінансів галузі забезпечує централізацію ресурсів в органах управління залізничним транспортом і перерозподіл їх усередині залізничного транспорту, а також між транспортом і державним бюджетом.

Контрольна функція фінансів галузі виявляється якнайповніше при використанні фонду грошових коштів, створеного на підприємствах, в організаціях та установах залізничного транспорту, тобто при виплаті заробітної плати і платежів з соціального страхування, оплаті вартості палива,

електроенергії, матеріалів, інструментів, інвентарю та інших засобів виробництва, одержаних від постачальників, а також послуг і витрат, пов'язаних з процесом виробництва і реалізацією продукції, надання послуг.

До контрольної функції фінансів на залізничному транспорті належать: проведення чіткого режиму економії у витрачанні засобів; пошук і використання внутрішніх резервів виробництва для зниження собівартості перевезень, промислової продукції і вартості будівництва; створення таких умов організації і оплати праці, а також преміювання за досягнуті результати, які б стимулювали систематичне зростання продуктивності праці, зниження собівартості продукції, зростання прибутку і рентабельності.

Найважливішими завданнями всієї системи фінансових органів залізничного транспорту є:

- фінансове планування;
- організація розрахунків за перевезення і продукцію;
- централізація фінансових ресурсів;
- ведення бухгалтерського обліку;
- розроблення методичних вказівок і здійснення економічного аналізу господарської діяльності залізниць;
- розроблення і здійснення сумісно з іншими органами управління заходів, направлених на вдосконалення планування, економічне стимулювання і зміцнення господарського розрахунку;
- розроблення методичних положень про організацій фінансового контролю за діяльністю підприємств і організацій тощо;
- розповсюдження передового досвіду фінансової роботи на підприємствах і в організаціях залізничного транспорту.

Фінансові органи покликані не тільки акумулювати фінансові ресурси і розподіляти їх відповідно до народногосподарського плану і державного бюджету, але і знаходити внутрішні резерви зростання грошових накопичень, перш за все шляхом збільшення виробництва і реалізації продукції, раціонального використання виробничих фондів і матеріальних ресурсів, неухильного підвищення продуктивності праці; здійснювати контроль за збереженням власності і дотриманням режиму економії. *Фінанси підприємств, організацій*

та установ залізничного транспорту загального користування, як галузі народного господарства, виконують важливу роль у підвищенні темпів і рівня ефективності суспільного виробництва через планування і організацію реалізації виробленої продукції і формування валового доходу залізничного транспорту; контроль за розподілом і використанням валового доходу і тієї частини національного доходу, яка створена живою працею на підприємствах і в організаціях залізничного транспорту; формування і контроль за використанням фонду фінансових ресурсів, необхідних для здійснення плану нового будівництва і реконструкції, використання нової техніки на транспорті; систему фінансування, кредитування і розрахунків з метою створення матеріальної зацікавленості працівників залізничного транспорту в здійсненні строгого режиму економії при використанні бюджету робочого часу, матеріальних і фінансових ресурсів; систему розподілу прибутку і економії з метою економічного стимулювання інтересу колективів працівників підприємств і організацій до виявлення і використання внутрішніх резервів підвищення продуктивності праці і рівня рентабельності.

Самостійні юридичні особи, керівництво яких спільно вирішує всі основні питання фінансово-економічного управління та розвитку залізничної галузі України – це Державна адміністрація залізничного транспорту України ПАТ «Укрзалізниця», шість залізниць, а також інші окремі підприємства, які підпорядковані ПАТ «Укрзалізниця». На рис. 1.1 наведено організаційну структуру ПАТ «Укрзалізниця».

Фінанси галузі виконують тільки їм властиву роль – об'єднання в єдиному документі (фінансовому плані у вигляді балансу доходів і витрат) всієї системи вже наявних ресурсів і джерел планованих накопичень з метою збалансування всіх планів основної діяльності, капітального будівництва, капітального ремонту, промислового виробництва, непромислового господарства, бюджетних установ і організацій, а також планів задоволення соціально-культурних потреб працівників на залізничному транспорті. Роль фінансів – забезпечити якнайповніше виявлення і мобілізацію ресурсів на кожному підприємстві в цілому та за господарствами галузі.

ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА УКРЗАЛІЗНИЦІ

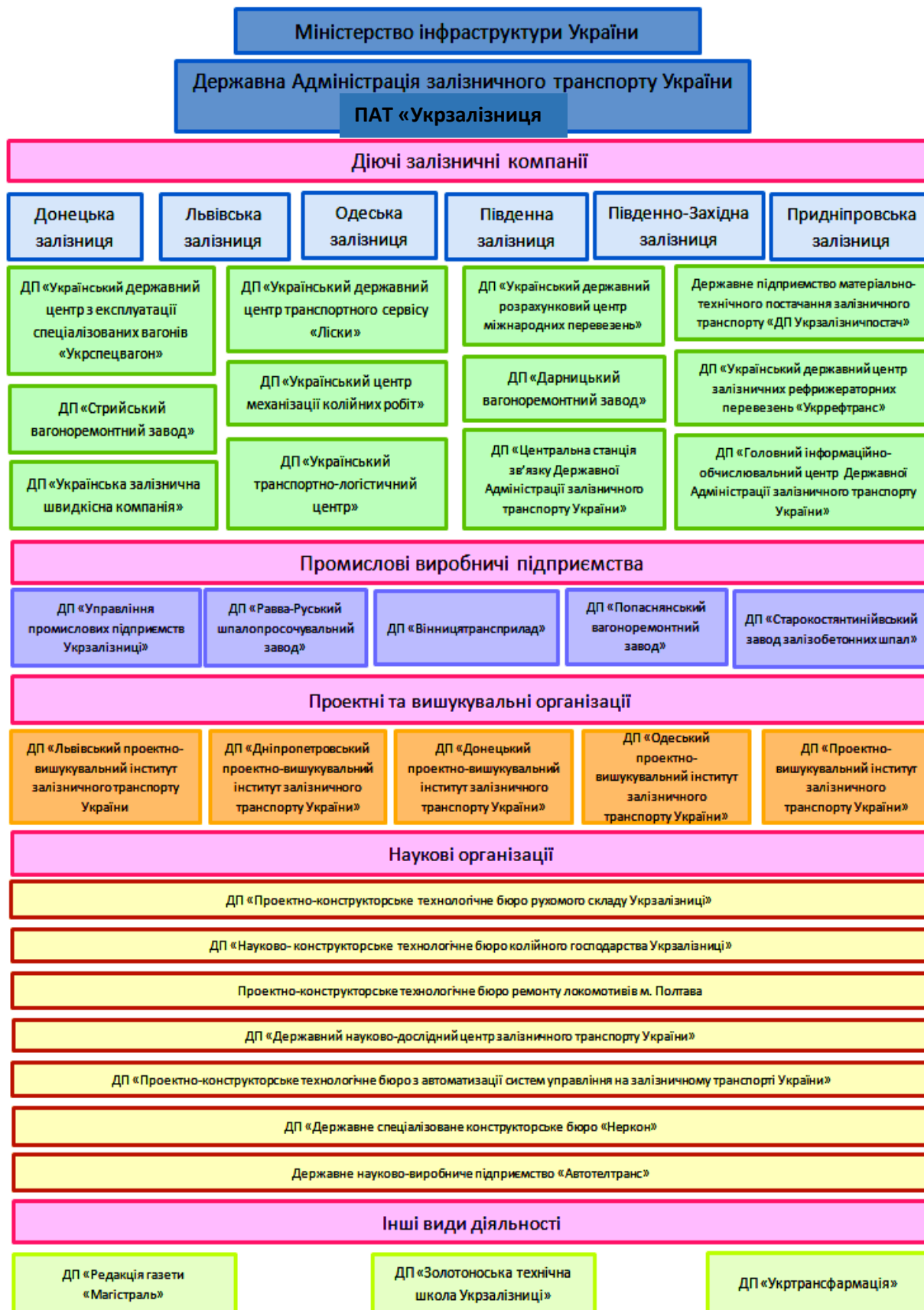


Рис. 1.1. Організаційна структура ПАТ «Укрзалізниця»

1.3. Структура управління фінансовою діяльністю на залізничному транспорті

Слід зазначити, що одним із важливих завдань, що постало перед залізничниками України у зв'язку з оголошенням незалежності України і створенням центральної структури з виконання загальногалузевих функцій, якою стала Державна адміністрація залізничного транспорту України, є забезпечення єдиної фінансово-економічної політики на підприємствах залізничного транспорту, що були передані у відання ПАТ «Укрзалізниця».

З цією метою у структурі ПАТ «Укрзалізниця» одним із перших було створено Головне фінансово-економічне управління.

Основна заслуга в становленні та організації роботи Главку, визначенні його структури, функцій і завдань належить таким науковцям: Опатерний К. Г., Труханова В. І., Демешко В. П., Білоус А. І., Крижевич Н. М., Дем'янов Ю. Я., Безсонов О. В., Топольська Л. В., Прихненко О. В., Пархомюк В. О., Лук'янчикова В. С., які на той час мали достатній досвід роботи, і, що дуже важливо, напрацьовані контакти з фінансистами Міністерства шляхів сполучення колишнього СРСР.

На залізничному транспорті фінансові органи очолює Головне фінансово-економічне управління ПАТ «Укрзалізниця». Воно керує діяльністю фінансово-економічних служб залізниць, фінансово-економічними відділами дирекцій залізниць, територіальних управлінь і промислового залізничного транспорту, органів постачання і бюджетних установ (лікувально-санітарного управління, головного управління навчальними закладами та ін.).

Загальна система управління фінансовою діяльністю залізничного транспорту України має трирівневу структуру управління, яка схематично зображена на рис. 1.2.

Фінансово-економічні підрозділи цих двох рівнів мають подібну функціональну структуру і відповідну до цієї функціональності вертикаль оперативної підлеглості.

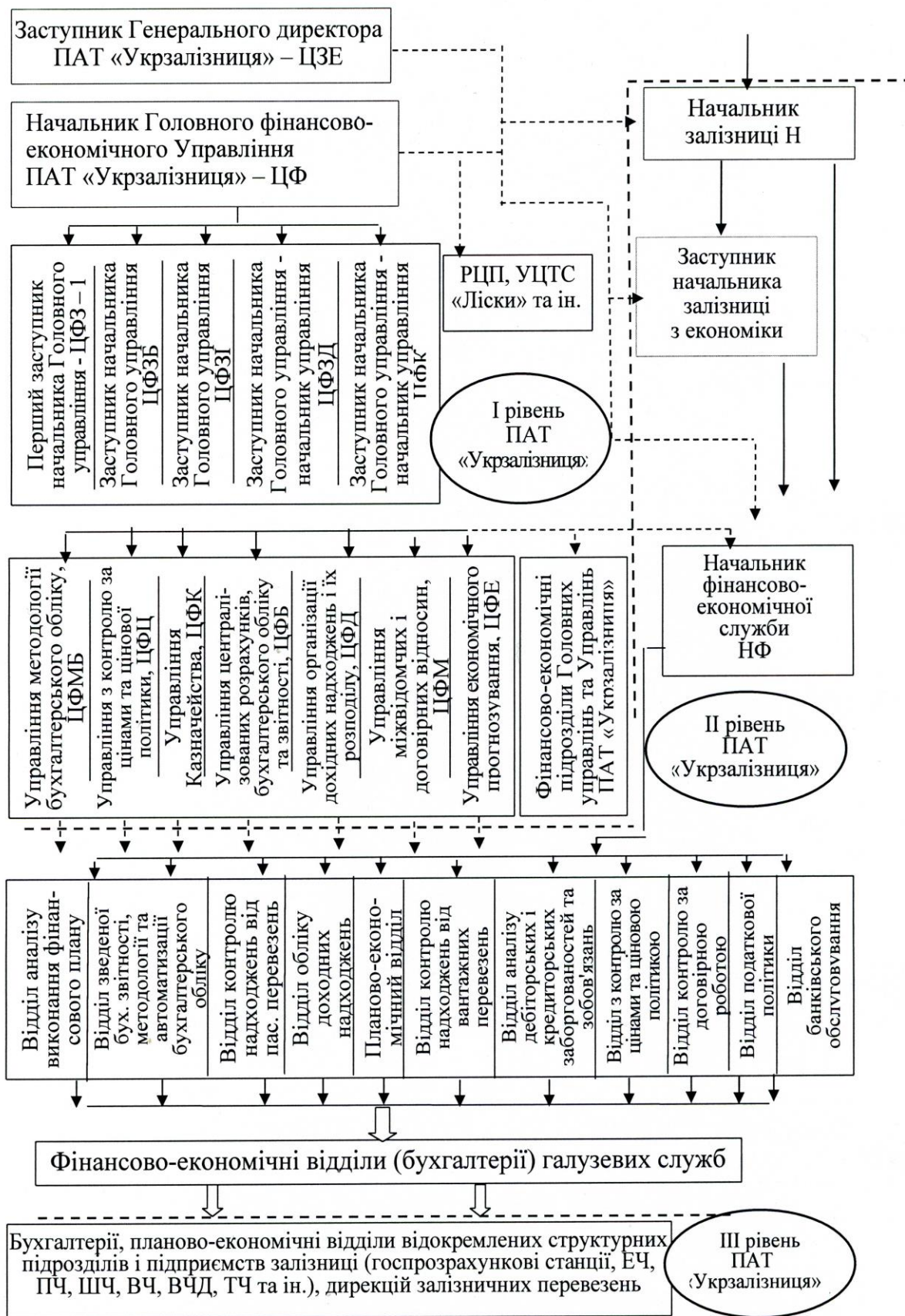


Рис. 1.2. Ієрархічна трирівнева система управління фінансовою діяльністю

До головних структурних підрозділів Головного фінансово-економічного управління (ЦФ) належать:

1. Управління економічного прогнозування.
2. Управління організації доходних надходжень і їх розподілу.
3. Управління централізованих розрахунків, бухгалтерського обліку та звітності.
4. Управління Казначейства.
5. Управління міжвідомчих і договірних відносин.
6. Управління методології бухгалтерського обліку.
7. Управління з контролю за цінами та цінової політики.

За кожним підрозділом закріплено визначений перелік функцій.

Багато уваги управління направляє на розроблення необхідних законодавчих актів України та нормативних галузевих документів, які забезпечують правомірність фінансово-господарської діяльності ПАТ «Укрзалізниця» та враховують всю специфіку залізничної галузі, особливості роботи якої становлять єдність технологічного процесу, порядок формування доходів і витрат від перевезень, особливості використання окремих видів основних засобів.

1.4. Роль Головного фінансово-економічного управління в структурі ПАТ «Укрзалізниця»

Надзвичайно важлива роль Головного фінансово-економічного управління полягає в забезпеченні досягнення прозорості фінансових потоків у галузі, побудові противитратного економічного механізму, створенні інтерактивної мережі з обробки економічної інформації та умов для залучення зовнішніх інвестицій.

З метою вдосконалення фінансово-економічної роботи, забезпечення своєчасного аналізу господарської діяльності та виявлення резервів ефективності виробництва розроблено Положення про порядок планування та затвердження основних фінансово-економічних показників основної діяльності залізничного транспорту України. Зазначене Положення є

своєрідною абеткою у взаємодії між управліннями ПАТ «Укрзалізниця» та залізницями.

Одним з перших документів фінансової діяльності з обліку, формування та розподілу дохідних надходжень було розроблено Інструкцію про порядок розподілу та формування доходів від перевезень для залізниць України, яку затверджено і введено в дію в 1997 р.

Головним управлінням постійно удосконалюється технологічний процес обробки даних про дохідні надходження та розподіл за рахунок впровадження передових технологій нарахування та обліку дохідних надходжень. Автоматизована система збору та обробки дохідних надходжень від вантажних і пасажирських перевезень для формування доходів залізниць і підприємств ПАТ «Укрзалізниця» (АС РОДУЗ) розроблена та введена в постійну експлуатацію. Об'єктом створення технології та програмного забезпечення АС РОДУЗ є передача даних від залізниць, підприємств і формування доходів від перевезень в автоматизованому режимі. Перспективою цього програмного забезпечення є його взаємодія з автоматизованими системами з вантажних, пасажирських і приміських перевезень.

Однією з перших робіт із автоматизації вперше серед залізниць колишнього СРСР стало розроблення працівниками Головного фінансово-економічного управління разом з групою науковців електронних таблиць собівартості перевезень вантажів і пасажирів. Також вперше була розроблена Інструкція з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України в розрізі видів перевезень, сполучень і видів тяги.

Відповідно до вимог Директиви ЄЕС № 91/440, Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту, схваленої розпорядженням КМУ від 27.12.2006 р. щодо структурного розподілу витрат з надання транспортних послуг і витрат на утримання інфраструктури залізничного транспорту, забезпечення прозорості фінансової звітності здійснено першочергові кроки: розроблено нову Номенклатуру витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, затверджену наказом Укрзалізниці від 21.08.2007 р. № 417-Ц, і розроблено нову галузеву фінансову звітність «Звіт

про доходи і витрати з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України».

У результаті проведеної роботи забезпечується формування витрат за видами економічної діяльності, видами перевезень, видами робіт допоміжної діяльності за економічними елементами і статтями витрат відповідно до нової Номенклатури витрат.

Суттєві зміни в роботі управління почали відбуватися з 2005 р. після прийняття наказу Міністерства економіки України «Про складання, затвердження та виконання фінансових планів».

Починаючи з 2005 р. відповідно до розробленої Мінекономіки форми фінансові плани залізниць погоджуються в причетних міністерствах. Обсяг робіт, пов'язаних з розробленням фінансових планів, зріс більш ніж у 7 разів. За встановленою формою, яка щорічно вдосконалюється, управління формує фінансові плани шести залізниць і 36 підприємств залізничного транспорту. Крім того, формується зведений фінансовий план залізниць і підприємств залізничного транспорту, який затверджується Кабінетом Міністрів України.

Однією з основних функцій Головного управління є контроль за надходженням і використанням коштів галузі.

Контролю щодо обліку надходження коштів і їх використанню підлягає кожна гривня.

В умовах невизначеності та нестабільності ринкової ситуації важливим є вдосконалення діючих форм економічних взаємовідносин ПАТ «Укрзалізниця» з залізницями та підприємствами, що входять до сфери її управління. Так, розроблено «Порядок щомісячного формування та виконання оперативного плану надходження коштів та їх використання Укрзалізницею».

У зв'язку з активізацією та глобалізацією євроінтеграційних процесів в Україні, залученням іноземних інвестицій, виходу на міжнародні ринки капіталу, новим та актуальним для ПАТ «Укрзалізниця» стало проведення таких робіт, як аудит зведеної фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця», складеної відповідно до Міжнародних стандартів фінансової звітності

(далі — МСФЗ), що потребує від фахівців Главку вивчення вимог міжнародних стандартів обліку та права.

Враховуючи те, що ПАТ «Укрзалізниця» активно співпрацює з іноземними банківськими установами, для забезпечення виконання вимог, укладених Кредитних угод, щорічно, починаючи з 2007 р., здійснюється трансформація зведеної фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця», складеної за національними положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку, а також відповідно до Міжнародних стандартів, і забезпечується проведення аудиту цієї звітності. Фінансова звітність, складена відповідно до Міжнародних стандартів фінансової звітності, відкриває нові можливості для узгодженості та ефективного підвищення якості інформації, що міститься у звітності, є більш прийнятною для міжнародних фінансових установ і відповідно забезпечує привабливість ПАТ «Укрзалізниця» для інвесторів.

Головним фінансово-економічним управлінням ПАТ «Укрзалізниця» спільно з залізницями постійно проводиться робота щодо залучення довгострокових кредитних ресурсів, як внутрішніх, так і зовнішніх, а також пошуку альтернативних джерел фінансування.

Протягом останніх років такими, найбільш значущими, кредитними угодами з зовнішніми кредиторами були:

➤ кредитна угода між ПАТ «Укрзалізниця» та ЄБРР на загальну суму 120 млн дол. Кредит під гарантію держави. Зазначений кредит був направлений на фінансування реалізації проекту впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України, а саме придбання колійної техніки та будівництва Бескидського тунелю на залізничній ділянці між станціями Бескид і Скотарське Львівської залізниці;

➤ договір стосовно кредиту між ПАТ «Укрзалізниця» та Дойче Банком АГ на суму 700 млн дол., який було укладено 18 жовтня 2004 р. Кредит під гарантію держави. Мета кредиту – фінансування проектування і будівництва залізнично-автомобільного мостового переходу через річку Дніпро в м. Києві, генеральним замовником якого виступає ДТГО «Південно-Західна залізниця»;

➤ строковий кредитний договір між Барклейз Банк Пі-ЕлСі, ПАТ «Укрзалізниця» та шістьма залізницями України у розмірі 550 млн дол.;

➤ кредитна угода між Донецькою залізницею та ЄБРР на загальну суму 62,5 млн дол.;

➤ кредитний договір між Південною залізницею і Ексімбанком Кореї на загальну суму 260 950 тис. дол. Кредит під гарантію держави.

Працівники Главку беруть участь як у питаннях внутрішньогалузевого ціноутворення, так і впровадженні нормативних документів щодо удосконалення тарифоутворення на послуги залізничного транспорту з перевезень.

Інтенсивно проводиться робота з розроблення програмного забезпечення автоматизованого ведення форм фінансових планів підприємств залізничного транспорту.

Для оптимізації управління грошовими потоками створено автоматизовану систему контролю за рухом коштів і виконанням оперативного плану надходження коштів і їх використання (АСКП УЗ), яка дозволяє в оперативному режимі відстежувати фінансові потоки і в майбутньому буде відігравати ключову роль у прийнятті керівництвом оперативних управлінських рішень.

Одним з найважливіших досягнень Главку є автоматизація первинного бухгалтерського обліку. Фахівці Главку спільно з фахівцями залізниць забезпечили виконання «Програми впровадження в структурних підрозділах залізниць автоматизованого ведення бухгалтерського обліку», затвердженої наказом від 24.01.2007 р. № 056-Ц, відповідно до якої з 2010 р. на всіх 780 структурних підрозділах залізниць впроваджено програмне забезпечення бухгалтерського обліку АСБО «Фобос», яке розроблено підприємством, підпорядкованим ПАТ «Укрзалізниця», — ПКТБ АСУ ЗТ. Основною перевагою впровадженого програмного продукту є забезпечення єдиної методології ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності. Для підтримання АСБО «Фобос» у сучасному стані здійснюється його постійне методологічне супроводження.

Плануються роботи з розширення можливостей АБСО «Фобос». Заплановано розроблення програмного забезпечення з

передачі та узагальнення даних на рівні галузевих служб, фінансово-економічних служб залізниць та ПАТ «Укрзалізниця». На сьогодні здійснюється узгодження Програми впровадження автоматизованої системи бухгалтерського обліку АСБО «Фобос» на всіх підприємствах, підпорядкованих ПАТ «Укрзалізниця», і в ПАТ «Укрзалізниця».

У визначенні фінансово-економічної політики залізничної галузі України, прогнозуванні напрямів діяльності та виконанні поточних завдань також беруть участь керівники та спеціалісти:

- 1) Головного управління розвитку та інвестицій (ЦТЕХ);
- 2) Управління капітальних вкладень (ЦКВ);
- 3) Головного управління колійного господарства (ЦП);
- 4) Головного управління вагонного господарства (ЦВ);
- 5) Головного управління локомотивного господарства (ЦТ);
- 6) Головного пасажирського управління (ЦЛ);
- 7) Головного управління електрифікації і електропостачання (ЦЕ);
- 8) Головного управління інформатики і статистики (ЦІС);
- 9) Головного управління автоматики, телемеханіки та зв'язку (ЦШ);
- 10) Головного комерційного управління (ЦМ);
- 11) Управління воєнізованої охорони (ЦУО);
- 12) Головного управління перевезень (ЦД);
- 13) Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд (ЦБМЕС) та ін.

Важливе місце у фінансово-економічній роботі Укрзалізниці займають такі підприємства, як:

1. ДП «Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень» (РЦП), що проводить технічне, оперативне і фінансово-економічне управління розрахунками за вантажні та міжнародні пасажирські перевезення; розгляд нерегульованих фінансових питань, пов'язаних з розрахунками за користування рухомим складом; вирішення комплексу питань, пов'язаних з міжнародними залізничними перевезеннями, та контроль за своєчасністю проведення розрахунків; управління проведенням взаєморозрахунків між ПАТ «Укрзалізниця» і інозалізницями, залізничними адміністраціями країн-учасниць

Співдружності і Балтії, за всіма статтями розрахунків у терміни відповідно до вимог діючих міжнародних угод, договорів, протоколів, постанов міжурядового та міжвідомчого рівня.

2. УДЦТС «Ліски», метою створення якого є повне задоволення потреб клієнтів у швидкій і гарантованій доставці вантажів «від дверей до дверей», використовуючи переваги інтермодальних перевезень. Підприємство має в розпорядженні надійні і стабільні договірні відносини з провідними експедиторськими організаціями СНГ і Європи, що дозволяє здійснювати комплексне транспортно-експедиторське обслуговування по території країн СНГ, Балтії і Європи.

3. Центр «Укррефтранс» основною діяльністю якого є:

- перевезення швидкопсувних вантажів у рефрижераторному рухомому складі;
- експедирування експортно-імпортних вантажів, що перевозяться залізничним ізотермічним транспортом;
- експедирування вантажів транзитом по території України;
- перевезення вантажів по території країн СНД, Прибалтики і Західної Європи;
- забезпечення фінансової гарантії при транзитних перевезеннях підакцизних вантажів;
- контроль за проходженням вантажів та інформування клієнтів;
- супроводження вагонів з вантажем до місця призначення.

4. ЗАТ «Інтертранс», основною діяльністю якого є:

- надання транспортно-експедиторських послуг при перевезеннях транзитних, експортно- імпортних вантажів залізничним та іншими видами транспорту;
- надання послуг з декларування і екологічного, ветеринарного і фітосанитарного контролю при перевезенні транзитних вантажів залізничним транспортом;
- оптова і роздрібна торгівля, громадське харчування, готельні послуги.

5. ДП «Укрзалізничпостач». Підприємство здійснює централізоване комплексне забезпечення залізниць, підприємств і організацій України запасними частинами до всіх видів рухомого складу залізничного транспорту, у тому числі до колійних машин і механізмів; забезпечує також матеріалами,

технологічним і електротехнічним оснащенням і електровимірювальними приладами; матеріалами верхньої будови колії; паливом і змащувальними матеріалами; стрілочними переводами; вантажопідйомними механізмами; підшипниками; кабельно-провідниковою продукцією; акумуляторами; гумотехнічними і санітарно-технічними виробами; спецодягом і т. п.

6. ДП «Укрспецвагон», що виконує:

- капітальний, капітально-відновлювальний і деповський ремонт вантажних вагонів;
- експлуатацію і обслуговування спеціалізованих вагонів; ремонт і формування колісних пар;
- виготовлення запасних частин для залізничного транспорту;
- надання транспортно-експедиторських послуг при перевезенні експортно-імпортних, транзитних та інших вантажів; виготовлення будівельних виробів і матеріалів;
- виготовлення товарів народного споживання.

7. ДП Головний інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці, що здійснює:

- впровадження і цілодобову експлуатацію діючих систем і програмно-технічних комплексів на ГІВЦ УЗ з обробки статистичної звітності і оперативної інформації по всіх напрямках діяльності залізничного транспорту України;
- розроблення та супроводження програмного забезпечення;
- експертну оцінку нових проектів, що впроваджується на УЗ;
- надання інформації з роботи залізничного транспорту Кабінету Міністрів України, Міністерству транспорту України, Державній адміністрації залізничного транспорту України, керівникам залізниць і підрозділів;
- розрахунки по транзитних перевезеннях; аналіз вагонопотоків; ведення нормативно-довідкового банку даних;
- взаємодію з системами телеобробки;
- надання оперативної звітності;
- технічне обслуговування і ремонт персональних обчислювальних машин.

Існуючій системі управління фінансово-економічною діяльністю залізничного транспорту України також притаманні недоліки, характерні для функціонування багатьох неавтоматизованих організаційних систем: нестача або несвоєчасність оперативної інформації (інформації в реальному масштабі часу) у необхідному обсязі, непродуктивні витрати ручної праці на збирання необхідних даних, що залишає мало часу на аналіз інформації та прийняття рішення.

Питання для самоконтролю

1. Вкажіть основні принципи організації фінансів підприємств залізничного транспорту.
2. Назвіть функції та завдання фінансів галузі.
3. Дайте характеристику структури управління фінансовою діяльністю на залізничному транспорті.
4. У чому полягає роль Головного фінансово-економічного управління Укрзалізниці?
5. Охарактеризуйте сутність фінансової діяльності функціональних підрозділів ПАТ «Укрзаліниця».

Розділ 2. ОСНОВНІ ЗАСОБИ ТА ФІНАНСУВАННЯ КАПІТАЛЬНИХ ВКЛАДЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

2.1. Основні фонди залізничного транспорту, їх структура

Від ефективності використання майна підприємств залежить фінансовий стан підприємства, конкурентоспроможність продукції на ринку та фінансовий результат його господарської діяльності.

Основні засоби – це матеріальні цінності, що використовуються у виробничій діяльності підприємства понад один календарний рік з початку введення їх в експлуатацію, а також предмети вартістю за одиницю понад 500 гривень (за ціною придбання) і переносять свою вартість на вартість продукції поступово, протягом всього терміну використання.

Основні засоби підприємства включають основні виробничі засоби й невиробничі основні засоби.

Не належать до основних засобів:

- предмети терміном служби менше одного року, незалежно від їх вартості;
- предмети вартістю до 500 гривень за одиницю (за ціною придбання), незалежно від терміну служби. При цьому гранична вартість предметів, що не належать до основних засобів, може змінюватися Міністерством фінансів України;
- спеціальні інструменти і спеціальні пристосування підприємств серійного і масового виробництва певних виробів або для виготовлення індивідуального замовлення, незалежно від їхньої вартості;
- спеціальний одяг, спеціальне взуття, а також постільна білизна незалежно від їхньої вартості і терміну служби;
- формений одяг, призначений для видачі працівникам підприємства, незалежно від вартості й терміну служби.

Виробничі основні засоби є частиною основних засобів, яка бере участь у процесі виробництва тривалий час, зберігаючи при цьому натуральну форму. Вартість основних виробничих засобів переноситься на вироблений продукт поступово, частинами, у міру використання. Поновлюються основні виробничі засоби через капітальні інвестиції.

Невиробничі основні засоби – це житлові будинки та інші об'єкти соціально-культурного й побутового обслуговування, які не використовуються в господарській діяльності і перебувають на балансі підприємства.

На відміну від виробничих основних засобів, невинробничі основні засоби не беруть участі в процесі виробництва і не переносять своєї вартості на вироблений продукт. Відтворюються вони тільки за рахунок прибутку, який залишається в розпорядженні підприємства. Незважаючи на те, що невинробничі основні засоби безпосередньо не впливають на обсяг виробництва, збільшення цих засобів пов'язано з поліпшенням добробуту працівників підприємства. Це врешті-решт позитивно позначається на результатах діяльності підприємства, на зростанні продуктивності праці.

Не тільки за своєю роллю, а й за потужністю матеріально-технічної бази транспорт займає значне місце у сфері матеріального виробництва. Загальна вартість основних виробничих фондів усіх видів транспорту складає майже п'яту частину основних виробничих фондів всього виробничо-господарського комплексу.

Основні фонди залізничного транспорту – це засоби праці, які повністю або частково зберігають свою натуральну речову форму протягом багатьох виробничих циклів і переносять свою вартість на собівартість продукції – перевезень.

Майно залізниць поділяється:

1) за призначенням:

- основні виробничі фонди – ті, які безпосередньо використовуються у виробничих процесах: вагони, локомотиви, верхня будова колії, постійні пристрої (90 % на залізниці);

- основні невинробничі фонди – житлові будинки, навчальні заклади, лікарні і т. ін. (10 % на залізниці);

2) за належністю:

- особисті – ті об’єкти, які знаходяться на балансі підприємства;

- орендовані – засоби праці, які використовуються на виробництві протягом певного періоду за визначену плату з інших підприємств;

3) за характером використання:

- діючі основні фонди – які використовуються на даний момент у виробництві;

- недіючі основні фонди – не використовуються, знаходяться в резерві, на консервації.

Основні виробничі засоби з урахуванням специфіки їх виробничого призначення поділяються на такі групи:

1. Будівлі і споруди (депо, станції, склади).

2. Передавальні пристрої (штучні споруди на залізничному транспорті).

3. Машини та устаткування, у тому числі:

- робочі машини та устаткування;

- вимірювальні та регулюючі прилади;

- лабораторне устаткування;

- обчислювальна техніка;

- транспортні засоби.

4. Виробничий і господарський інвентар.

5. Інші основні засоби (бібліотеки, цінності).

Співвідношення окремих груп основних виробничих засобів становить їх структуру. Поліпшення структури основних виробничих засобів, насамперед підвищення питомої ваги активної їх частини, сприяє зростанню виробництва, зниженню собівартості продукції, збільшенню грошових нагромаджень підприємства.

На рис. 2.1 наведено склад основних виробничих засобів підприємства.

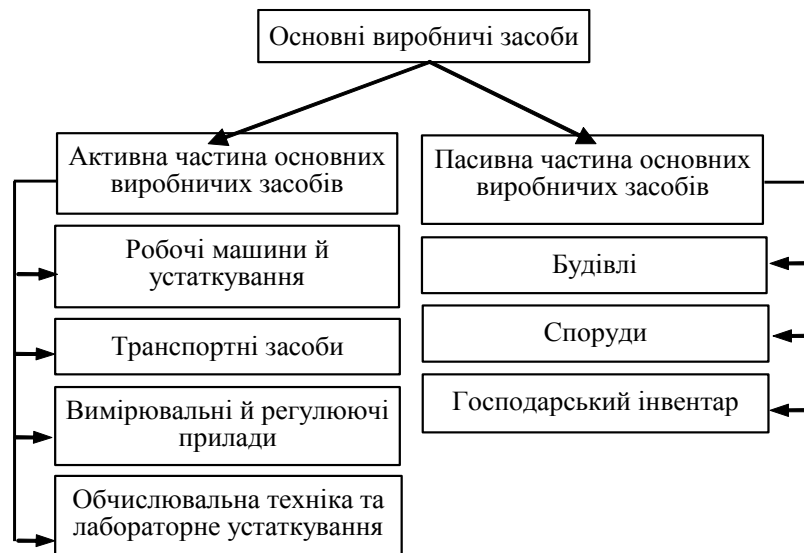


Рис. 2.1. Склад основних виробничих засобів підприємств

Технічні засоби для здійснення процесу перевезень на залізниці складаються з рухомого складу та залізничних споруд і пристроїв, до яких відносять залізничні колії, споруди для посадки та висадки пасажирів і їх обслуговування, пристрої для зберігання, навантаження і розвантаження вантажів, автоматичні, телемеханічні пристрої та пристрої зв'язку для забезпечення безпеки руху поїздів і прискорення виробничих процесів, пристрої для екіпірування та ремонту локомотивів і вагонів, пристрої та споруди електропостачання, водопостачання, матеріально-технічного забезпечення.

До *особливих основних засобів* на підприємствах ПАТ «Укрзалізниця» належать локомотиви, вагони, дизельні поїзди, моторвагонні секції, земляне полотно, верхня будова колії, пристрої електрифікованих ліній, мости, тунелі тощо. Основні засоби залізничного транспорту розподілені між окремими залізницями, а всередині залізниць – між галузевими службами, дирекціями з перевезень і лінійних підприємств. Їх обліковують, як правило, на балансі тих підрозділів, які їх експлуатують. Винятком є вантажні вагони, контейнери та деякі інші види основних засобів.

Підприємства залізничного транспорту відповідно до облікової політики ПАТ «Укрзалізниця», затвердженої наказом № 17-Ц від 19.01.2000 р., нараховують амортизацію основних засобів, інших необоротних матеріальних активів (крім

малоцінних необоротних матеріальних активів і бібліотечних фондів) із застосуванням прямолінійного методу.

Згідно з цим окремим наказом ПАТ «Укрзалізниця» від 29.12.2000 р. № 625-Ц (зі змінами, внесеними наказом від 10.10.2001 р. № 539-Ц) затверджено строки корисного використання основних засобів для визначення суми амортизаційних відрахувань на залізничному транспорті України. Наприклад, для будівель з цегляними стінами встановлено термін корисного використання 140 років, для земляного полотна залізниць – 100 років, залізобетонних колодязів – 60 років, кранів мостових – 20 років, тепловозів магістральних – 20 років, вагонів пасажирських – 28 років і т. ін. Усе це створило умови для застосування однакової методики нарахування амортизаційних відрахувань на всіх підприємствах, що входять до сфери управління ПАТ «Укрзалізниця».

Підприємству не байдуже, у яку групу основних виробничих засобів вкласти кошти. Воно зацікавлене в оптимальному підвищенні питомої ваги машин, устаткування, тобто активної частини основних засобів, які обслуговують процес виробництва і характеризують виробничі можливості підприємства. Для забезпечення нормального функціонування активних елементів основних виробничих засобів необхідні будівлі, споруди, інвентар, тобто пасивна частина основних засобів.

Структура основних виробничих засобів є різною в різних галузях промисловості, народного господарства. Наприклад, у промисловості України частка будівель у загальній вартості основних виробничих засобів найвища в легкій і харчовій промисловості (близько 44 %); споруд – у паливній промисловості (17 %); передавальних пристроїв – в електроенергетиці (32 %); устаткування та робочих машин – на підприємствах машинобудівного комплексу (45 %).

Але ефективне використання основних фондів будь-якого підприємства, незалежно від того, у якій галузі виробництва воно функціонує, неможливо без перманентного аналізу їх стану.

2.2. Показники стану та ефективності використання основних засобів залізничного транспорту

Показники стану й ефективності використання основних засобів можна об'єднати в три групи, які характеризують: 1) забезпечення підприємства основними засобами; 2) стан основних засобів; 3) ефективність використання основних засобів.

До показників, які характеризують *забезпеченість підприємства основними засобами*, належать фондомісткість, фондоозброєність, коефіцієнт реальної вартості основних виробничих засобів у майні підприємства.

1. **Фондомісткість** – величина, обернена до фондovіддачі (визначається за перевернутою формулою). Визначається сумою основних виробничих фондів, яка припадає на одиницю продукції, або на 1 грн доходу чи прибутку.

2. **Фондоозброєність** характеризує, наскільки працівники озброєні основними виробничими фондами і визначається відношенням середньорічної вартості основних виробничих (ОВФ) фондів до кількості працівників експлуатаційного контингенту ($Чп$):

$$\Phi_{озб} = ОВФ / Чп. \quad (2.1)$$

Коефіцієнт реальної вартості основних виробничих засобів у майні підприємства визначається як відношення вартості основних виробничих засобів (за вирахуванням суми їхнього зносу) до вартості майна підприємства.

Якщо коефіцієнт реальної вартості основних виробничих засобів у майні підприємства сягає критичної позначки (0,2 – 0,3), то реальний виробничий потенціал підприємства буде низьким і треба терміново шукати кошти для виправлення становища.

Показники майнового стану підприємства подано на рис. 2.2.

До показників, які характеризують *ефективність використання основних засобів*, належать фондovіддача, рентабельність основних засобів, сума прибутку на одну гривню основних засобів.



Рис. 2.2. Показники майнового стану підприємства

Фондовіддача показує, наскільки ефективно використовуються діючі і введені основні фонди. Визначається відношенням обсягу продукції (PL), суми доходу (D) або прибутку (Π) до середньорічної вартості основних виробничих фондів ($ОВФ$):

$$\Phi_{\text{вд}} = PL/ОВФ = D/ОВФ = \Pi/ОВФ. \quad (2.2)$$

Вимірюється кількістю продукції, сумою доходу або прибутку, яка припадає на 1 грн основних виробничих фондів; повинна збільшуватись.

Відносним показником ефективності використання основних засобів є **рентабельність**. Цей показник визначається за формулою

$$P_{\text{ф}} = \frac{\Pi_{\text{з}}}{\Phi_{\text{к}}} \times 100\%, \quad (2.3)$$

де $P_{\text{ф}}$ — рентабельність основних засобів;

$\Pi_{\text{з}}$ — загальний прибуток за звітний період;

$\Phi_{\text{к}}$ — балансова вартість основних засобів на кінець звітного періоду.

Абсолютним показником ефективності використання основних засобів є сума прибутку на одну гривню основних засобів.

Підвищити ефективність використання основних виробничих засобів можна за рахунок оновлення та модернізації устаткування, ефективнішого використання виробничих приміщень; встановлення додаткового устаткування на вільній площі; ліквідації зайвого й малоефективного устаткування.

2.3. Відтворення основних засобів залізничного транспорту

Розглянувши ситуацію, що склалася у сфері залізничного транспорту України, технічний стан основних виробничих фондів, стан безпеки руху і безпеки праці, фінансово-економічні показники діяльності підприємств зазначеної сфери, проаналізувавши нормативно-правові акти, що регламентують функціонування залізничного транспорту, Рада національної безпеки і оборони України відзначає наявність у цій сфері системних проблем, які становлять реальну загрозу економічній, соціальній та оборонній безпеці держави.

Унаслідок непередуманого державного управління фінансово-економічною та інвестиційною діяльністю у сфері залізничного транспорту не забезпечується системне оновлення його основних фондів, має місце високий фізичний і моральний знос рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту.

Фізичний знос основних фондів становить уже понад 80 %, що в 1,8 разу перевищує допустимий світовою практикою рівень. Вичерпали свій ресурс близько 70 % залізничних мостів, з перевищенням терміну експлуатується понад 60 % стрілочних переводів і більше половини загальної протяжності ліній автоблокування і зв'язку, що створює реальні загрози безпеці перевезень і життя людей.

Існуючі фінансово-економічні механізми господарювання на залізницях унеможливають підвищення ефективності використання локомотивів, вантажних і пасажирських вагонів.

Відтворення основних виробничих засобів – це процес безперервного їх поновлення. Розрізняють просте і розширене відтворення.

Просте відтворення основних засобів здійснюється в тому самому обсязі, у якому відбувається заміна окремих зношених частин основних засобів або заміна старого устаткування на аналогічне, тобто тоді, коли постійно відновлюється попередня виробнича потужність.

Розширене відтворення передбачає кількісне та якісне збільшення діючих основних засобів або придбання нових основних засобів, які забезпечують вищий рівень продуктивності устаткування.

Процес відтворення основних виробничих засобів має низку характерних ознак:

➤ основні виробничі засоби поступово переносять свою вартість на вироблену продукцію;

➤ у процесі відтворення основних виробничих засобів одночасно відбувається рух їхньої вартості та споживної вартості;

➤ нарахуванням амортизаційних відрахувань здійснюється нагромадження в грошовій формі частково перенесеної вартості основних виробничих засобів на готову продукцію;

➤ основні виробничі засоби поновлюються в натуральній формі протягом тривалого часу, що створює можливість маневрувати коштами амортизаційного фонду.

У процесі господарської діяльності кругообіг основних виробничих засобів проходить три стадії.

На першій стадії відбувається продуктивне використання основних виробничих засобів і нарахування амортизаційних відрахувань. На цій стадії основні виробничі засоби в процесі експлуатації зношуються й нараховується сума зносу. Вона є підставою для списання суми амортизаційних відрахувань на витрати після завершення процесу виробництва. На першій стадії кругообігу основних виробничих засобів втрачається споживна вартість засобів праці, їхня вартість переноситься на вартість готової продукції (перевезення).

На другій стадії відбувається перетворення частини основних виробничих засобів, які перебували в продуктивній формі, на грошові кошти через нарахування амортизаційних відрахувань.

На третій стадії в процесі виробництва відбувається поновлення споживної вартості частини основних виробничих засобів. Це поновлення здійснюється заміною зношених основних виробничих засобів на нові за рахунок нарахованого зносу основних засобів.

Просте відтворення основних виробничих засобів здійснюється у двох формах: 1) заміна зношених або застарілих основних виробничих засобів; 2) капітальний ремонт діючих основних засобів.

За простого відтворення в кожному наступному циклі відбувається створення основних виробничих засобів у попередніх обсягах і з однаковою якістю. Джерелом фінансування заміни зношених основних засобів є нарахована сума амортизації. За розширеного відтворення кожного наступного циклу здійснюється кількісне і якісне зростання основних виробничих засобів. Джерелом фінансування таких змін є використання частини створеного додаткового продукту.

Необхідність оновлення основних виробничих засобів за ринкових відносин визначається насамперед конкуренцією товаровиробників. Саме конкуренція спонукує підприємства здійснювати прискорене списання основних виробничих засобів з метою нагромадження фінансових ресурсів для наступного вкладання коштів у придбання більш прогресивного устаткування, впровадження нових технологій та іншого поліпшення основних виробничих засобів.

2.4. Капітальні вкладення на залізничному транспорті та джерела їх фінансування

На будь-якому етапі розвитку залізничного транспорту неможливо досягнути достатнього рівня їх розвитку без належної матеріально-технічної бази, спроможної забезпечити відповідний технологічний рівень виробництва, що гарантує зростання продуктивності праці. У процесі використання основні фонди зношуються. Фізичний і моральний знос основних виробничих фондів у частині будівель і споруд, машин і обладнання істотно зростає і з плином часу, і внаслідок інтенсивності їх використання. Це вимагає збільшення інвестицій на розвиток

матеріально-технічної бази. У відтворювальному процесі пріоритет надається рухомому складу, транспортним й іншим технічним засобам, які більшою мірою впливають на виробництво порівняно з будівлями та спорудами, а саме депо, станціями, складами. Формування і відтворення технічного потенціалу залізничного транспорту в умовах його реформування потребує значних коштів на придбання й використання основних засобів, освоєння передових технологій, інженерно-технічне забезпечення, виробниче обслуговування, підготовку та перепідготовку кадрів для роботи в нових умовах.

Необґрунтоване уповільнення оновлення технічних засобів гальмує процес інтеграції українських залізниць у міжнародні транспортні коридори, стримує зростання продуктивності праці, призводить до значного збільшення витрат на підтримання техніки в працездатному стані, збільшує частку морально застарілого майна. Своєчасно замінюючи фізично та морально зношену техніку на нову, більш продуктивну, можна одержати необхідне збільшення обсягу перевезень зі зменшенням експлуатаційних витрат.

Працездатність і ефективне використання рухомого складу та інфраструктури залізниць значною мірою залежать від матеріально-технічної бази: колія, засоби СЦБ та зв'язку, вантажні гірки, депо, вагоноремонтні та локомотиворемонтні заводи, складські приміщення тощо. Прискоренню заміни застарілих і фізично зношених об'єктів, рухомого складу, обладнання повинна сприяти обґрунтована відтворювальна політика, спрямована на визначення обсягів нового будівництва, реконструкції, технічного переозброєння, розширення будівель і споруд, інших елементів основних виробничих фондів. Для цього необхідні відповідні джерела фінансування відтворювального процесу, а саме капітальні вкладення.

Капітальні вкладення – це матеріальні, грошові й трудові затрати на створення нових, а також на розширення, реконструкцію й модернізацію діючих основних фондів залізничного транспорту.

У широкому розумінні під капітальними вкладеннями слід розуміти всі вкладення, пов'язані зі створенням, відновленням і приростом основних фондів. Отже, капітальні вкладення забезпечують як просте, так і розширене відтворення основних засобів.

За способом і залежно від функціонально-цільового призначення *капітальні вкладення поділяють* на виробничі й невиробничі.

Капітальні вкладення виробничого призначення спрямовуються на відтворення й розширення основних виробничих фондів, пов'язаних безпосередньо з виробництвом продукції. До них належать затрати на придбання вагонів, локомотивів, а також на будівництво будівель і споруд виробничого призначення тощо. Існує важлива вимога до капітальних вкладень виробничого призначення – їх концентрація і забезпечення збалансованості створюваної виробничої інфраструктури.

До *невиробничих капітальних вкладень* належать затрати, спрямовані в об'єкти соціальної інфраструктури підприємств. Це затрати на будівництво об'єктів житлово-комунального господарства та побутового обслуговування населення, закладів освіти, культури, охорони здоров'я, спорту й соціального забезпечення. Капітальні вкладення невиробничого характеру через створення і забезпечення належних побутових умов працівникам мають хоча й непрямий, але суттєвий вплив на кінцеві підсумки господарської діяльності залізниць.

Головна функція капітальних вкладень – відтворення основних виробничих фондів і фондів соціальної інфраструктури та всієї сукупності соціально-економічних умов життя й праці людини.

Розрізняють загальну суму капітальних вкладень в об'єкт і *питомі капітальні вкладення*.

Питомі капітальні вкладення – це сума капітальних вкладень у розрахунку на один кілометр колії, 100 квадратних метрів площі будівлі, 1 пас. км або 1 ткм тощо.

Основні напрями капітальних вкладень залізничного транспорту такі:

➤ будівництво, реконструкція та модернізація об'єктів виробничого і невиробничого призначення (верхньої будови колії, виробничих приміщень, майстерень, допоміжних цехів, лабораторій, житла, культурно-побутових об'єктів та ін.), у тому числі ремонтних і будівельно-монтажних робіт;

➤ придбання рухомого складу;

➤ оснащення депо та інших допоміжних підприємств;

➤ інші капітальні вкладення (затрати на проведення проектно-пошукових робіт).

Відтворювальна структура капітальних вкладень залізничного транспорту повинна відповідати вимогам виробництва і створювати сприятливі умови для розвитку окремих галузей. Досвід засвідчує, що найбільшу питому вагу в структурі капітальних вкладень мають затрати на будівництво об'єктів і виробничого, і соціального призначення, придбання техніки, транспортних засобів.

За ринкових відносин важливе значення має вибір оптимальної структури джерел фінансування капітальних вкладень. **Фінансування капітальних вкладень здійснюється за рахунок** власних і залучених коштів.

Найприйнятнішим для підприємства є комплексний підхід до вибору джерел фінансування капітальних вкладень.

Відповідно до чинного законодавства **джерелами фінансування капітальних вкладень можуть бути:**

1. Власні фінансові ресурси.
2. Позичені фінансові ресурси.
3. Кошти, отримані від продажу цінних паперів, внески членів трудових колективів.
4. Кошти державного бюджету і місцевих бюджетів.
5. Кошти іноземних інвесторів.

Власні фінансові ресурси включають внески засновників підприємства, амортизаційні відрахування; прибуток, який

використовується у вигляді засобів, резервів у процесі господарської діяльності.

Позичені та залучені кошти використовуються підприємством за браком власних фінансових ресурсів на капітальні вкладення.

До позичених і залучених коштів належать довгострокові банківські кредити; позики інших підприємств; кошти від випуску векселів та інших боргових зобов'язань; кошти від емісії та реалізації цінних паперів, які належать підприємству; фінансування з благодійних засобів; іноземні інвестиції.

За рахунок державного бюджету фінансуються централізовані капітальні вкладення. Бюджетні кошти надаються підприємствам лише в тому разі, коли об'єкти включено до цільової комплексної програми, затвердженої Кабінетом Міністрів України.

Порядок фінансування капітальних вкладень залежить від способу проведення капітальних робіт.

Витрати на всі види ремонтів визначаються підприємствами самостійно, виходячи з технічного рівня, фізичного зносу основних виробничих засобів і забезпечення ремонтних робіт матеріально-технічними ресурсами.

Економічна доцільність капітального ремонту основних виробничих засобів визначається порівнянням витрат на капітальний ремонт об'єкта з вартістю аналогічного нового устаткування. Якщо вартість капітального ремонту цього об'єкта перевищує вартість аналогічного нового устаткування, то такий ремонт робити недоцільно.

Фінансування капітального ремонту на підприємстві здійснюється згідно з планом капітального ремонту. План складають на підставі кошторисно-фінансових розрахунків щодо ремонту окремих об'єктів з урахуванням чинних норм, цін, тарифів. Затверджує план керівник підприємства.

До складу витрат на капітальний ремонт включають проектно-кошторисні витрати; оплату ремонтних робіт; вартість придбання нових деталей, вузлів, агрегатів; вартість заміни зношених конструкцій і деталей у будівлях і спорудах.

Усі витрати на ремонт, у тому числі й ті, що перевищують зазначену суму, відносять на збільшення балансової вартості

основних засобів або балансової вартості окремого об'єкта основних засобів.

Витрати на капітальний ремонт орендованих основних виробничих засобів провадяться згідно з договором оренди.

Ремонт основних невиробничих засобів фінансується з прибутку, що залишається в розпорядженні підприємства, а також інших джерел, за рахунок яких фінансується поточне утримання зазначених основних засобів.

Питання для самоконтролю

1. Дайте визначення основним фондам залізничного транспорту і охарактеризуйте їх структуру.

2. Охарактеризуйте основні показники стану та ефективності використання основних засобів залізничного транспорту.

3. На які групи поділяються основні виробничі засоби з урахуванням специфіки їх виробничого призначення?

4. Які існують джерела фінансування відтворення основних засобів залізничного транспорту?

5. Назвіть основні напрями капітальних вкладень залізничного транспорту.

Розділ 3. ОБОРОТНІ ЗАСОБИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

3.1. Оборотні засоби, джерела формування та їх структура

Ми вже розглянули відносно нерухому частину майна підприємства, проте, крім основних засобів праці, для функціонування підприємства необхідні предмети праці. Вони становлять оборотні засоби або оборотні кошти підприємства.

У різних галузях національної економіки склад і структура оборотних засобів різні та залежать від типу галузі, складу витрат, виду продукції, особливостей матеріально-технічного постачання.

Склад оборотних засобів – розподіл оборотних засобів на окремі групи і види за класифікаційними ознаками. Найважливішим є розподіл оборотних засобів за елементами, так званий елементний склад.

Структура оборотних засобів – кількісне співвідношення окремих груп і видів у загальній вартості оборотних засобів.

В останні роки відбулись істотні структурні зміни в оборотних засобах підприємств України. Як свідчать дані, питома вага товарно-матеріальних цінностей зменшилась з 44,2 % до 21,6 % при різкому зростанні дебіторської заборгованості. Одночасно сума грошових коштів й інших оборотних засобів у загальній їх вартості змінилась неістотно.

Оборотні засоби – сукупність оборотних фондів та фондів обігу.

Оборотні фонди – це частина виробничих фондів підприємства, яка повністю споживається в кожному технологічному циклі виготовлення продукції і повністю переносить свою вартість на вартість цієї продукції.

Речовим змістом оборотних фондів є предмети праці, а також деякі засоби праці.

Оборотні фонди поділяються на ряд груп:

1. Виробничі запаси (предмети праці, які ще не залучені у виробничий процес і знаходяться на складах підприємства).

2. Незавершене виробництво (продукт, який ще недопрацьований).

3. Витрати майбутніх періодів (витрати на підготовку та освоєння нової продукції, що будуть погашені в майбутньому).

Фонди обігу існують паралельно з оборотними фондами у сфері обігу і до них належать:

- готова продукція на складах підприємства;
- готова продукція, яка відвантажується або знаходиться в дорозі;
- грошові кошти на розрахунковому та інших рахунках;
- грошові кошти в незавершених розрахунках;
- готівка в касі.

Оборотні засоби поповнюються за рахунок коштів, одержаних за рахунок прибуткової діяльності та вливання коштів інвесторів.

Джерелами формування оборотних засобів є:

➤ власні, до яких належать виділені підприємству при його утворенні кошти (якщо підприємства державні), статутні фонди недержавних підприємств, а також поповнення цих фондів. Поповнення може відбуватись за рахунок прибутку підприємства, а також за рахунок залучення в обіг стійких пасивів (заборгованості по заробітній платі, внесків на соціальне страхування, резервів майбутніх платежів).

- позичені;
- залучені, якими покривається нестача власних оборотних засобів (тимчасове використання частини коштів інших підприємств).

До стійких пасивів належать кредиторська заборгованість постачальникам, строк оплати яких не настав; заборгованість працівникам і службовцям; заборгованість фінансовим органам. В окремих випадках для формування оборотних засобів використовують позапланові ресурси: тимчасово вільні кошти фондів економічного стимулювання і спеціального призначення на поточному рахунку; перерозподілений прибуток; прострочені і пролонговані (відстрочені) кредити банку; прострочена

кредиторська заборгованість постачальникам і іншим організаціям.

Виділяють ще стійкі пасиви як джерела формування оборотних засобів, що мають особливе призначення. Ними розпоряджаються інші організації. До стійких пасивів також належать фонди підприємства, які спеціально не призначені для формування оборотних засобів. До них належать заборгованість із зарплати; відрахування на соціальне страхування; резерв на покриття майбутніх видатків і платежів; частина фондів економічного стимулювання, яка постійно використовується в обороті; засоби ремонтного фонду для формування залишків матеріалів на ремонт.

Співвідношення між оборотними фондами і фондами обігу в загальному обсязі оборотних засобів може видозмінюватись залежно від галузі, де працює підприємство. У промисловості спостерігається приблизне співвідношення 2/3 – оборотні фонди і 1/3 – фонди обігу.

3.2. Показники стану і використання оборотних коштів

До показників, що характеризують стан оборотних коштів, можна віднести *коефіцієнт реальної вартості* оборотних коштів у майні підприємства ($K_{p.v.}$). Цей показник визначається як відношення вартості оборотних коштів до вартості майна підприємства:

$$K_{p.v.} = \frac{\Phi_n}{M}, \quad (3.1)$$

де Φ_n — фактична наявність (вартість) оборотних коштів, грн;
 M — вартість майна підприємства, грн.

Коефіцієнт реальної вартості оборотних коштів показує, яку частку в майні підприємства вони займають. Залежно від типу виробництва, виду продукції та інших факторів ця частка може бути різною. Але бажано, щоб вона забезпечувала можливість ритмічного, безперебійного виробництва і, за необхідності, швидкої ліквідності оборотних активів.

Оборотні засоби підприємства, на відміну від основних фондів, можуть переходити з однієї форми в іншу. Обіг оборотних засобів, виміряний у часі, називається **оборотністю**. Оборотність визначає величину необхідних підприємству коштів для здійснення процесу виробництва і реалізації продукції.

Показниками оборотності оборотних засобів є:

- коефіцієнт оборотності;
- коефіцієнт завантаження;
- тривалість одного обороту.

Коефіцієнт оборотності (Коб) показує кількість оборотів за рік і визначається відношенням реалізованої за рік продукції (РП) до середньорічного залишку нормованих оборотних засобів (Зноз):

$$\text{Коб} = \text{РП} / \text{Зноз}. \quad (3.2)$$

Коефіцієнт завантаження (Кзав) – величина, обернена коефіцієнту оборотності, що показує скільки оборотних коштів підприємства припадає на одну гривню реалізованої продукції:

$$\text{Кзав} = \text{Зноз} / \text{РП}. \quad (3.3)$$

Тривалість обороту (Тоб) показує тривалість одного обороту оборотних засобів, дні і визначається як

$$\text{Тоб} = 360 / \text{Коб}. \quad (3.4)$$

Оборотність оборотних засобів безпосередньо впливає на кінцеві результати роботи підприємства. Прискорення оборотності оборотних засобів призведе до збільшення прибутку та рентабельності.

Для характеристики ефективності використання оборотних коштів на підприємствах використовуються різноманітні показники, найважливішим з яких є швидкість оборотності (табл. 3.1). Вона обчислюється в днях і характеризується періодом, за який оборотні кошти підприємства здійснюють один оборот, тобто проходять всі стадії кругообігу на підприємстві.

Таблиця 3.1

Показники використання оборотних коштів

Показник	Розрахунок показника (формула)	Характеристика
оборотність оборотного капіталу (Оок)	виручка від реалізації/середня за період вартість оборотних активів	характеризує швидкість обороту всіх ресурсів підприємства
оборотність запасів (ОЗ)	собівартість реалізованої продукції/середня за період вартість запасів	показує скільки оборотів за звітний період проходять запаси
середній вік запасів (Взп)	кількість днів у році/оборотність запасів	відображує період знаходження запасів на підприємстві
оборотність дебіторської заборгованості (Одз)	виручка від реалізації/середня за період сума дебіторської заборгованості	показує скільки оборотів за звітний період проходить дебіторська заборгованість
час обігу дебіторської заборгованості (Чодз)	кількість днів у році/оборотність дебіторської заборгованості	відображує час, необхідний для стягнення дебіторської заборгованості
тривалість операційного циклу (тоц)	час обігу дебіторської заборгованості + середній вік запасів	показує тривалість зв'язаних грошових коштів у запасах
коефіцієнт завантаження оборотних коштів (Кз)	середня за період вартість оборотних активів / виручка від реалізації	є оберненим до коефіцієнта оборотності показником. Він характеризує участь оборотних коштів у кожній гривні реалізованої продукції. Що менше оборотних коштів припадає на 1 грн обороту, то краще вони використовуються

Для характеристики ефективності використання оборотних коштів можуть використовуватись коефіцієнт ефективності (прибутковість оборотних коштів) і рентабельність. Вони обчислюються за формулами

$$K_e = \frac{\Pi}{C}; P = \frac{\Pi}{C} \cdot 100\%, \quad (3.5)$$

де K_e — коефіцієнт ефективності оборотних коштів, грн;
 Π — прибуток від реалізації продукції, грн;
 P — рентабельність оборотних коштів, %.

Якщо K_e є абсолютним показником і характеризує, скільки прибутку припадає на 1 грн оборотних коштів, то P — відносний показник, що визначає ступінь використання оборотних коштів. Чим більшим є значення першого і другого показників, тим ефективніше використовуються оборотні кошти.

Поліпшення використання оборотних коштів підприємств і підвищення ефективності виробництва можна досягти:

- через скорочення виробничих запасів товарно-матеріальних цінностей у зв'язку з переходом на оптову торгівлю та прямі економічні зв'язки з постачальниками;
- прискорення оборотності оборотних коштів за рахунок реалізації непотрібних, залежалих товарно-матеріальних цінностей.

Поліпшення використання оборотних коштів вивільняє їх. Це вивільнення може бути абсолютним і відносним.

Абсолютне вивільнення оборотних коштів — це пряме скорочення потреби в оборотних коштах проти попереднього періоду за одночасного збільшення обсягу виробництва (реалізації).

Відносне вивільнення оборотних коштів виникає тоді, коли внаслідок поліпшення їх використання підприємство з тією самою сумою оборотних коштів або з незначним їх зростанням у плановому році збільшує обсяг виробництва.

За нинішніх умов господарювання через інфляційні процеси найбільш реальним є відносне вивільнення оборотних коштів.

Ураховуючи це, слід більше уваги приділяти реалізації заходів, які сприяють відносному вивільненню оборотних коштів.

3.3. Нормування оборотних засобів підприємства

Для безперебійної роботи підприємства потрібна деяка кількість оборотних засобів на кожній стадії виробництва. При нагромадженні зовеликої кількості будь-яких з них збільшуються

затрати на виробництво, а при нестачі виникають також зайві витрати на термінове поновлення необхідних засобів. Отже, потрібно встановити, які саме оборотні засоби і в якій кількості потрібні для виробництва. Цей процес носить назву **нормування оборотних засобів** - встановлення нормативів запасів.

Крім того, виникає необхідність у плануванні фінансових ресурсів для допоміжних і підсобних, житлово-комунальних господарств, соціально-побутових та інших закладів непромислового характеру.

Найпростішим методом розрахунку оборотних засобів є **метод прямого рахунку**. Тобто на певному рівні організації виробництва розраховується запас по кожному елементу оборотних засобів.

Коефіцієнтний метод застосовується при динамічній зміні рівня виробництва. Він полягає в уточненні діючих на початок розрахункового періоду нормативів власних оборотних засобів у відповідності зі зміною в цьому періоді показників виробництва, які впливають на величину цих запасів.

Аналітичний метод базується на детальному аналізі товарно-матеріальних цінностей з подальшим коректуванням фактичних запасів і вилученням лишків.

3.3.1. Метод прямого розрахунку

Нормування оборотних активів на кожному підприємстві відбувається відповідно до кошторисів витрат на виробництво і невиробничих потреб, бізнес-плану, який відображує всі сторони комерційної діяльності.

Нормування оборотних активів становить собою досить трудомістку аналітичну діяльність, у процесі якої розробляються норми і нормативи.

Норма оборотних активів — це відносна величина, що відповідає мінімальному, економічно обґрунтованому обсягу запасів товарно-матеріальних цінностей. Вона, як правило, встановлюється в днях, але можуть використовуватись також інші відносні значення.

Норматив оборотних активів — це мінімально необхідна сума грошових коштів, що забезпечує підприємницьку діяльність підприємства.

Визначення планової потреби в оборотних коштах передбачає розроблення норм і нормативів на конкретний період – рік, півріччя, квартал.

Метод прямого розрахунку дає змогу найточніше визначити потребу в оборотних активах, оскільки враховує всі організаційно-технологічні, технічні, транспортні та інші характерні особливості, досвід і стан розрахунків. Обґрунтований розрахунок здійснюється за кожним елементом оборотних активів з урахуванням завдань виробничого плану, постачання та збуту.

Нормування оборотних коштів для створення виробничих запасів

Виробничі запаси створюються на підприємстві для забезпечення безперервного процесу виробництва продукції. У складі виробничих запасів найбільшу питому вагу мають сировина, матеріали й покупні напівфабрикати.

Норматив оборотних коштів щодо основних матеріалів визначається за формулою

$$H = O \cdot N, \quad (3.6)$$

де O – одноденні витрати сировини та матеріалів, тис. грн;

N – норма оборотних коштів, дні.

Норма оборотних коштів включає такі елементи:

- ***транспортний запас*** – визначається як різниця між часом перебування вантажу в дорозі, часом поштового пробігу розрахункових документів, їх оформлення постачальником та обробки банками. При доставці вантажів залізничним транспортом тривалість доставки розраховується діленням відстані від постачальника до складу одержувача на середньодобовий пробіг вантажів;

- **підготовчий запас** – час для прийняття, розвантаження, сортування та складування матеріалів;

- **технологічний запас** – час на підготовчі операції (сушіння лісоматеріалів, подрібнення брухту, розкроювання матеріалів), якщо вони не є складовою частиною виробничого циклу;

- **поточний запас** – залежить від частоти та рівномірності поставок, встановлюється в межах 50 % середньої тривалості інтервалу між поставками. Середній інтервал між поставками розраховується як середньозважена величина;

- **страховий запас** – встановлюється в межах 50 % поточного запасу;

- **сезонний запас**. Такий запас складається для акцій і підприємств, де недоступні цілорічні поставки;

- **гарантійний запас** - складається на випадок порушення запланованого режиму поставок і дорівнює половині поточного запасу. В економічно розвинутих країнах такий запас має меншу величину.

На підставі норм оборотних коштів, обчислених за складовими елементами, визначається норматив для окремих видів, груп і в цілому щодо сировини, основних матеріалів і покупних напівфабрикатів.

На практиці *одноденні витрати* основних матеріалів визначаються за кошторисом витрат на виробництво IV кварталу планового року без відрахування поворотних відходів. Розмір одноденних витрат за номенклатурою сировини, матеріалів і покупних напівфабрикатів розраховується діленням суми їх витрат у IV кварталі планового року на 90.

До *виробничих запасів* входять також допоміжні матеріали, паливо, тара, запасні частини та малоцінні швидкозношувані предмети, які беруть участь у створенні нової вартості і теж потребують визначення оптимальної потреби в них.

Норматив оборотних коштів допоміжних матеріалів розраховується множенням норми на величину одноденного їх витрачання за кошторисом витрат на виробництво. Норми за видами і групами допоміжних матеріалів розраховуються в такому самому порядку, як і для основних матеріалів.

Норматив оборотних коштів на паливо встановлюється для всіх видів палива (крім газу), що використовується як для технологічних цілей, так і для господарських потреб виробництва. Величина нормативу оборотних коштів на цю статтю визначається за методом, аналогічним методу розрахунку нормативу оборотних коштів на основні матеріали.

Норматив оборотних коштів щодо тари визначається множенням норми, вираженої в гривнях, на обсяг продукції в оптових цінах підприємства в плановому році. Норматив розраховується для різних видів тари: покупна, власного виробництва і разова тара, яка надходить з матеріалами і не підлягає поверненню постачальникам; яка підлягає поверненню; тарні матеріали. Норма оборотних коштів на тару визначається в гривнях на 1000 грн товарної продукції (діленням потреби в оборотних коштах на тару в плановому році на товарну продукцію в цінах реалізації).

Норматив оборотних коштів на запасні частини для ремонтів машин, устаткування і транспортних засобів визначається з урахуванням їхньої вартості за початковою оцінкою і норми оборотних коштів.

Норматив оборотних коштів на запасні частини в плановому році визначається множенням середньорічної вартості виробничого, силового обладнання і транспортних засобів, передбачених планом, на скориговану норму оборотних коштів на запасні частини.

Норматив для малоцінних і швидкозношуваних предметів залежить від складу цієї статті. Малоцінні та швидкозношувані предмети служать, як правило, менше одного року і, беручи участь у процесі виробництва, не є предметами праці. Свою вартість вони переносять на вартість продукції не повністю, а частинами.

Норматив оборотних коштів для малоцінних і швидкозношуваних предметів визначається окремо для кожної групи незалежно від характеру їх використання у виробництві: малоцінний і швидкозношуваний господарський інвентар; спеціальний одяг і спеціальне взуття; спеціальний інструмент і спеціальні пристосування; змінне обладнання; виробнича тара.

Потреба в оборотних коштах для кожної групи розраховується для створення запасів на складі та в експлуатації. У зв'язку з тим, що вартість малоцінних і швидкозношуваних предметів, які знаходяться в експлуатації, відображується в обліку за вирахуванням зносу, то, визначаючи норматив, беруть у рахунок 50 % їхньої повної вартості. Решта вартості списується на собівартість продукції під час передачі зі складу в експлуатацію. Для визначення нормативу оборотних коштів на складі малоцінні та швидкозношувані предмети враховуються за їхньою повною вартістю.

На залізничному транспорті прийнято централізовану систему забезпечення підприємств матеріальними цінностями. Постачання підприємствам залізниць усіх видів матеріалів, обладнання і запасних частин, крім палива, мастила і матеріалів верхньої будови колії, здійснюється через головні матеріальні склади залізниць і матеріальні склади відділень залізниць.

Заготівля палива здійснюється в централізованому порядку. Запаси палива створюються в лінійних паливних складах, що знаходяться в підпорядкуванні відділень залізниць. Постачанням матеріалів верхньої будови колії займається служба шляху управління залізниці. Придбані матеріали надходять від постачальників безпосередньо в дистанції колії, де і створюються їх запаси.

Основна частина виробничих запасів знаходиться на складах і базах організацій, що займаються постачанням матеріалів і палива. На місці виробництва (у локомотивних, вагонних депо, на станціях, у дистанціях колії та зв'язку тощо) необхідно також мати запас матеріальних цінностей, що в будь-який момент може бути використаний у виробництві.

Нормування оборотних засобів на виробничі запаси ведеться окремо для підприємств, що виконують постачальницькі функції (головні матеріальні склади залізниць, матеріальні склади відділень залізниць, служба колії, паливні склади відділень залізниць), і для структурних підрозділів, що безпосередньо споживають матеріальні цінності в процесі виробництва.

Нормування оборотних коштів у незавершеному виробництві і витратах майбутніх періодів

Незавершене виробництво – один з найважливіших напрямків авансування оборотних коштів. Його питома вага в промисловості перевищує 20 % загальної вартості оборотних коштів. Незавершеним виробництвом вважають незавершене виготовлення продукції на всіх стадіях виробничого процесу з моменту першої операції і до здачі готової продукції на склад. Його обсяг залежить від типу виробництва, тривалості виробничого циклу, розподілу витрат протягом виробничого циклу (обсяг незавершеного виробництва зростає, якщо більше витрат здійснюється на початку виробничого циклу).

Норматив оборотних коштів для незавершеного виробництва

$$H = 3 * D * K, \quad (3.7)$$

де 3 – одноденні витрати за планом IV кварталу, тис. грн;

D – тривалість виробничого циклу, дні;

K – коефіцієнт зростання витрат.

Норма оборотних коштів для незавершеного виробництва визначається множенням тривалості виробничого циклу на коефіцієнт зростання витрат.

Одноденні витрати обчислюються діленням витрат на випуск валової продукції (за виробничою собівартістю) у IV кварталі планового року на 90.

Коефіцієнт зростання витрат характеризує ступінь готовності виробів у незавершеному виробництві, тобто відношення витрат у незавершеному виробництві до всієї собівартості готової продукції, визначається за формулою

$$K = (A + 0,5 * B) / (A + B), \quad (3.8)$$

де A – витрати, які здійснюються одноразово на початку виробничого циклу;

B – наступні витрати, які включаються в собівартість продукції.

Витрати майбутніх періодів включають виробничі витрати, здійснені в даному плановому періоді, що їх буде віднесено на собівартість продукції, яка випускатиметься в наступні періоди. До них належать витрати, пов'язані з підготовкою нових виробництв і нових видів продукції, якщо вони не фінансуються з фонду розвитку виробництва, витрати, пов'язані з проведенням гірничих розробок, гірничопідготовчих та інших робіт.

Норматив оборотних коштів на витрати майбутніх періодів

$$H = C_0 + P_n - P_v, \quad (3.9)$$

де C_0 – сума коштів, які вкладені в ці витрати на початок запланованого періоду, за вирахуванням отриманих банківських кредитів;

P_n – витрати, що проводяться в плановому році, передбачені відповідними кошторисами;

P_v – витрати, які включають в собівартість продукції запланованого року та передбачені кошторисом виробництва.

Нормування оборотних коштів для створення запасів готової продукції

До готової продукції належать вироби, завершені виробництвом, прийняті технічним контролем підприємства і здані на склад або прийняті замовником відповідно до затвердженого порядку приймання продукції.

Норматив оборотних коштів для готової продукції визначається як

$$H = Z * P, \quad (3.10)$$

де Z – одноденний випуск продукції в IV кварталі планового року за виробничою собівартістю, грн;

P – норма запасу оборотних коштів для готової продукції, дні.

Норма запасу оборотних коштів для готової продукції обчислюється в днях і включає такі елементи: час на

комплектування виробів для поставки, упакування продукції, час на оформлення і здачу платіжних документів у банк. Час на окремі операції визначається розрахунковим способом.

Визначення сукупного нормативу оборотних коштів підприємства на рік

Сукупний норматив оборотних коштів підприємства на плановий рік визначається підсумовуванням нормативів за кожною статтею нормованих оборотних коштів. Виходячи з загальної потреби підприємства в оборотних коштах розраховують приріст (зменшення) їхнього нормативу в запланованому періоді. Ці дані використовуються під час складання фінансового плану. У фінансовому плані для покриття приросту нормативу оборотних коштів мають бути забезпечені відповідні джерела.

3.3.2. Економічний метод

Особливість визначення потреби в оборотних коштах економічним методом полягає в тому, що обчислений методом прямого розрахунку норматив на поточний рік ділять на дві частини. До першої частини відносять нормативи оборотних коштів за статтями, розмір яких прямо залежить від обсягу витрат на виробництво: сировина, основні матеріали, покупні напівфабрикати, допоміжні матеріали, тара, незавершене виробництво та готова продукція (виробничий норматив). До другої частини включають ті статті нормованих оборотних коштів, розмір яких прямо не залежить від зміни витрат на виробництво: запасні частини для ремонтів устаткування, малоцінні і швидкозношувані предмети, витрати майбутніх періодів (невиробничий норматив).

Для визначення нормативу оборотних коштів на плановий рік виробничий норматив збільшується відповідно до темпів зростання виробничої програми в плановому періоді.

На відміну від методу прямого розрахунку, який є досить трудомістким, економічний метод не потребує виконання складних розрахунків.

Питання для самоконтролю

1. Дайте визначення оборотним засобам і охарактеризуйте їх структуру.
2. Які існують джерела фінансування оборотних засобів?
3. Охарактеризуйте показники стану і використання оборотних коштів підприємств.
4. У чому полягає сутність системи нормування оборотних засобів підприємств залізничного транспорту?
5. Назвіть елементи нормування оборотних коштів.

Розділ 4. ДОХОДИ ЗАЛІЗНИЦЬ

4.1 Економічна сутність доходів

Дохід є виручкою підприємства від реалізації продукції, надання послуг та виконання робіт без урахування податку на додану вартість та акцизний збір.

Найпоширенішим серед сучасних економістів стало визначення поняття «*дохід підприємства*» як суми виручки від реалізації продукції і майна, а також від здійснення позареалізаційних операцій.

Бухгалтерський підхід до поняття «дохід підприємства» переважно базується на терміні «економічна вигода». Такий зміст цієї категорії визначено в Міжнародному стандарті фінансової звітності 18 «Дохід»: «*Дохід* – це валове надходження економічних вигод протягом певного періоду, що виникає у ході звичайної діяльності суб'єкта господарювання, коли власний капітал зростає в результаті цього надходження, а не в результаті внесків учасників капіталу». Аналогічне поняття в Національному стандарті бухгалтерського обліку – П(С)БО 3 «Звіт про фінансові результати» інтерпретується так: «*Доходи* – це збільшення економічних вигод у вигляді надходжень активів або зменшення зобов'язань, які призводять до зростання власного капіталу (крім зростання власного капіталу за рахунок внесків учасників (власників) за звітний період».

На відміну від широкого трактування поняття «дохід підприємства» як за економічним, так і за бухгалтерським підходом, вузьке трактування цього поняття суттєво обмежує його зміст за кількісними параметрами.

Економісти, що тримаються цього підходу, зводять поняття «дохід підприємства» лише до тієї частини валової виручки і результатів позареалізаційних операцій, що включає лише витрати на оплату праці та прибуток. З метою відображення в обліку і фінансовій звітності, зокрема у Звіті про прибутки та збитки, доходи поділяються за видами діяльності (рис. 4.1).

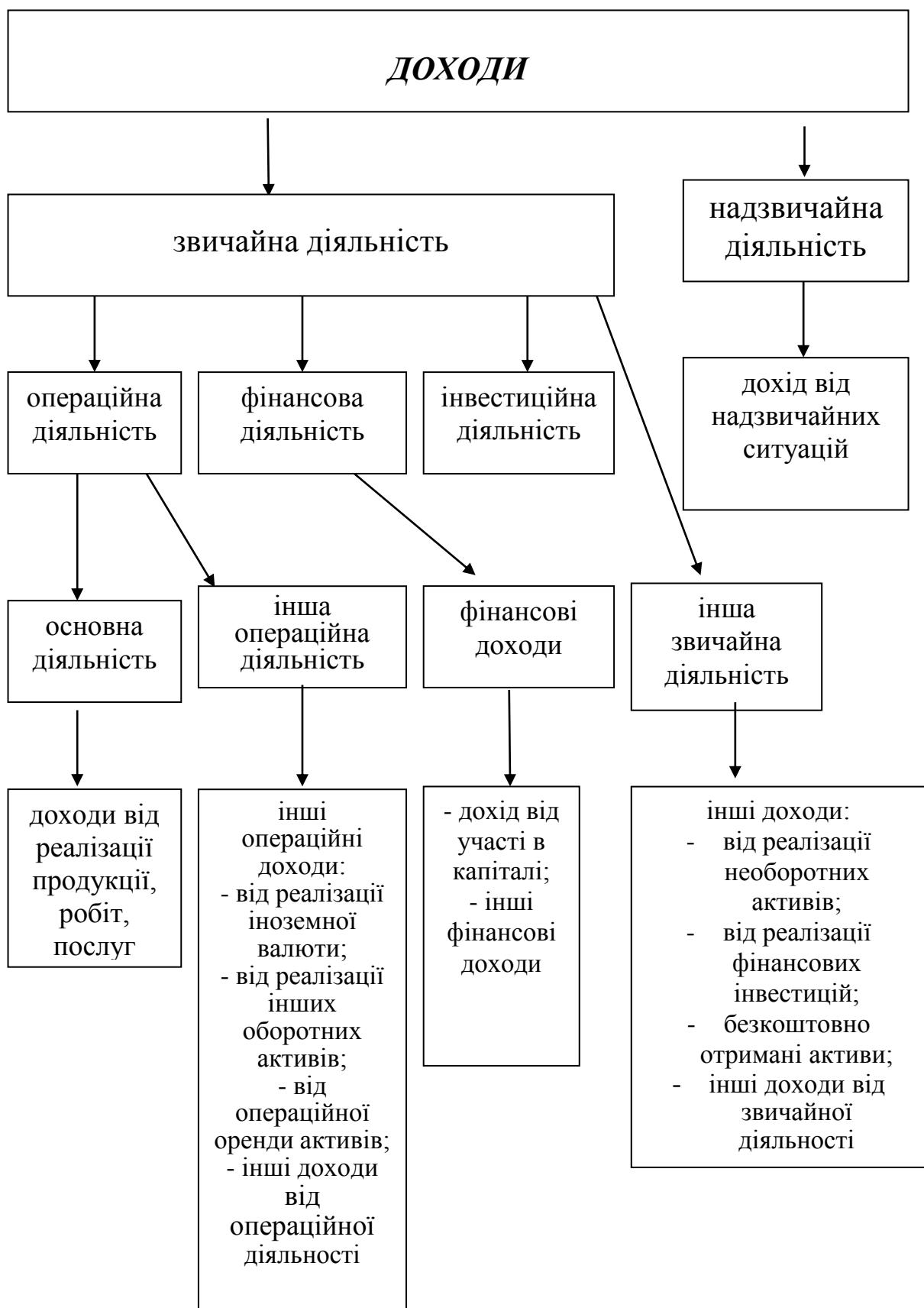


Рис. 4.1. Класифікація доходів підприємства

Розглянувши рисунок, бачимо, що *дохід поділяється на такі групи:*

- дохід від реалізації;
- інші операційні доходи;
- дохід від участі в капіталі;
- інші фінансові доходи;
- інші доходи;
- надзвичайні доходи.

Дохід від реалізації продукції, робіт, послуг відображує загальний дохід (виручка) від реалізації:

- товарної продукції;
- товарних послуг;
- нетоварних послуг структурних підрозділів, що не належать до промислової діяльності.

Дохід від реалізації продукції відображує загальний дохід (виручку) від реалізації, тобто без відрахування наданих знижок, повернення проданих товарів і податків із продажу.

До *інших операційних доходів* належать доходи від реалізації іноземної валюти; доходи від реалізації інших оборотних активів (виробничих запасів, малоцінних предметів та ін.); доходи від операційної оренди активів (майна); доходи від операційної курсової різниці по операціях в іноземній валюті; суми отриманих штрафів, пені, неустойок і інших санкцій за порушення господарських договорів, що визнані боржником чи по яких отримано рішення суду, арбітражного суду про їх стягнення; доходи від списання кредиторської заборгованості, по якій минув термін давності позову; відшкодування раніше списаних активів (надходження боргів, списаних у якості безнадійних); суми отриманих грантів і субсидій; інші доходи від операційної діяльності.

До складу *доходу від участі в капіталі* включається дохід від інвестицій, здійснених в асоційовані, дочірні чи спільні підприємства, облік яких ведеться за методом участі в капіталі.

До *інших фінансових доходів* належать доходи, що виникають у ході фінансової діяльності підприємства, зокрема дивіденди від підприємств, що не є асоційованими, дочірніми і спільними; проценти по облігаціях і інших цінних паперах; інші доходи від фінансової діяльності.

В *інші доходи* включаються дохід від реалізації фінансових інвестицій; дохід від реалізації необоротних активів; дохід від реалізації майнових комплексів; дохід від неопераційної курсової різниці; дохід від безоплатно отриманих активів; інші доходи, що виникають у процесі звичайної діяльності, але не пов'язані з операційною діяльністю підприємства.

Надзвичайні доходи – доходи, що виникли внаслідок надзвичайних подій (стихійних лих, пожеж, техногенних аварій і т. п.). До них належать відшкодування втрат від надзвичайних подій, включаючи відшкодування витрат на попередження втрат від стихійних лих і техногенних аварій; доходи від інших подій чи операцій, що відповідають визначенню надзвичайних подій.

Зважаючи на особливості наведених вище джерел формування сукупного доходу підприємства, можна визначити такі *завдання управління його доходами*:

- збільшення абсолютної величини доходів підприємства в цілому та за окремими джерелами їх формування;

- збільшення у структурі доходів підприємства частки чистого доходу;

- забезпечення стабільності надходження доходів, а також обмеження впливу на формування доходів підприємства надзвичайних подій, прогнозування та оцінювання впливу яких є проблематичним;

- забезпечення зростання у структурі чистого доходу підприємства доходів, отриманих від основної діяльності;

- прискорення отримання доходів шляхом зменшення проміжку часу між їх формальним визнанням (момент визнання доходів з метою оподаткування – за першою подією) і реальним отриманням (момент надходження грошових коштів від контрагента).

Дохід визнається в разі додержання таких умов:

- при збільшенні активу або погашенні зобов'язань, які призводять до збільшення власного капіталу підприємства (за винятком зростання капіталу за рахунок внесків засновників підприємства);

- оцінка доходу може бути достовірно визначена.

Не визнаються доходами, оскільки не є економічними вигодами, які надходять на підприємство і не призводять до

збільшення власного капіталу, суми, одержані від імені третіх осіб, такі як:

➤ податок на додану вартість, акцизи, інші податки і обов'язкові платежі, що підлягають перерахуванню до бюджету і позабюджетних фондів;

➤ надходження за договорами комісії, агентськими та іншими аналогічними договорами на користь комітента, принципала тощо;

➤ попередня оплата (аванс у рахунок оплати) продукції (товарів, робіт, послуг);

➤ завдаток під заставу або в погашення позики, якщо це передбачено відповідним договором;

➤ надходження, що належать іншим особам.

Разом із тим вищеназвані суми не включаються тільки до суми чистого доходу підприємства.

У бухгалтерському обліку і фінансовій звітності доходи відображуються в момент їхнього виникнення незалежно від дати надходження або сплати грошових коштів — це означає, що облік доходів і складання звітності здійснюється на підставі облікового принципу нарахування. Складена за принципом нарахування фінансова звітність інформує користувача не лише про проведені операції, які супроводжувались виплатою або одержанням грошових коштів, але й про зобов'язання сплатити грошові кошти в майбутньому та про ресурси, наведені у грошовому вираженні, які будуть отримані в майбутньому.

Отже, справжнім доходом є **чистий дохід (виручка) від реалізації продукції** (товарів, робіт, послуг) (ЧД), який розраховується шляхом вирахування з доходу від реалізації продукції (Д) податку на додану вартість (ПДВ), акцизного збору (АЗ), інших зборів або податків з обороту (ІЗП) та інших відрахувань з доходу (ІВ), тобто

$$\text{ЧД} = \text{Д} - \text{ПДВ} - \text{АЗ} - \text{ІЗП} - \text{ІВ}. \quad (4.1)$$

Якщо дохід від операції неможливо достовірно оцінити і нема впевненості у відшкодуванні зазнаних витрат, дохід не визнається, а витрати визнаються як витрати звітного періоду.

4.2. Склад доходів залізниць

Сума грошових коштів, отриманих залізницею за виконані перевезення, надані послуги та реалізовану продукцію, називається *доходом залізниці*.

Слід розрізняти поняття доходи залізниць і дохідні надходження. *Дохідні надходження* являють собою суму грошових коштів, отриману залізницями за перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти і від додаткових зборів.

Доходи ж залізниці являють собою суми, належні за виконані перевезення конкретно даною залізницею в її межах.

Залізничний транспорт – складне багатогалузеве господарство. Разом з підприємствами, зайнятими перевізним процесом (станції, локомотивні, вагонні депо та ін.), до складу залізниці входять промислові підприємства, будівельні та інші організації. Це і визначає склад його доходів.

До доходів залізниць належать:

➤ доходи від перевезень вантажів, пасажирів, багажу і пошти, а так само від надання інших послуг, пов'язаних з перевезеннями;

➤ доходи промислових підприємств: заводів з ремонту рухомого складу, ливарно-механічних, стрілочних, рейкозварювальних, з виготовлення запасних частин, електромеханічних; кар'єрів, електростанцій, шпалопросочувальних і щебеневих заводів і постачальних організацій;

➤ доходи від виконання будівельно-монтажних робіт і капітального ремонту, від експлуатації житлово-комунального господарства, реалізації палива і матеріалів, реалізації продукції і послуг підсобно-допоміжних підприємств.

До *додаткових зборів* належить плата за різні послуги, надані при перевезеннях вантажів і пасажирів, вартість яких не включена в тарифи на їх перевезення: збори за зберігання вантажу, зважування та перевірку ваги, дезінсекцію вагонів і дверних щитів, заражених шкідниками, збір за користування стяжками і стропами, збір на відшкодування витрат пов'язаних з передачею вантажів іншим організаціям, супроводження

вантажів, експедиторські операції, вантажно-розвантажувальні роботи на шляху сполучення.

Доходи залізниць від перевезень є основним джерелом покриття експлуатаційних витрат, а також формування прибутку, фінансування капітальних вкладень і приріст оборотних засобів.

Особливу групу доходів являють собою місцеві доходи залізничних пасажирських і вантажних станцій, а також місцеві доходи управлінь залізниць.

Місцеві доходи станцій включають у себе доходи від попереднього продажу квитків, експлуатації камер схову, доставки багажу, передачі інформації та реклами, експлуатації кімнат відпочинку пасажирів та інші доходи, одержувані за надані пасажирам послуги. До цієї ж групи доходів належить орендна плата за приміщення, що здаються під перукарні, ресторани, буфети, ларки; доходи від довідкових та інформаційних бюро; збори за зважування вантажу та ін.

Використання зазначених доходів має строго цільове призначення. Вони спрямовуються на здійснення заходів щодо:

➤ розвитку матеріально-технічної бази пасажирського та вантажного господарств станцій, щодо поліпшення обслуговування пасажирів, відправників та одержувачів вантажів, утримання штату працівників, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, благоустроєм вокзалів;

➤ преміювання працівників, які утримуються за рахунок місцевих доходів залізничних станцій; придбання та поточного ремонту малоцінного інвентарю, при придбанні спецодягу, мила, канцелярського приладдя, погашення знижки з вартості форменого одягу, оплати транспортних і поштово-телеграфних витрат;

➤ опалення, освітлення, водопостачання, озеленення, утримання в чистоті приміщень, від експлуатації яких надходять місцеві доходи станцій, поточного ремонту цих приміщень, амортизаційних відрахувань;

➤ придбання та поточного ремонту малоцінного інвентарю для вокзального господарства, виготовлення та придбання бирок, проволоки для пломб, що використовуються для вантажних станцій;

➤ механізації та автоматизації окремих процесів роботи;

➤ фінансування капітального ремонту до 20 % і капітальних вкладень до 15 % сум місцевих доходів станцій;

➤ інших витрат, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів.

До 25 % місцевих доходів станцій і госпрозрахункових вокзалів може бути перерозподілено начальниками залізниць між станціями, що не мають місцевих доходів.

До *місцевих доходів управлінь залізниць* належать штрафи:

- які стягуються з вантажовідправників і вантажоодержувачів за порушення умов перевезень, за невиконання плану перевезень, простій вагонів;

- за невнесення провізних платежів при здачі вантажів до перевезень;

- пред'явлення вантажу, забороненого до перевезення або вантажу, що вимагає при перевезенні особливих запобіжних заходів;

- неправильне зазначення найменування або властивостей вантажу;

- неправильне зазначення вантажовідправником у накладній найменування вантажу, за безквитковий проїзд пасажирів;

- зайве провезення ручної поклажі без оплати тарифу.

За рахунок отриманих штрафів залізниці сплачують вантажовідправником і вантажоодержувачам штрафи за невиконання умов перевезень; невиконання відповідального плану, прострочення в доставці вантажів, здійснюють витрати з утримання додаткового штату контролерів-ревізорів і виплачують їм премії.

Значна сума доходів на залізницях надходить від діяльності підсобних підприємств і господарств.

Доходи від підсобних підприємств і господарств поділяються на групи: від промислового виробництва, непромислового виробництва і непромислових господарств.

До *першої групи* належать доходи від виробничої діяльності піщаних і кам'яних кар'єрів, ремонтних майстерень, цехів локомотивних і вагонних депо з ремонту рухомого складу, обладнання, механізмів для інших відомств і підприємств.

До другої групи належать доходи від робіт з капітального ремонту, виконуваних колійними машинними станціями; ремонтних робіт, здійснених дистанціями будівель і споруд; інших робіт, включаючи капітальний ремонт будівельного характеру, що виконується внутрішньопідрядним способом.

До третьої групи належать доходи від вантажно-розвантажувальних робіт; контор з обслуговування пасажирів; транспортно-експедиторських операцій, експлуатації кутопідйомних кранів, автомобільного транспорту; зданих в оренду локомотивів тощо.

До особливої групи належать доходи житлово-комунальних підприємств залізниць. Вони складаються з доходів від експлуатації житлового фонду (квартирна плата, орендна плата за нежитлові приміщення); доходів від комунального господарства (бань, пралень та ін.).

4.3. Формування доходів залізниць

Важливою економічною проблемою на залізничному транспорті є система формування доходів залізниць. Споживачі транспортної продукції оплачують вартість перевезення за єдиними мережевими тарифами.

На залізниці формуються доходи від перевезень на основі єдиних тарифів на перевезення вантажів і пасажирів.

При перевезеннях вантажів і пасажирів у прямому сполученні процес перевезення здійснюється декількома залізницями, тому провізні платежі, отримані за перевезення вантажів, пасажирів і багажу, централізуються. При цьому слід визначити участь кожної залізниці в дохідних надходженнях прямого сполучення і розподіляти їх відповідно між залізницями, які беруть участь у перевезенні; встановити контроль за якістю перевезень, дотриманням термінів доставки в прямому сполученні і встановити заходи відповідальності при порушенні норм Статуту.

Розподіл дохідних надходжень від вантажних перевезень

Як результат обробки ІРЦ дорожніх відомостей з зазначенням у них ваги вантажу, дальності перевезення, плати за провіз, додаткових зборів складається форма ЦО-12, яка містить:

- а) обсяг перевезень за видами сполучень: пряме, місцеве;
- б) суми провізних платежів по кожному з 244 найменувань вантажів.

Фінансове управління ПАТ «Укрзалізниця» розподіляє дохідні надходження за даними ЦО-12 таким чином. Із загальної суми дохідних надходжень від вантажних перевезень:

1) відраховуються суми нерозподілених доходів, тобто доходів конкретних залізниць:

- доходи від перевезень у місцевому сполученні;
- доходи від господарських перевезень;
- додаткові збори.

Доходи від перевезень у місцевому сполученні D_{gm} визначаються за формулою

$$D_{gm} = \sum P l_{gm} \cdot d_{gm} / 10, \quad (4.2)$$

де $\sum P l_{gm}$ – вантажооборот у місцевому сполученні, ткм;

d_{gm} – дохідна ставка за 10 ткм у місцевому сполученні, к.

Додаткові збори $D_{гдоп}$ – це збори за різні послуги, вартість яких не включається у тариф. *Наприклад*, це доходи:

- за зберігання вантажу та вантажобагажу;
- вимірювання та перевірку ваги;
- подачу та забирання вагонів;
- маневрову роботу;
- повідомлення одержувача про прибуття вантажу;
- промивку та очищення вагонів;
- використання стропів і стяжок;
- супроводження вантажу;
- навантажувальні та розвантажувальні роботи по шляху прямування;

2) віднімаються суми доходів за початково-кінцеві операції $D_{гпоч(кін)} = D_{гкін}$, визначені по залізницях розрахунковим шляхом:

$$D_{гпоч(кін)} = V_{п.(в)} \cdot P / Ц_{п.(в)}, \quad (4.3)$$

де $D_{гпоч(кін)}$ – доходи за початкову (кінцеву) операцію, грн;

$V_{п.(в)}$ – обсяг навантаження (вивантаження), т;

$P/Ц_{п.(в)}$ – розрахункова ціна за одну тону навантаженого (вивантаженого) вантажу, к.;

3) **залишкова сума дохідних надходжень** – це доходи за рухому вантажну операцію або доходи за перевезення вантажів у прямому сполученні $D_{гпр}$:

$$D_{гпр} = D_g - D_{гм} - D_{ггосп} - D_{гдоп} - D_{гпоч} - D_{гкін}, \quad (4.4)$$

де D_g – загальна сума надходжень;

$D_{гм}$ – доходи від перевезень у місцевому сполученні по мережі залізниць;

$D_{ггосп}$ – доходи від господарських перевезень по мережі залізниць;

$D_{гдоп}$ – додаткові збори по мережі залізниць;

$D_{гпоч}$ – доходи від виконаних початкових операцій;

$D_{гкін}$ – доходи від виконаних кінцевих операцій.

Далі визначаємо середньомережеву дохідну ставку:

$$d_{гпр} = D_{гпр} / \sum PL_{гпр} \cdot 10, \quad (4.5)$$

де $d_{гпр}$ – середньомережева дохідна ставка за 10 ткм у прямому сполученні, к.;

$D_{гпр}$ – доходи за рухому операцію, грн;

$\sum PL_{гпр}$ – обсяг вантажообороту по всій мережі залізниць, ткм.

Далі шляхом множення середньомережевої дохідної ставки на фактично виконані по кожній залізниці обсяги перевезень підраховують суму доходів окремих залізниць.

Розподіл дохідних надходжень від пасажирських перевезень

Розподіл дохідних надходжень від пасажирських перевезень здійснюється в такій послідовності.

Із загальної суми дохідних надходжень відраховуються:

1) суми доходів, які не розподіляються між залізницями:

- доходи від перевезень пасажирів у місцевому сполученні;

- доходи від перевезення пасажирів у приміському сполученні;
- доходи за початкову операцію.

Доходи від перевезення пасажирів у місцевому сполученні $D_{рм}$ визначаються як

$$D_{рм} = d_{рм} \cdot \sum PL_{рм} / 10, \quad (4.6)$$

де $D_{рм}$ – доходи від перевезень пасажирів у місцевому сполученні, грн;

$d_{рм}$ – дохідна ставка за 10 пас. км у місцевому сполученні, к.;

$\sum PL_{рм}$ – обсяг пасажирообороту в місцевому сполученні, ткм.

Доходи за початкову операцію $D_{рпоч}$ (формування пасажирських потягів) визначають за показниками зі звітів залізниць – кількістю сформованих і відправлених потягів у відповідності з розкладом руху поїздів і диференційованим залежно від довжини пробігу потяга розрахунковим цінам за один потяг;

2) суми доходів, які визначаються для залізниць розрахунковим шляхом:

- доходи від перевезення пошти;
- доходи від перевезення багажу.

Доходи від перевезення пошти та багажу $D_{рпош}$, $D_{рбаг}$ розподіляються між залізницями пропорційно пробігу в їх границях поштових і багажних вагонів.

Сума дохідних надходжень, що залишилися, – це доходи від пасажирообороту в прямому сполученні $D_{рпр}$, що розподіляються пропорційно пасажирообороту по залізницях у прямому сполученні.

Для цього необхідно визначити середньомережеву дохідну ставку в прямому сполученні:

$$d_{рпр} = D_{рпр} / \sum PL_{рпр} \cdot 10, \quad (4.7)$$

де $d_{рпр}$ – середньомережева дохідна ставка за 10 пас. км у прямому сполученні, к.;

D_{ppp} – дохідні надходження від перевезень у прямому сполученні, грн;

$\sum PL_{ppp}$ – обсяг пасажирських перевезень по мережі залізниць, пас. км.

Таким чином доходи залізниці – це:

1. Доходи від вантажних перевезень:

1) доходи від вантажообороту в прямому сполученні:

- вантажооборот, млн ткм;
- дохідна ставка, к./10 ткм;

2) доходи від вантажообороту в місцевому сполученні:

- вантажооборот, млн ткм;
- дохідна ставка, к./10 ткм;

3) доходи від господарських перевезень;

4) доходи від початкової операції;

5) доходи від кінцевої операції.

2. Доходи від пасажирських перевезень:

1) доходи від перевезень пасажирів у прямому сполученні:

- пасажирооборот, млн пас. км;
- дохідна ставка, к./10 пас. км;

2) доходи від перевезень пасажирів в місцевому сполученні:

- пасажирооборот, млн пас. км;
- дохідна ставка, к./10 пас. км;

3) доходи від перевезень пасажирів у приміському сполученні:

- пасажирооборот, млн пас. км;
- дохідна ставка, к./10 пас. км;

4) доходи від початкової операції;

5) доходи від перевезень багажу;

6) доходи від перевезень пошти.

Далі шляхом підсумовування окремих статей доходів від вантажних перевезень знаходимо доходи залізниць від вантажних перевезень.

Складаючи статті доходів від пасажирських перевезень, а також доходи від перевезення багажу та пошти, знаходимо доходи від пасажирських перевезень.

Загальна сума доходів залізниці від перевезень визначається складанням доходів від вантажних і пасажирських перевезень.

4.4. Шляхи підвищення дохідності залізниць

Доходи від перевезень є одним з основних джерел формування прибутку, тому велике значення має пошук шляхів збільшення їх на залізницях.

Одним з резервів підвищення прибутковості є прискорення обороту вагонів додаткового залучення їх для перевезення вантажів. Прискорення обороту вагонів залежить від злагодженої роботи всіх ланок залізничного конвеєра і від того, як організована робота на під'їзних коліях підприємств, від виконання вантажних операцій у встановлені терміни. Джерелом підвищення прибутковості є мобілізація навантажувальних ресурсів, максимальне поліпшення використання вантажопідйомності і місткості вагонів. Важливо також забезпечити виконання статичного навантаження вагона не тільки в цілому, але й по кожному найменуванню вантажу окремо. У цих цілях необхідно використовувати рухомий склад для навантаження тих вантажів, для перевезення яких він призначений.

Істотним резервом підвищення прибутковості є використання вантажних вагонів, що прямують до порожніх напрямків і завантаження цих вагонів попутними вантажами.

Для підвищення прибутковості важливе значення має розширення послуг, що надаються залізничним транспортом при перевезеннях вантажів вантажовідправників і вантажоодержувачів.

Слід систематично забезпечувати повноту і своєчасність надходження доходів від вантажних перевезень. Велике значення тут має організація контролю за надходженням доходів. На практиці не завжди забезпечується повне стягнення зборів за подачу вагонів, маневрову роботу, зберігання вантажів та інших платежів. Тут важливо, щоб вантажні, комерційні працівники станції забезпечували повне стягнення зборів, а фінансові працівники підвищили рівень контрольно-ревізійної роботи.

Прибутковість залізниць від пасажирських перевезень може бути підвищена за рахунок усунення безквиткового проїзду і

провозу зайвої ручної поклажі в поїздах без оплати тарифу, ліквідації недоліків в організації продажу квитків. Велике значення має правильне і своєчасне призначення додаткових пасажирських поїздів на ділянках з виникаючими більшими пасажиропотоками, своєчасне скасування поїздів при зниженні обсягу перевезень. Слід розширювати послуги, що надаються пасажирам від попереднього продажу квитків, доставки пасажирам квитків і багажу. Рівень доходів багато в чому визначається правильною побудовою тарифів. Тарифи повинні покривати витрати, пов'язані з перевезеннями того чи іншого вантажу і забезпечувати необхідний рівень рентабельності.

Велике значення має організація на залізничному транспорті роботи з контролю доходів. *На працівників за контролем доходів покладається* забезпечення повного і своєчасного надходження всіх доходів, які належать залізничному транспорту, забезпечення збереження грошових коштів, проведення заходів щодо попередження й виявлення зловживань, боротьба з розтратою коштів і забезпечення достовірності звітності. Це має сприяти забезпеченню підвищенню рентабельності залізничного транспорту. Контроль за достовірністю стягнутих сум і своєчасністю надходжень всієї виручки від перевезень вантажів, пасажирів і від інших операцій, у тому числі комісійних зборів, облік дохідних надходжень, здійснюються шляхом обліку квитків і бланків суворого обліку, контрольної перевірки первинних перевізних документів.

Питання для самоконтролю

1. У чому полягає економічна сутність доходів?
2. Охарактеризуйте склад доходів залізниць.
3. Як розподіляються дохідні надходження від перевезень на залізничному транспорті в Україні?
4. Які існують джерела формування доходів залізниць?
5. Назвіть шляхи підвищення дохідності залізниць.

Розділ 5. ВИТРАТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

5.1. Формування витрат підприємств

У процесі своєї виробничої діяльності підприємство проводить безліч фінансово-господарських операцій і постійно несе витрати, пов'язані з їх проведенням. Одні групи витрат безпосередньо пов'язані зі здійсненням конкретної операції (із конкретним об'єктом витрат), інші мають загальний характер і необхідні для забезпечення функціонування підприємства в цілому. Усі витрати – і матеріальні, і трудові, і фінансові - підприємство здійснює для забезпечення своєї безперервної виробничої діяльності.

Операційні витрати є основною складовою витрат підприємства (рис. 5.1). До них входять виробнича собівартість реалізованої продукції, адміністративні витрати, витрати на збут, інші операційні витрати. **До виробничої собівартості включають:**

- прямі матеріальні витрати;
- прямі витрати на оплату праці;
- інші прямі витрати;
- загальновиробничі витрати.

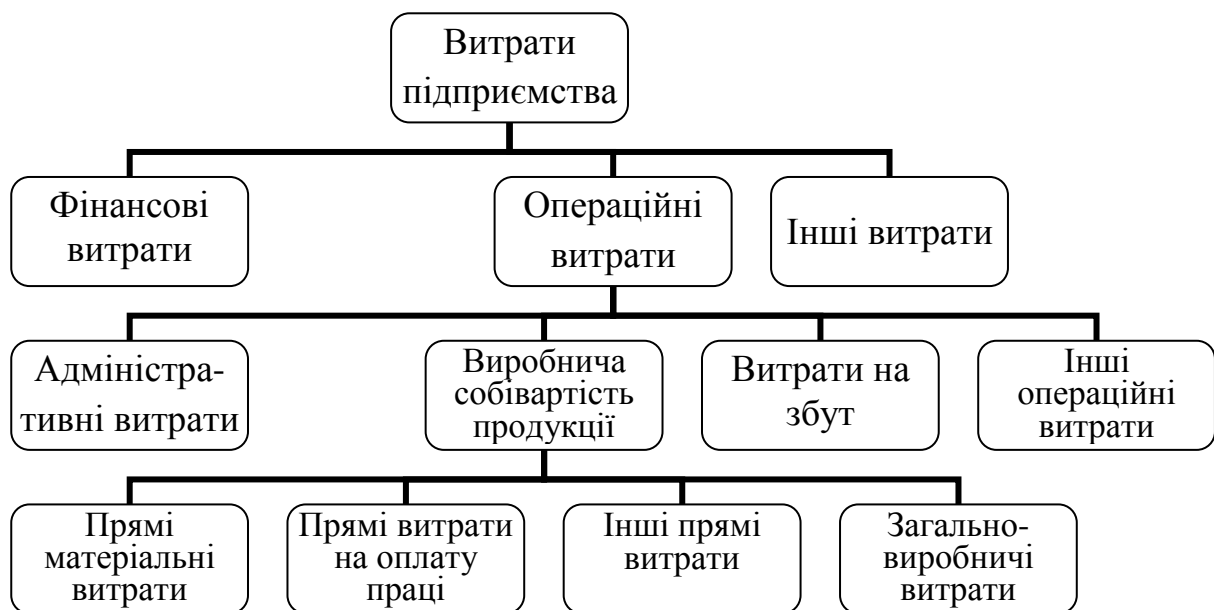


Рис. 5.1. Структура витрат підприємства

До складу прямих матеріальних витрат входять вартість сировини та основних матеріалів, що є основою продукції, яку виробляють, купівельних напівфабрикатів, комплектуючих виробів, допоміжних та інших матеріалів, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат.

Прямі витрати на оплату праці — це заробітна плата та інші виплати працівникам, які займаються виробництвом продукції, виконанням робіт або наданням послуг.

До складу інших прямих витрат входять усі інші виробничі витрати, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат, зокрема відрахування на соціальні заходи, плата за оренду земельних і майнових паїв, амортизація виробничих основних засобів тощо.

До складу загальновиробничих витрат включають:

➤ витрати на управління виробництвом (оплата праці апарату управління цехами, дільницями тощо; відрахування на соціальні заходи і медичне страхування апарату управління; витрати на оплату службових відряджень персоналу цехів, дільниць тощо);

➤ амортизацію основних засобів і нематеріальних активів загальновиробничого призначення;

➤ витрати на утримання, експлуатацію, ремонт, страхування, операційну оренду основних засобів, інших необоротних активів загальновиробничого призначення;

➤ витрати на вдосконалення технології та організації виробництва;

➤ витрати на опалення, освітлення, водопостачання та інше утримання виробничих приміщень;

➤ витрати на обслуговування виробничого процесу (оплата праці загальновиробничого персоналу, відрахування на соціальні заходи, медичне страхування працівників та апарату управління виробництвом, витрати на здійснення технологічного контролю за виробничими процесами та якістю продукції, робіт, послуг);

➤ витрати на охорону праці, техніку безпеки та охорону навколишнього природного середовища;

➤ інші витрати (втрати від браку, оплата простоїв тощо).

Витрати, пов'язані з операційною діяльністю, які не входять до собівартості реалізованої продукції, поділяють на адміністративні, витрати на збут та інші операційні витрати.

До адміністративних витрат відносять такі загальногосподарські витрати, спрямовані на обслуговування та управління підприємством:

- загальні корпоративні витрати (організаційні витрати, витрати на проведення річних зборів, представницькі витрати тощо);

- витрати на службові відрядження та утримання апарату управління підприємством, а також іншого загальногосподарського персоналу;

- витрати на утримання основних засобів, інших матеріальних необоротних активів загальногосподарського використання (операційна оренда, страхування майна, амортизація, ремонт, опалення, освітлення, водопостачання, охорона тощо);

- винагороди за професійні послуги (юридичні, аудиторські, з оцінки майна тощо);

- витрати на зв'язок (поштові, телеграфні, телефонні, телекс, факс тощо);

- амортизація нематеріальних активів загальногосподарського використання;

- податки, збори та інші передбачені законодавством обов'язкові платежі (крім податків, зборів та обов'язкових платежів, які включають до виробничої собівартості продукції, робіт, послуг);

- плата за розрахунково-касове обслуговування та інші послуги банків;

- інші витрати загальногосподарського призначення.

Витрати на збут — це витрати, пов'язані з реалізацією продукції, тобто витрати:

- пакувальних матеріалів для затарювання готової продукції;

- на ремонт тари;

- на оплату праці та комісійні винагороди продавцям, торговим агентам і працівникам підрозділів, що забезпечують збут;

- на рекламу та дослідження ринку (маркетинг);
- на передпродажну підготовку товарів;
- на відрядження працівників, зайнятих збутом;
- на утримання основних засобів, інших матеріальних необоротних активів, пов'язаних зі збутом продукції, товарів, робіт, послуг (операційна оренда, страхування, амортизація, ремонт, опалення, освітлення, охорона);
- на транспортування і страхування готової продукції;
- на гарантійний ремонт і гарантійне обслуговування;
- інші витрати, пов'язані зі збутом продукції.

До інших операційних витрат належать:

- витрати на дослідження та розробки;
- собівартість реалізованої іноземної валюти;
- собівартість реалізованих виробничих запасів (їх облікова вартість і витрати, пов'язані з реалізацією);
- сума безнадійної дебіторської заборгованості та відрахування до резерву сумнівних боргів;
- втрати від операційної курсової різниці (тобто від зміни курсу валюти за операціями, активами та зобов'язаннями, що пов'язані з операційною діяльністю підприємства);
- втрати від знецінення запасів;
- нестачі й втрати від псування цінностей;
- визнані штрафи, пеня, неустойка;
- витрати на виплату матеріальної допомоги, на утримання об'єктів соціально-культурного призначення;
- інші витрати операційної діяльності.

До фінансових витрат належать процентні та інші витрати підприємства, пов'язані з залученням позикового капіталу.

До складу ***інших витрат*** включають витрати (крім фінансових), які виникають під час фінансово-господарської діяльності підприємства, але не пов'язані безпосередньо з виробництвом і реалізацією продукції. Це:

- собівартість реалізованих фінансових інвестицій (балансова вартість і витрати, пов'язані з реалізацією фінансових інвестицій);
- собівартість реалізованих необоротних активів (залишкова вартість і витрати, пов'язані з реалізацією необоротних активів);

- собівартість реалізованих майнових комплексів;
- втрати від неопераційних курсових різниць;
- сума уцінки необоротних активів і фінансових інвестицій, у тому числі втрати від участі в капіталі асоційованих, дочірніх або спільних підприємств;
- витрати на ліквідацію необоротних активів (розбирання, демонтаж тощо);
- залишкова вартість ліквідованих (списаних) необоротних активів;
- інші витрати.

Витрати операційної діяльності групують за такими економічними елементами: матеріальні затрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизація, інші операційні витрати.

До складу елемента *«Матеріальні затрати»* включають вартість витрачених у виробництві сировини та основних матеріалів, купівельних напівфабрикатів і комплектуючих виробів, палива й енергії, будівельних матеріалів, запасних частин, тари й тарних матеріалів, допоміжних та інших матеріалів.

До складу елемента *«Витрати на оплату праці»* входять заробітна плата за окладами й тарифами, премії та заохочення, компенсаційні виплати, оплата відпусток та іншого невідпрацьованого часу, інші витрати на оплату праці.

Елемент *«Відрахування на соціальні заходи»* включає відрахування на обов'язкові відрахування на державне соціальне страхування, у пенсійний фонд, державний фонд зайнятості, на медичне страхування працівників і страхові внески на випадок безробіття.

До складу елемента *«Амортизація»* відносять суму нарахованої амортизації основних засобів, нематеріальних активів та інших необоротних матеріальних активів.

До складу елемента *«Інші операційні витрати»* включають витрати операційної діяльності, які не ввійшли до складу попередніх елементів, зокрема витрати на відрядження, послуги зв'язку, виплата матеріальної допомоги, плата за розрахунково-касове обслуговування тощо.

До складу собівартості не включаються витрати, не пов'язані з виробництвом продукції. До них належать витрати на виконання робіт (або оплату робіт) з благоустрою міст і селищ, з будівництва, обладнання та утримання культурно-побутових та інших невиробничих об'єктів, що знаходяться на балансі підприємства.

З метою однаковості обліку витрат у різних галузях економіки при їх плануванні, обліку і калькулюванню (розрахунку) діє певна **класифікація витрат**:

- за видом виробництва – основне і допоміжне ;
- місцем виникнення витрат – виробництво, цех, дільниця, бригада;
- видами витрат – калькуляційні статті та елементи витрат;
- видами продукції – окремий виріб, серія, група однорідних виробів, замовлення, переділ.

До основного виробництва належать підрозділи підприємства, безпосередньо зайняті виробництвом продукції. До допоміжного – підрозділи, що забезпечують виробництво основної продукції енергією, запасними частинами, інструментом.

Угруповання витрат за калькуляційними статтями і елементами дозволяє полегшити розрахунок планової і фактичної собівартості окремих видів продукції, аналізувати причини зміни собівартості продукції і визначати напрями її зниження. Номенклатура калькуляційних статей, їх склад і порядок віднесення на окремі види продукції в різних галузях економіки розрізняються. **У промисловості звичайно застосовується таке угруповання статей витрат**:

«Сировина і матеріали».

«Куплені напівфабрикати, комплектуючі вироби і послуги кооперованих підприємств».

«Зворотні відходи».

«Паливо і енергія на технологічні цілі».

«Основна заробітна плата виробничих працівників».

«Додаткова заробітна плата виробничих працівників».

«Відрахування на соціальне страхування».

«Витрати на підготовку і освоєння виробництва».

«Знос інструментів і пристосувань цільового призначення та інші спеціальні витрати».

«Витрати на утримання та експлуатацію обладнання».

«Цехові витрати».

«Загальнозаводські витрати».

«Втрати від браку».

«Інші виробничі витрати».

«Невиробничі витрати».

Сума витрат по перших одинадцяти статтях становить цехову собівартість продукції, а сума цехової собівартості, загальногосподарських витрат і втрат від браку – виробничу собівартість. Сума всіх статей утворює повну собівартість продукції.

На малих і середніх підприємствах дозволяється застосування скороченої номенклатури витрат.

Крім калькуляційних статей, витрати підприємства групуються за елементами, що складають кожну статтю витрат.

5.2. Особливості визначення витрат на залізничному транспорті

Експлуатаційні витрати залізниць являють собою загальну величину їх витрат у ціннісному, грошовому вираженні на виплату заробітної плати та спожиті засоби виробництва для здійснення залізничних перевезень. Величина експлуатаційних витрат і обсяг перевезень визначають рівень собівартості вантажних, пасажирських і приведених перевезень.

Всі експлуатаційні витрати залізниць поділяються на такі елементи, що відповідають їх угрупованню за економічними ознаками: заробітна плата з відрахуваннями, паливо, електроенергія, матеріали, амортизація основних засобів, інші грошові витрати. Угруповання витрат по зазначених вище економічних елементах здійснюється по кожній статті номенклатури витрат основної діяльності залізниць як при складанні виробничо-фінансового плану всіх підрозділів

залізниць, так і при обліку фактичних витрат і складанні звітів про витрати.

Продукцією транспорту є перевезення вантажів і пасажирів, яка не має речової форми, тому у витратах транспорту відсутні витрати на сировину і напівфабрикати. Внаслідок цього структура експлуатаційних витрат транспорту за елементами витрат істотно відрізняється від структури витрат промислових підприємств.

Основні витрати – витрати, безпосередньо пов'язані з процесом перевезень. Вони поділяються на витрати, специфічні для кожної галузі господарства, і витрати, загальні для всіх галузей господарства. **Загальногосподарськими** є витрати на обслуговування виробництва та заробітна плата керівництву господарством.

Залежно від порядку віднесення експлуатаційних витрат на собівартість перевезень вони поділяються на прямі і непрямі. **Прямими** називаються експлуатаційні витрати, які прямо з облікових документів можуть бути віднесені на собівартість вантажних або пасажирських перевезень. **Непрямі** – експлуатаційні витрати, які відносяться на собівартість того чи іншого виду перевезень за допомогою попереднього розподілу за відповідними вимірниками. Непрямі витрати не враховуються за окремими видами перевезень. Формування витрат за перевезеннями надано на рис. 5.2.

Залежно від зміни експлуатаційних витрат залізниць у зв'язку зі зростанням або зменшенням обсягу перевезень зазначені витрати поділяються на залежні і незалежні від обсягу перевезень.

Залежними називаються такі експлуатаційні витрати, які змінюються пропорційно збільшенню чи зменшенню обсягу перевезень при стабільних показниках використання рухомого складу.

До залежних витрат належать, наприклад, витрати з утримання локомотивних бригад, витрати на паливо та електроенергію для тяги поїздів, на змащення, ремонт, амортизацію рухомого складу. *До незалежних належать* експлуатаційні витрати, величина яких не змінюється при збільшенні або зменшенні обсягу перевезень.

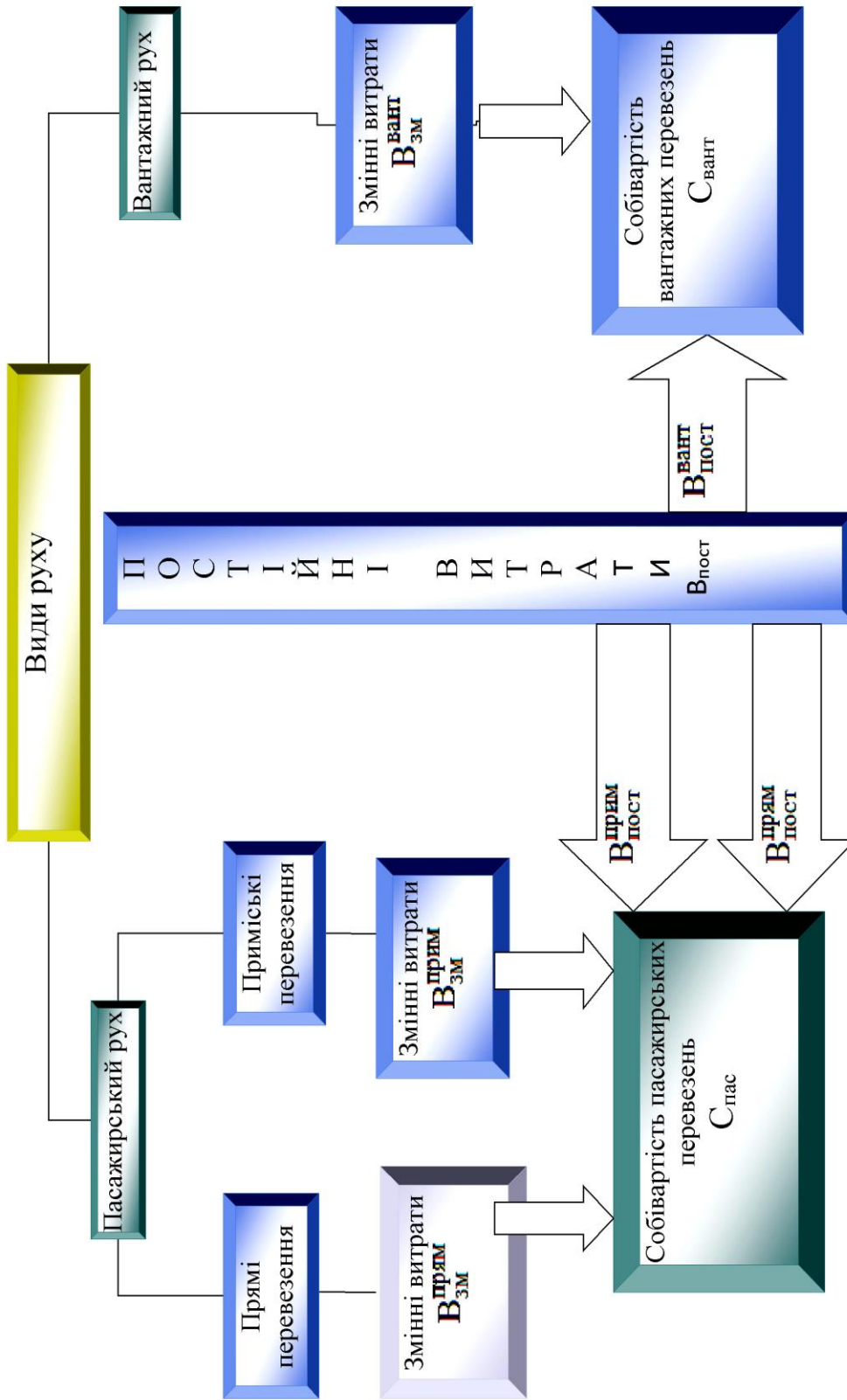


Рис. 5.2. Схема формування собівартості залізничних перевезень без розподілу пасажирських і вантажних перевезень

Витрати, які можуть бути віднесені до витрат на перевезення вантажів, визначаються та відображаються згідно з Законом України «Про природні монополії», Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку № 16 «Витрати», затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 31 грудня 1999 р. № 318, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 19 січня 2000 р. за № 27/4248 (далі – П(С)БО 16 «Витрати»), галузевою інструкцією з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України та рішеннями Укрзалізниці щодо принципів і методів планування, ведення обліку витрат і калькулювання собівартості.

Необхідно відзначити значні відмінності в структурі витрат за господарствами залізниць. У структурі експлуатаційних витрат найбільшу питому вагу займають: заробітна плата – по господарствах руху, пасажирському, управлінням залізниць і вантажному; матеріали – по вагонному господарству; паливо і електроенергія – локомотивному; інші витрати – по господарствах цивільних споруд, шляху, електрифікації та енергетики.

Такі відмінності в питомій вазі елементів витрат відображують специфічні особливості кожної з галузей господарства залізниць. Це важливе положення доцільно доповнити даними про величину частки кожної з галузей господарства в загальних експлуатаційних витратах залізниць. У загальній величині витрат вони розташовуються в такій послідовності: локомотивне, шляху, вагонне, руху, сигналізації та зв'язку, вантажне, електрифікації, управління залізниць, цивільних споруд і пасажирське. За витратами фонду заробітної плати послідовність розміщення галузей господарств залізниць дещо відрізняється від зазначеної вище: локомотивне, вагонне, шляху, руху, сигналізації та зв'язку, вантажне, управління залізниць, електрифікації та енергетики, пасажирське і цивільних споруд.

5.3. Розподіл витрат залізниць і підприємств залізничного транспорту

Витрати кожної залізниці повинні відповідати обсягу виконаних робіт і відображувати умови, характер і специфіку її перевізного процесу. Взаємозв'язок витрат залізниць забезпечується номенклатурою витрат, інструкцією з калькуляції собівартості перевезень, наказами та положеннями про порядок обліку та розподілу витрат.

Витрати по депоському ремонту та амортизації вантажних вагонів, що утворюються по всій мережі залізниць, плануються централізовано. На сьогодні ці витрати відносять на собівартість перевезень окремих доріг розрахунковим шляхом. Для цього їх загальна по мережі величина розподіляється між залізницями пропорційно розмірам робочого парку вантажних вагонів на кожній залізниці.

Пасажирські вагони, що приписані до залізниці, і ті, що прямують у складі поїздів далекого прямування, виконують роботу в межах декількох залізниць. Локомотиви, що знаходяться на балансі локомотивного депо певної залізниці, можуть виконувати роботу на ділянках сусідніх залізниць. Витрати ж по пасажирських вагонах і локомотивах включаються повністю до витрат тих залізниць, до яких приписаний рухомий склад.

До загальних централізованих *витрат по мережі залізниць* належать витрати зі складання графіка руху поїздів, мережевих розкладів поїздів, на розроблення плану формування поїздів та ін.

Залізниці беруть неоднакову участь у виконанні окремих технологічних операцій перевізного процесу. Це впливає на величину експлуатаційних витрат і собівартість перевезень на ряді залізниць.

Технологічний процес залізниць включає початково-кінцеву операцію, операцію формування та розформування в пунктах відправлення і прибуття і рухому операцію. Витрати з пересування поїздів несуть всі залізниці, які беруть участь у перевезенні. Витрати по початково-кінцевих операціях, з формування, розформування та переформування поїздів має або одна залізниця – приймаюча або та, що відправляє вантаж, або кілька залізниць, на яких переформовуються поїзди на шляху

прямування. При такій формі участі залізниць у транспортному процесі необхідно розподіляти ці витрати між залізницями і розраховувати собівартість перевезень за операціями перевізного процесу.

Неоднакова питома вага витрат за операціями перевізного процесу на окремих залізницях мережі впливає на відмінності величини собівартості перевезень.

Специфіка залізничного транспорту полягає також у тому, що він є фондомісткою галуззю народного господарства. У зв'язку з такою структурою технічних засобів транспорту в його витратах більшу частину займає група непрямих витрат, які розподіляються за видами продукції розрахунковим шляхом, пропорційно різним вимірникам і показниками роботи залізниць.

Всі експлуатаційні витрати по господарствах і статтях розподіляються на вантажні та пасажирські перевезення. При цьому особливо виділяються прямі витрати, що припадають на вантажні та на пасажирські перевезення.

Витрати на вантажні та пасажирські перевезення розподіляються трьома способами.

Перший спосіб. Частина витрат безпосередньо відносять на вантажні або на пасажирські перевезення. Це прямі витрати.

Другий спосіб. Частина специфічних для галузевих господарств витрат розподіляється за видами перевезень пропорційно різним вимірникам експлуатаційної роботи: локомотиво-кілометрами в голові поїздів і одиночному проходженні, приведеними тонно-кілометрами брутто, маневровими локомотиво-годинами, наведеними вагоно-кілометрами тощо.

Третій спосіб. Цим способом розподіляються витрати загальні для всіх галузей господарства, загальногосподарські витрати та витрати відділення залізниці. Їх розподіляють пропорційно раніше розподіленій за видами перевезень заробітній платі виробничого персоналу по кожному господарству. Підсумовуванням витрат усіх господарств і витрат відділення залізниці, розподіленим за видами перевезень, отримують загальну величину витрат, віднесених на вантажні та пасажирські перевезення. Розділивши отримані витрати на обсяг перевезень відповідно на тонно-кілометри (у відділеннях

залізниць) і пасажиро-кілометри, визначають собівартість вантажних і пасажирських перевезень на відділенні залізниці.

У результаті розподілу всіх витрат з пасажирських перевезень на перевезення пасажирів, багажу і пошти отримують витрати окремо на кожен з цих видів перевезень.

Розподіл витрат за видами тяги проводиться двома способами.

1 спосіб. Частину витрат безпосередньо відносять на певний вид тяги (прямі витрати).

2 спосіб. Частина витрат розподіляється за видами тяги пропорційно вимірникам – тонно-кілометри нетто експлуатаційні, тонно-кілометри брутто, вагоно-кілометри, локомотиво-кілометри, вагоно-години та ін.

Сортувальні, вантажні та дільничні станції мають єдину форму калькуляції собівартості на вимірників роботи.

Основними вимірниками роботи станцій встановлено:

➤ з технічної роботи - один відправлений транзитний вагон з переробкою, один відправлений транзитний вагон без переробки, один відправлений місцевий вагон;

➤ з вантажної роботи – 1 т навантаженого вантажу, 1 т вивантаженого вантажу, 1 відсортований вагон.

5.4. Планування витрат залізничного транспорту

Планування та облік експлуатаційних витрат залізниць здійснюються на основі єдиної номенклатури витрат основної діяльності і мають своєю метою впровадження в практику таких економічних методів, які забезпечували б визначення оптимального рівня витрат як найважливішого фактора підвищення ефективності залізничних перевезень, необхідну однаковість у формуванні складу витрат, які складають собівартість перевезень, застосування єдиних у своїй основі методів планування та обліку витрат, а також калькулювання собівартості залізничних перевезень.

Плани експлуатаційних витрат і плани по собівартості перевезень розробляються на залізницях з урахуванням забезпечення систематичного зниження витрат на одиницю

експлуатаційної роботи за всіма галузями господарства і елементам їх витрат насамперед за рахунок:

- зростання продуктивності праці;
- поліпшення використання наявних і застосування нових більш досконаліх технічних засобів, впровадження прогресивних технологічних процесів і передових методів праці;
- подальшого вдосконалення організації виробництва, механізації та автоматизації основних і допоміжних робіт, недопущення втрат робочого часу, всебічного розвитку творчої ініціативи всіх категорій працівників і широкого впровадження у виробництво досягнень передовиків і новаторів виробництва;
- скорочення матеріальних витрат шляхом дотримання суворого режиму економії у витрачанні матеріалів, палива та електроенергії, застосування нових більш економічних матеріалів, зниження транспортно-заготівельних витрат;
- недопущення непродуктивних витрат і втрат шляхом подальшого вдосконалення організації перевезень, дотримання технологічної дисципліни, зміцнення фінансової дисципліни, безумовного виконання договірних зобов'язань;
- економії загальногосподарських витрат і витрат на утримання апарату управління за рахунок подальшого вдосконалення методів управління по всіх ланках господарської структури.

Планування експлуатаційних витрат і собівартості перевезень ґрунтується на показниках планів перевезень вантажів і пасажирів, роботи рухомого складу, плану з праці. План експлуатаційних витрат, пов'язаний з планом капітальних вкладень, повинен враховувати вплив реконструктивних заходів, впровадження нової техніки, модернізації рухомого складу та обладнання.

Експлуатаційні витрати планують за елементами витрат: заробітна плата, відрахування на соціальне страхування, паливо, електроенергію, матеріали, амортизаційні відрахування, інші витрати.

Основою для складання планової калькуляції собівартості продукції служить план витрат станції.

Для визначення собівартості продукції станції загальна сума витрат по кожному виду роботи ділиться на величину вимірника цієї роботи.

Локомотивне депо – галузеве відокремлене підприємство локомотивного господарства залізничного транспорту. На відміну від інших відокремлених підприємств, у виробничих ресурсах локомотивних депо значну частину складають матеріальні оборотні кошти – сировина і матеріали, запасні частини для ремонту, паливно-енергетичні ресурси.

План витрат локомотивного депо складається з двох розділів: «Експлуатація локомотивів» і «Ремонт технічних засобів».

У розділі «Експлуатація локомотивів» враховують витрати, пов'язані з роботою локомотивів за видами руху. Розрахунок витрат ведеться за статтями номенклатури витрат. ***Вимірниками продукції локомотивних депо з експлуатаційної діяльності є:***

- 1000 ткм брутто в пасажирському русі;
- 1000 ткм брутто у вантажному русі;
- 1000 лок. год на господарському русі;
- 1000 лок. год маневрової роботи;
- 1000 крано. год роботи кутопідйомних кранів.

При складанні калькуляції витрати депо розподіляються між окремими видами продукції або безпосередньо, або пропорційно спеціально обраним вимірникам або заробітній платі у прямих витратах. Основні витрати, загальні для всіх галузей господарства залізниць, і загальногосподарські розподіляються за видами роботи (руху) пропорційно коштам на оплату праці прямих витрат.

Основні витрати, загальні для всіх галузей господарства, і загальногосподарські в частці, віднесеній на ремонт технічних засобів, розподіляються за видами поточного ремонту пропорційно витратам на оплату праці прямих витрат.

Вагонні депо за характером їх діяльності поділяються на вантажні, пасажирські і змішані, а також депо з ремонту контейнерів. Крім того, є промивально-пропарювальні станції та пункти для промивання й очищення цистерн, вагонні колісні майстерні. Для технічного обслуговування та поточного ремонту вагонів існують пункти технічного обслуговування (ПТО),

пункти підготовки вагонів до перевезень (ППВ), які здійснюють поточний ремонт вагонів з відчепленням або без відчеплення їх від складів і пункти контрольно-технічного обслуговування.

Вагонні депо виконують періодичні види ремонту вагонів. При цьому здійснюється спеціалізація вагонних депо на ремонті окремих типів вагонів.

Вимірниками експлуатаційної роботи вагонних депо є:

➤ один відремонтований деповським ремонтом вагон (за типами і осністю);

➤ один відремонтований річним ремонтом контейнер (за типами);

➤ 1000 ваг. км вагонів пасажирського парку та рефрижераторного рухомого складу на всьому шляху прямування;

➤ один вантажний і окремо один пасажирський вагон, які пройшли через ПТО, що входить до складу вагонного депо;

➤ одна відремонтована колісна пара зі зміною елементів;

➤ одна промита або очищена цистерна та ін.

Всі основні специфічні витрати вагонного депо є прямими і можуть бути безпосередньо віднесені на той чи інший вид продукції (роботи).

Основні витрати, загальні для всіх галузей господарства залізниць, і загальногосподарські витрати розподіляються за видами продукції вагонного депо пропорційно витратам на оплату праці основних прямих витрат.

Питання для самоконтролю

1. Що включається до складу витрат підприємств?
2. У чому полягають особливості визначення витрат на залізничному транспорті?
3. Охарактеризуйте основні напрямки розподілу витрат залізниць і підприємств залізничного транспорту.
4. Дайте класифікацію витрат підприємства.
5. Як розробляються плани експлуатаційних витрат і плани по собівартості перевезень залізничного транспорту?

Розділ 6. СОБІВАРТІСТЬ ПРОДУКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

6.1. Собівартість продукції

Собівартість продукції являє собою грошове вираження витрат підприємства, що припадають на одиницю продукції.

Собівартість продукції менше за її вартість, тому що в собівартість входить тільки частина витрат на створення продукту для суспільства.

Собівартість виготовлених і реалізованих товарів, виконаних робіт, наданих послуг складається з витрат, прямо пов'язаних з виробництвом товарів, виконанням робіт, наданням послуг, а саме:

- прямих матеріальних витрат;
- прямих витрат на оплату праці;
- амортизації виробничих основних засобів і нематеріальних активів, безпосередньо пов'язаних з виробництвом товарів, виконанням робіт, наданням послуг;
- вартості придбаних послуг, прямо пов'язаних з виробництвом товарів, виконанням робіт, наданням послуг;
- інших прямих витрат, у тому числі витрат з придбання електричної енергії (включаючи реактивну);
- загальновиробничих витрат, які відносяться на собівартість виготовлених і реалізованих товарів, виконаних робіт, наданих послуг відповідно до положень (стандартів) бухгалтерського обліку.

До складу *прямих матеріальних витрат* включається вартість сировини та основних матеріалів, що утворюють основу виготовленого товару, виконаної роботи, наданої послуги, придбаних напівфабрикатів і комплектувальних виробів, допоміжних та інших матеріалів, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат. Прямі матеріальні витрати зменшуються на вартість зворотних відходів, отриманих

у процесі виробництва, які оцінюються в порядку, визначеному в положеннях (стандартах) бухгалтерського обліку.

До складу *прямих витрат на оплату праці* включаються заробітна плата та інші виплати працівникам, зайнятим у виробництві товарів (виконанні робіт, наданні послуг), які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат.

До складу загальновиробничих витрат включаються:

➤ витрати на управління виробництвом (оплата праці працівників апарату управління цехами, дільницями відповідно до законодавства тощо; внески на соціальні заходи, медичне страхування, страхування відповідно до Закону України «Про недержавне пенсійне забезпечення», страхування за довгостроковими договорами страхування життя працівників апарату управління цехами, дільницями; витрати на оплату службових відряджень персоналу цехів, дільниць тощо);

➤ амортизація основних засобів загальновиробничого (цехового, дільничного, лінійного) призначення;

➤ амортизація нематеріальних активів загальновиробничого (цехового, дільничного, лінійного) призначення;

➤ витрати на утримання, експлуатацію та ремонт, страхування, оперативну оренду основних засобів, інших необоротних активів загальновиробничого призначення;

➤ витрати на вдосконалення технології та організації виробництва (оплата праці та внески на соціальні заходи працівників, зайнятих удосконаленням технології та організації виробництва, поліпшенням якості продукції, підвищенням її надійності, довговічності, інших експлуатаційних характеристик у виробничому процесі; витрати матеріалів, придбаних комплектувальних виробів і напівфабрикатів, оплата послуг сторонніх організацій);

➤ витрати на опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення та інші послуги з утримання виробничих приміщень;

➤ витрати на обслуговування виробничого процесу (оплата праці загальновиробничого персоналу; внески на соціальні заходи, медичне страхування, страхування відповідно до Закону

України «Про недержавне пенсійне забезпечення» і страхування за довгостроковими договорами страхування життя працівників та працівників апарату управління виробництвом; витрати на здійснення технологічного контролю за виробничими процесами та якістю продукції, робіт, послуг);

➤ витрати на охорону праці, техніку безпеки, понесені відповідно до законодавства;

➤ суми витрат, пов'язаних із підтвердженням відповідності продукції, систем якості, систем управління якістю, систем екологічного управління, персоналу, встановленим вимогам відповідно до Закону України «Про підтвердження відповідності»;

➤ суми витрат, пов'язаних з розвідкою/дорозвідкою та облаштуванням нафтових і газових родовищ (за винятком витрат на спорудження будь-яких свердловин, що використовуються для розробки нафтових і газових родовищ, понесених з моменту зарахування таких свердловин до експлуатаційного фонду, а також інших витрат, пов'язаних з придбанням/виготовленням основних засобів, які підлягають амортизації);

➤ інші загальновиробничі витрати (внутрішньозаводське переміщення матеріалів, деталей, напівфабрикатів, інструментів із складів до цехів і готової продукції на склади); нестачі незавершеного виробництва, нестачі і втрати від псування матеріальних цінностей у цехах у межах норм природного збитку згідно з затвердженими центральними органами виконавчої влади та погодженими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, нормативами.

До складу *інших прямих витрат* включаються всі інші виробничі витрати, які можуть бути безпосередньо віднесені на конкретний об'єкт витрат, у тому числі внески на соціальні заходи, плата за оренду земельних і майнових паїв тощо.

До складу *інших витрат* включаються:

➤ адміністративні витрати, спрямовані на обслуговування та управління підприємством:

- загальні корпоративні витрати, у тому числі організаційні витрати, витрати на проведення річних та інших зборів органів управління, представницькі витрати;

- витрати на службові відрядження й утримання апарату управління підприємством (у тому числі витрати на оплату праці адміністративного апарату) та іншого загальногосподарського персоналу;

- витрати на утримання основних засобів, інших необоротних матеріальних активів загальногосподарського використання (оперативна оренда (у тому числі оренда легкових автомобілів), придбання паливо-мастильних матеріалів, стоянка, паркування легкових автомобілів, страхування майна, амортизація, ремонт, опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення, охорона);

- винагороди за консультаційні, інформаційні, аудиторські та інші послуги, що отримує платник податку для забезпечення господарської діяльності;

- витрати на оплату послуг зв'язку (пошта, телеграф, телефон, телекс, телефакс, стільниковий зв'язок та інші подібні витрати);

- амортизація нематеріальних активів загальногосподарського використання;

- витрати на врегулювання спорів у судах;

- плата за розрахунково-касове обслуговування та інші послуги банків;

- інші витрати загальногосподарського призначення;

➤ витрати на збут, які включають витрати, пов'язані з реалізацією товарів, виконанням робіт, наданням послуг:

- витрати на пакувальні матеріали для затарювання товарів на складах готової продукції;

- витрати на ремонт тари;

- оплата праці та комісійні винагороди продавцям, торговим агентам і працівникам підрозділів, що забезпечують збут;

- витрати на рекламу і дослідження ринку (маркетинг), на передпродажну підготовку товарів;

- витрати на відрядження працівників, зайнятих збутом;

- витрати на утримання основних засобів, інших необоротних матеріальних активів, пов'язаних зі збутом товарів, виконанням робіт, наданням послуг (оперативна оренда,

страхування, амортизація, ремонт, опалення, освітлення, охорона);

- витрати на транспортування, перевалку і страхування товарів, транспортно-експедиторські та інші послуги, пов'язані з транспортуванням продукції (товарів) відповідно до умов договору (базису) поставки;

- витрати на гарантійний ремонт і гарантійне обслуговування;

- витрати на транспортування готової продукції (товарів) між складами підрозділів підприємства;

- інші витрати, пов'язані зі збутом товарів, виконанням робіт, наданням послуг;

- інші операційні витрати, що включають зокрема:

- витрати за операціями в іноземній валюті, втрати від курсової різниці;

- амортизацію наданих в оперативну оренду необоротних активів; амортизацію необоротних і нематеріальних активів у складі об'єктів, отриманих у концесію відповідно до Закону України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів централізованого водо-, теплопостачання і водовідведення, що перебувають у комунальній власності»;

- інші витрати операційної діяльності, пов'язані з господарською діяльністю, у тому числі, але не виключно:

- а) суми коштів, внесені до страхових резервів;

- б) суми нарахованих податків і зборів, єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, відшкодування Пенсійному фонду України сум фактичних витрат на виплату і доставку пенсій, сум фактичних витрат на виплату і доставку пенсій, різниці між сумою пенсії та сумою пенсії, обчисленої відповідно до інших законодавчих актів, на яку має право особа, які за законодавством фінансуються за рахунок коштів підприємств, установ, організацій в обов'язковому порядку, а також інших обов'язкових платежів, встановлених законодавчими актами, пені, штрафів і неустойки.

6.2. Визначення собівартості продукції виробничих підприємств

Методи розрахунку собівартості продукції виробничих підприємств залежать від виду підприємства.

На підприємствах з простим виробництвом, які виробляють один вид продукції, собівартість розраховується діленням загальної суми витрат даного підприємства на кількість продукції. За наявності незавершеного виробництва додаються витрати на початок періоду і відраховуються аналогічні витрати на кінець періоду.

При випуску підприємством кількох видів продукції собівартість розраховується після розподілу витрат: прямі відносяться безпосередньо на відповідний вид продукції. Загальновиробничі розподіляються за методом, що обирається безпосередньо самим підприємством: пропорційно величинам нарахованої основної заробітної плати, пропорційно величині прямих витрат, пропорційно енергоємності виробництва кожного виду продукції, пропорційно обсягу виробленого кожного виду продукції.

На підприємствах зі складним виробництвом (з самостійними стадіями) розраховується собівартість продукції (напівфабрикатів) кожної стадії. Основні витрати враховуються по кожній стадії і використовуються для розрахунку собівартості; по кожній наступній стадії додатково враховуються витрати на напівфабрикати, що використовуються та вироблені на попередній стадії шляхом множення собівартості одиниці напівфабрикатів попередньої стадії на кількість спожитих напівфабрикатів у наступній стадії виробництва. Загальновиробничі витрати також розподіляються за видами продукції методом, заздалегідь обраним підприємством.

6.3. Собівартість залізничних перевезень

Залізничний транспорт являє собою особливу галузь матеріального виробництва, продукція якої не має нової речової форми. Специфіка і складність перевізного процесу, необхідність чіткої взаємодії кожного елемента виробничого процесу

впливають на склад і структуру експлуатаційних витрат транспорту і надають величині собівартості перевезень, як комплексному показнику, особливо важливого значення.

Собівартість перевезень є комплексним економічним показником, що оцінює в порівнянному вартісному вигляді витрати всіх видів ресурсів на здійснення перевезень.

У величині собівартості відображується якість всієї роботи галузі – стан технічної оснащеності, ступінь використання основних засобів, підвищення продуктивності праці, впровадження нових прогресивних технологій, рівень застосовуваних нормативів витрат усіх видів ресурсів, кадрова політика, якість управлінської праці і багато інших характеристик і показники роботи підприємств.

Продукція транспорту – перевезення – вимірюється тонно-кілометрами і пасажиро-кілометрами, а в середньому – приведеними тонно-кілометрами.

Величина **експлуатаційних витрат** залізниць, яка припадає на одиницю продукції, утворює собівартість залізничних перевезень, що відображує грошове вираження витрат залізниць щодо здійснення перевізного процесу, до яких входять витрати на спожиті засоби виробництва і на оплату праці працівників.

Засоби виробництва складаються з двох складових частин.

Перша частина – це оборотні засоби підприємства. До них належать матеріальні витрати на ремонт, експлуатацію, паливо, електроенергію, мастило та ін. Вони використовуються одноразово і повністю переносять свою вартість на вартість продукції. При цьому паливо і електроенергія входять у продукт не матеріально, а тільки за своєю вартістю. Крім того, в оборотні засоби входять фонди обігу – грошові потоки, необхідні для закупівлі сировини, палива, видачі заробітної плати. Разом оборотні кошти і фонди обігу називаються оборотними коштами підприємства.

Друга частина засобів виробництва – засоби праці: споруди, будівлі, засоби СЦБ та зв'язку, рухомий склад, робочі машини та ін. Це основні фонди підприємства. Вони споживаються в процесі виробництва поступово і переносять, зношуючись, свою вартість на продукцію частинами. Щорічні частки основних засобів, вартість яких переноситься на продукцію, визначають розміри витрат у вигляді амортизаційних відрахувань від вартості основних засобів. Вартість цих коштів в одиниці продукції залежить від терміну служби окремих видів основних фондів, їх продуктивності, інтенсивності використання і величини обсягу перевезень.

За своїм складом, кількістю і потужністю основні фонди повинні відповідати обсягу роботи залізниць.

Крім витрат на матеріальні витрати і амортизаційні відрахування в експлуатаційні витрати входить фонд оплати праці, що включає заробітну плату, яка безпосередньо виплачується працівникам експлуатаційного контингенту залізничного транспорту, і нарахування на неї у вигляді єдиного соціального внеску.

Собівартість приведеної продукції визначають діленням експлуатаційних витрат на суму тонно-кілометрів і пасажиро-кілометрів (приведені тонно-кілометри). При цьому умовно приймається, що собівартість одного пасажиро-кілометра дорівнює собівартості тонно-кілометра. Проте собівартість цих видів перевезень неоднакова.

На залізничному транспорті шляхом розподілу експлуатаційних витрат за видами робіт визначається середня величина собівартості перевезень за видами тяги, видами сполучення, категоріями поїздів і за операціями перевізного процесу.

Собівартість залізничних перевезень розраховується на трьох рівнях управління – у відділеннях залізниць, на залізницях і в цілому по мережі залізниць. У лінійних підприємствах залізниць визначається собівартість продукції підприємства. Вона являє собою величину експлуатаційних витрат підприємства (окремо за видами робіт – експлуатація та ремонт) на одиницю його продукції, вираженої в певних вимірниках роботи.

Собівартість перевезень залежить від багатьох факторів. Основними і найголовнішими факторами, що визначають величину собівартості перевезень і продуктивності праці, є обсяг перевезень, питома вага електричної та тепловозної тяги локомотива, технічне оснащення, ступінь його використання і рівень якісних показників роботи.

Для розрахунку експлуатаційних витрат у конкретних умовах перевезень не можна користуватися середньомережевими і середньозалізничними даними. При визначенні собівартості конкретних перевезень застосовуються спеціальні розрахункові методи, які дозволяють врахувати особливості роботи залізниць в окремих регіонах країни, вплив резервів, структури вантажообороту, дальності перевезень, технічного оснащення на окремих ділянках і напрямках вантажопотоків і вагонопотоків, вплив якісних показників рухомого складу, рівня цін і норм на окремі види ресурсів та інші конкретні умови роботи.

Собівартість перевезень розраховується за витратами, пов'язаними з основною діяльністю. Витрати по підсобно-допоміжній діяльності в собівартість перевезень не входять. У собівартість залізничних перевезень включаються тільки витрати магістрального транспорту. Завантаження та вивантаження, підвезення і вивезення вантажу до станцій виконуються в основному за рахунок клієнтури і витрати за цими операціями в собівартість не входять.

6.4. Розрахунок собівартості перевезень і продукції підприємств залізничного транспорту

На промислових підприємствах залізничного транспорту використовуються ті самі методи калькуляції собівартості, що і в інших галузях промисловості.

Методи калькуляції собівартості промислової продукції визначаються в основному цілями розрахунків, особливостями технології виробництва, обсягом виробництва, номенклатурою виробленої продукції і організацією виробництва. При цьому залежно від цілей розрахунків (облік, аналіз, планування, техніко-економічне обґрунтування вдосконалення виробництва тощо) застосовуються різні види собівартості: собівартість валової,

товарної або реалізованої продукції, собівартість одиниці продукції та ін. Також визначаються планова, розрахункова і звітна (фактична) собівартість продукції.

Планові калькуляції складаються на всі види продукції на рік з розбиттям по кварталах, відображують максимально допустимий рівень витрат і включають тільки ті витрати, які при даній технології, організації та структурі виробництва є для підприємства необхідними.

Розрахункова собівартість визначається для цілей обґрунтування змін технології виробництва, використання нових видів устаткування, виробництва нових видів продукції, розширення виробництва та ін.

Фактична собівартість продукції визначається за даними фінансової і статистичної звітності підприємств про обсяги виробництва за видами продукції та фактичними витратами. Дані про фактичну собівартість продукції дозволяють оцінити фактичну ефективність заходів з удосконалення виробництва, результати господарської діяльності підприємства і розробити план заходів щодо подальшого вдосконалення діяльності підприємства. Як правило, фактична собівартість відрізняється від планової за рахунок впливу факторів, що не піддаються нормуванню та плануванню, наприклад незапланованих збоїв у роботі окремих видів обладнання, і визначається діленням загальної суми витрат на кількість випущеної з переробки продукції.

Залежно від технології й організації виробництва та інших особливостей для обліку і калькулювання витрат підприємства використовуються такі методи: попроцесний, позамовний, нормативний, попередільний і за виробом.

Розрахунок собівартості перевезень на залізничному транспорті значно складніший, ніж розрахунок собівартості продукції в інших галузях народного господарства. Це пояснюється особливостями, притаманними транспорту як галузі матеріального виробництва, і складністю його технологічного процесу.

Розрахунок собівартості перевезень по залізниці слід визначати діленням фактичних витрат на обсяг перевезень залізниці.

Також відмінності в рівні собівартості перевезень на залізницях мережі пов'язані з неоднаковим технічним оснащенням залізниць; розмірами обсягу та характеру перевезень; довжиною залізниць і з багатьма іншими умовами та показниками роботи кожної залізниці.

Для вирішення багатьох техніко-економічних і практичних завдань галузі – обґрунтування рівня тарифних плат, фінансування залізниць, відділень тощо – необхідно визначати окремо собівартість вантажних і пасажирських перевезень: як середню їх величину, так і в конкретних умовах виконання цих перевезень.

Для визначення середньої величини собівартості 10 ткм і 10 пас. км у відділеннях і на залізницях складають калькуляцію собівартості за видами перевезень. По мережі в цілому така калькуляція складається за підсумковими даними залізниць. На сьогодні розробляються лише звітні калькуляції.

Вихідними даними для розрахунків є видатки відділень залізниць за статтями номенклатури витрат і величини вимірників експлуатаційної роботи. Для визначення собівартості перевезень пасажирів, багажу і пошти витрати потрібно розділити на відповідний обсяг перевезень.

У наш час весь вантажооборот залізничного транспорту виконується електровозною і тепловозною тягою. Пасажирські перевезення виконуються у всіх видах сполучення з електровозною, тепловозною, моторвагонною тягою і в дизель-поїздах. При цьому методи розрахунку собівартості перевезень з різними видами тяги будуть різними.

Для розрахунку середньої величини собівартості перевезень на ділянках з різними видами тяги складається калькуляція собівартості перевезень за видами тяги. Попередньо витрати з вантажних перевезень розподіляють за двома видами тяги – електровозною і тепловозною, а з пасажирських – за чотирма видами тяги, додатково включаються електро-поїзди та дизель-поїзди.

Розрахунок собівартості перевезень за видами тяги в конкретних умовах виконується методом одиничних витратних ставок.

Калькуляція собівартості перевезень за видами тяги проводиться після розподілу експлуатаційних витрат за видами перевезень. Собівартість перевезень за видами тяги в цілому по залізниці визначається діленням витрат з відповідного виду тяги на тарифні тонно-кілометри або на пасажиро-кілометри при даному виді тяги (у всіх видах сполучення або в приміському сполученні). На собівартість перевезень за видами тяги великий вплив мають густота перевезень, профіль колії, величина керівних підйомів і потужність технічного оснащення головних шляхів.

Потяги, у яких здійснюються вантажні перевезення, поділяються на маршрутні, наскрізні, дільничні, збірні, передавальні і вивізні. Розрахунок середньої собівартості вантажних перевезень за видами сполучень виконується за даними відділень залізниць у формі калькуляції. Витрати кожного галузевого господарства (за окремими статтями або групами статей) відносять на види сполучення – пряме і місцеве.

У наш час на відділеннях залізниць, на залізницях і в цілому по мережі визначають середню собівартість пасажирських перевезень з включенням до неї витрат з перевезення пасажирів, багажу і пошти; собівартість пасажирських перевезень за видами тяги в цілому по всіх видах сполучення і собівартість пасажирських перевезень у дальньому сполученні і в приміському сполученні, у тому числі і за видами тяги в кожному виді сполучення.

Величина собівартості перевезень пасажирів залежить від населеності вагонів; складу, композиції і категорії поїзда; типу та місткості вагона; обслуговування провідниками; дальності оборотності поїзда; середньої дальності поїздки пасажирів; виду тяги і серії локомотива; швидкості руху поїзда і величини витратних нормативів, рівня заробітної плати поїзних і локомотивних бригад, норми витрати палива та електроенергії, вартості вагонів і локомотивів; вартості ремонту і т. д.

Основним відокремленим підприємством залізничного транспорту є відділення залізниці. Станції, локомотивні та вагонні депо, дистанції колії та інші підприємства є галузевими відокремленими підприємствами відділення залізниці.

Методика калькуляції собівартості продукції відділення залізниці аналогічна залізничній. Різниця лише в тому, що продукція відділення з вантажних перевезень вимірюється експлуатаційними тонно-кілометрами, а по залізниці – тарифними тонно-кілометрами.

Галузеві відокремлені підприємства не мають закінченої транспортної продукції, а лише сприяють її створенню на рівні відділення залізниці кожне своїм специфічним внеском. Тому в цих підприємствах визначається не собівартість перевезень, а собівартість окремих видів робіт, характерних для того чи іншого підприємства, на встановлені їх вимірники.

Так само розраховується собівартість продукції інших галузевих відокремлених підприємств залізниць.

6.5. Розрахункові методи визначення собівартості перевезень

Офіційна калькуляція обмежується розрахунками середніх величин собівартості перевезень вантажів і пасажирів. Існують спеціальні розрахункові методи, що дозволяють визначати собівартість для конкретних умов перевезень. Ці методи засновані на виявленні залежності витрат залізниць від різних вимірників і показників роботи або часу, що витрачається на виконання окремих операцій виробничого процесу.

Розглянемо основні методи розрахунку собівартості перевезень.

Метод розрахунку собівартості перевезень за окремими статтями номенклатури витрат:

➤ по черзі розглядаються всі статті основних специфічних витрат, пов'язані з конкретними перевезеннями, і для кожної з них встановлюється вимірник, за величиною якого слід розраховувати витрати, що припадають на ці перевезення;

➤ визначаються величини обраних вимірників, що припадають на обсяг розглянутих перевезень;

➤ діленням витрат кожної статті, взятих за даними залізниць, на величину відповідного вимірника, також взятого за даними залізниць, визначаються витрати кожної статті на одиницю відповідного вимірника в середньому по залізниці;

➤ множенням витрат кожної статті за даними залізниць, що припадають на одиницю вимірника, на величину вимірника для конкретних перевезень і складанням одержаних результатів за всіма статтями отримують величину основних специфічних витрат, пов'язаних з розглянутими перевезеннями;

➤ до отриманої величини витрат додають у відповідній частці основні загальні для всіх галузей господарства і загальногосподарські витрати, які визначаються у процентах заробітної плати основних специфічних витрат, пов'язаних з розглянутими перевезеннями, або за постійною величиною цих витрат на 1 ткм і 1 пас. км.

Загальна сума витрат усіх статей ділиться на обсяг конкретних перевезень і визначається їх собівартість.

Розрахунок собівартості перевезень за окремими статтями номенклатури витрат покладений в основу розроблення **методу витратних ставок**, при використанні якого витрати попередньо поділяють на дві групи: залежні від обсягу перевезень і умовно-постійні. Залежні витрати по окремих статтях об'єднують у групи, які визначаються за допомогою одного і того самого вимірника і змінюються за однакових умов перевезень пропорційно цьому вимірнику. Потім діленням витрат кожної групи на величину відповідного вимірника для середньошляхових умов перевезень розраховують витратні ставки на одиницю вимірника. Далі розрахунок собівартості перевезень ведеться в тій самій послідовності, як і в методі розрахунку за окремими статтями витрат. Умовно-постійні витрати розраховуються особливо або у процентах залежних витрат, або за величиною їх, що припадає на 1 ткм або 1 пас. км, і підсумовуються з залежними від обсягу перевезень витратами.

Метод коефіцієнтів зміни середньошляхової собівартості перевезень і метод питомих ваг витрат дозволяють швидко розрахувати собівартість для конкретних умов перевезень та оцінити вплив на неї проведення різних організаційно-технічних заходів.

Метод коефіцієнтів зміни середньозалізничної собівартості перевезень. Середньозалізнична собівартість перевезень у цілому або з поділом її на окремі складові, пов'язані з певними вимірниками або статтями витрат, коригується для

умов і показників конкретних перевезень. Для цього попередньо розраховують або середній коефіцієнт коригування середньозалізничних витрат, або окремі коефіцієнти коригування виділених складових собівартості перевезень, помножуючи середньозалізничну собівартість перевезень або окремі її складові на відповідні коефіцієнти, визначають собівартість конкретних перевезень:

$$C' = \bar{C} \cdot \bar{k} \quad \text{або} \quad C' = \Delta\bar{C}_1 \cdot k_1 + \Delta\bar{C}_2 \cdot k_2 + \dots + \Delta\bar{C}_n \cdot k_n, \quad (6.1)$$

де \bar{C} , $\Delta\bar{C}_1, \dots, \Delta\bar{C}_n$ – середня по залізниці собівартість перевезень або окремі її складові;

\bar{k} , k_1, \dots, k_n – коефіцієнти зміни середньозалізничної собівартості перевезень або її окремих складових.

Окремі складові собівартості отримують діленням величини кожної виділеної групи витрат, пов'язаних з певним показником, на експлуатаційні тонно-кілометри по залізниці в цілому. Величина коефіцієнтів зміни витрат визначається розрахунковим шляхом для умов кожного конкретного перевезення.

Метод питомих ваг витрат, розроблений Є. В. Міхальцевим, заснований на виділенні з середньозалізничних витрат (або собівартості) частки, що припадає на окремі вимірники або групи статей витрат, у процентах загальної величини витрат (або собівартості перевезень). В іншому порядку розрахунку собівартості перевезень цим методом аналогічний до методу коефіцієнтів зміни середньозалізничної собівартості перевезень.

Метод коефіцієнтів впливу заснований на встановленні безпосередньої залежності між експлуатаційними витратами (собівартістю перевезень) і факторами, що впливають на них. Для цього методом витратних ставок виводиться формула залежності собівартості від кожного показника окремо і на її основі встановлюється ступінь впливу конкретного показника при середньозалізничному його значенні на собівартість перевезень як відносна величина собівартості, що змінюється прямо або

обернено пропорційно до зміни показника. У загальному вигляді формула залежності може мати вигляд

$$c = a + b \cdot x \quad \text{або} \quad c = a + b/x, \quad (6.2)$$

де x – величина досліджуваного показника;

$b \cdot x$, b/x – відносна величина собівартості, змінюється прямо або обернено пропорційно до зміни досліджуваного показника.

При цьому коефіцієнт впливу розраховується за зміною відносної величини собівартості перевезень у зв'язку зі зміною розглянутого показника.

Так, порівняно з іншими видами транспорту на залізницях найбільш низька собівартість пасажирських перевезень. Собівартість перевезень вантажів набагато менше, ніж на автомобільному транспорті, трохи вище, ніж на водному транспорті і значно вище за собівартість транспортування нафти і нафтопродуктів трубопроводами. Однак таке порівняння має умовний характер.

Собівартість залізничних перевезень непорівнянна з собівартістю перевезень на інших видах транспорту, тому що склад і структура витрат на різних видах транспорту не є однаковими. У собівартості перевезень річковим і автомобільним транспортом не враховуються, як і на залізничному транспорті, витрати з навантаження і вивантаження, але, крім того, не враховуються витрати з утримання та ремонту колії. Вони виконуються за рахунок держбюджету. У собівартість перевезень на морському транспорті не включається значна частина витрат з утримання морських портів.

Ці відмінності необхідно враховувати в техніко-економічних розрахунках при визначенні конкурентоспроможних сфер використання окремих видів транспорту для оцінки транспортного фактора при розміщенні нових підприємств; виборі форм транспортної взаємодії при визначенні ефективності залізничних перевезень; економічному обґрунтуванні рівня тарифів й т. ін. Вирішення таких завдань вимагає визначення повної величини суспільних витрат і розрахунку вартості перевезень.

Зниження собівартості залізничного транспорту – одна з найважливіших сучасних економічних проблем. Це база для управління цінами і підвищення реальної заробітної плати. Праця транспортних працівників є працею продуктивною, він створює національний дохід і збільшує суспільне багатство країни.

Питання для самоконтролю

1. Охарактеризуйте економічну сутність і склад собівартості продукції.
2. Дайте визначення поняття і структури собівартості продукції виробничих підприємств.
3. Якими є особливості визначення та структури собівартості залізничних перевезень?
4. Як виконується розрахунок собівартості перевезень та продукції підприємств залізничного транспорту?
5. Назвіть розрахункові методи визначення собівартості перевезень.

Розділ 7. СИСТЕМА ГРОШОВИХ РОЗРАХУНКІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

7.1. Система фінансово-економічних відносин на залізничному транспорті

У процесі здійснення вантажних і пасажирських перевезень залізниці та їх підрозділи вступають у господарські зв'язки з іншими юридичними та фізичними особами. Господарські зв'язки забезпечують безперебійність постачання, безперервність процесу виробництва та своєчасність реалізації продукції (робіт і послуг). Господарські зв'язки оформляються та закріплюються договором, відповідно до якого одне підприємство є постачальником товарно-матеріальних цінностей або виконавцем робіт, а інше-покупцем, а отже, і платником. При цьому функціонування залізничного транспорту супроводжується різноманітними фінансово-економічними відносинами, які визначають не тільки складові вхідних і вихідних грошових потоків, але і механізм розрахунків у цілому. Загальна схема галузевих фінансово-економічних відносин подана на рис. 7.1.

Внутрішньодержавні фінансово-економічні відносини залізничного транспорту загального користування регулюються законодавством: Законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Статутом залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та іншими актами законодавства. Слід зазначити, що нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту загального користування, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на вітчизняному залізничному транспорті є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.



Рис. 7.1. Фінансово-економічні відносини залізничного транспорту

Закон України «Про залізничний транспорт» визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економічній і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

Міждержавні фінансово-економічні відносини залізничного транспорту будуються як на двосторонній основі, так і в рамках міжнародних організацій з питань залізничного транспорту.

Протягом останніх років укладено міжнародні договори про співробітництво в галузі залізничного транспорту з Угорщиною, Словаччиною, Польщею, Росією, країнами Балтії, Грузією, Вірменією та іншими країнами.

Підписано міжвідомчі угоди, які регламентують технологічні та технічні питання щодо перетину державного кордону рухомим складом під час здійснення міжнародних залізничних перевезень. До деяких діючих міжвідомчих угод підготовлено і внесено зміни та доповнення, обумовлені, зокрема, процесами реструктуризації залізничного транспорту України.

Важливим напрямом зовнішніх відносин Укрзалізниці є участь у роботі Організації співробітництва залізниць (ОЗС), до членів якої ПАТ «Укрзаліниця» прийнято в 1992 р. на XX сесії наради міністрів транспорту країн-членів ОЗС, і Міжнародного союзу залізниць (МЗС), до дійсних членів якого ПАТ «Укрзаліниця» прийнято в 1992 р. на черговій сесії Генеральної Асамблеї МЗС.

Внутрішньогалузеві фінансово-економічні відносини відображують загальну структуру управління на залізничному транспорті. Стратегічне управління залізничним транспортом здійснює Державна адміністрація залізничного транспорту України (ПАТ «Укрзаліниця»), підпорядкована Міністерству транспорту України. Положення про ПАТ «Укрзаліниця» затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262. До виключних функцій ПАТ «Укрзаліниця» належить централізоване управління процесами перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами і організаціями. ПАТ «Укрзаліниця» відповідно до покладених на неї завдань:

➤ здійснює пов'язані з експлуатаційною діяльністю функції:

- щодо направлення рухомого складу відповідно до планів перевезень;

- розроблення узгодженого графіка руху поїздів і плану їх формування;
- формування і реалізації єдиної тарифної і цінової політики на залізничному транспорті;
- відкриття єдиного рахунка та організації проведення розрахунків за перевезення вантажів і пасажирів залізницями і використання рухомого складу, а також розподіл між залізницями коштів (зокрема валютних надходжень), отриманих від перевезень у прямому сполученні (з урахуванням конкретної участі кожної залізниці в цих перевезеннях);
- організації проведення розрахунків із залізницями іноземних держав за міжнародні перевезення тощо;
- її діяльність сприяє:
 - забезпеченню потреб залізничного транспорту в матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах;
 - формуванню ринку транспортних і транспортно-експедиторських послуг, утворенню нових організаційних структур усіх форм власності на залізничному транспорті;
 - наданню державної підтримки розвитку залізничного транспорту з метою забезпечення його сталої роботи;
 - розробляє та погоджує в установленому порядку умови перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів;
 - розробляє плани перевезень вантажів залізничним транспортом у прямому, змішаному і міжнародному сполученні, представляє інтереси залізниць під час погодження цих планів у відповідних органах;
 - представляє інтереси залізничного транспорту України в міжнародних організаціях і спілках залізничників і виконує багато інших функцій.

Залізниця є основним структурним елементом залізничного транспорту. Вона являє собою статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке при централізованому управлінні здійснює перевезення пасажирів і вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі. **Основними завданнями залізниці є:**

- ✓ своєчасне і якісне здійснення перевезень, а також надання послуг користування залізничним лініями, спорудами та

пристроями для забезпечення потреб у перевезеннях у визначеному регіоні транспортної мережі;

✓ забезпечення безпеки руху поїздів та охорони праці працівників;

✓ постійний розвиток і розширення сфери транспортних послуг та ін.

Залізниця відповідно до покладених на неї завдань:

➤ здійснює управління виробничою і фінансовою діяльністю підприємств основної діяльності та відособлених структурних підрозділів і координує діяльність підприємств, установ та організацій, що входять до складу залізниці;

➤ удосконалює фінансово-економічну роботу на залізниці відповідно до ринкових відносин, забезпечує контроль за повним і своєчасним надходженням коштів за надані транспортні послуги. Здійснює централізовані розрахунки за виконані роботи і послуги з перевезення вантажів і пасажирів. Вживає заходи для зниження витрат і підвищення прибутку (доходу);

➤ встановлює тарифи на перевезення пасажирів і багажу у приміському сполученні, забезпечує контроль і дотримання державної дисципліни цін і тарифів, правильність їх застосування тощо.

Однією з організаційних ланок залізниці, яка здійснює перевезення у визначеному регіоні, є дирекція залізничних перевезень. Дирекція є відособленим підрозділом з державною формою власності і не є юридичною особою.

Відповідно до покладених на неї завдань дирекція забезпечує контроль за повним і своєчасним надходженням коштів за надані транспортні послуги, здійснює розрахунки за виконані роботи і послуги, провадить витрати згідно з затвердженим залізницею кошторисом витрат на утримання дирекції без формування фінансового результату, доводить до структурних підрозділів кошториси та норми витрат матеріалів, палива тощо.

7.2. Розподіл грошових потоків у галузі

Той факт, що залізничний транспорт є складним багатогалузевим господарством з широко розгалуженою

інфраструктурою, що в організації та забезпеченні єдиного технологічного процесу залізничних перевезень безпосередньо беруть участь залізниці, дирекції залізничних перевезень, підприємства з експлуатації спеціального рухомого складу і контейнерів, матеріально-технічного постачання, обчислювальної техніки і зв'язку, комплексного транспортного обслуговування пасажирів і вантажовідправників, спеціалізовані ремонтні заводи тощо, внутрішньогалузеві відносини поділяються на внутрішні та внутрішньогосподарські. Внутрішні відносини виникають між ПАТ «Укрзалізниця» і підприємствами, що входять до сфери її управління. Внутрішньогосподарські відносини охоплюють взаємозв'язки між підприємствами залізничного транспорту і їх підрозділами.

Умовою виникнення внутрішніх і внутрішньогалузевих відносин є наявність у кожного з учасників окремого або самостійного балансу, що входить до складу зведеного балансу ПАТ «Укрзалізниця». Особливості взаємовідносин залізничного транспорту відображуються у складі і структурі грошових надходжень. Загальна схема грошових потоків залізничного транспорту подана на рис. 7.2.

Усі грошові надходження галузевих підприємств формуються за рахунок основної (пасажирських і вантажних перевезень) та іншої виробничо-господарської діяльності.

Основна частина грошових коштів надходить на рахунки транспортних організацій у вигляді виручки від реалізації. При цьому у складі виручки переважають надходження від перевезень. У свою чергу доходи від перевезень визначаються розміром провізної плати, стягненої за перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти, а також платежів за додаткові послуги, пов'язані з виконанням цих транспортних послуг. Вказані платежі формують дохідні надходження від основної діяльності залізничного транспорту; а кошти, які безпосередньо належать залізниці або іншій транспортній організації за виконані нею перевезення і пов'язані з ними послуги, – доходи від перевезень.



Рис. 7.2. Схема грошових потоків фінансової системи залізничного транспорту

Для збору дохідних надходжень від основної діяльності залізничного транспорту, за вимогами Інструкції про відкриття банками рахунків у національній та іноземній валюті, в установах банку відкриваються:

- централізований розподільчий рахунок ПАТ «Укрзалізниця» (за місцем знаходження ПАТ «Укрзалізниця»);
- розподільчі рахунки за місцем знаходження управлінь залізниць, Центру комплексного транспортного обслуговування, Центру міжнародних взаєморозрахунків і контролю, управління справами ПАТ «Укрзалізниця», Центру «Укррефтранс», технологічних центрів з обробки перевізних документів за місцями інкасації виручки та ін.

Схему збору надходжень від пасажирських і вантажних перевезень подано на рис. 7.3.

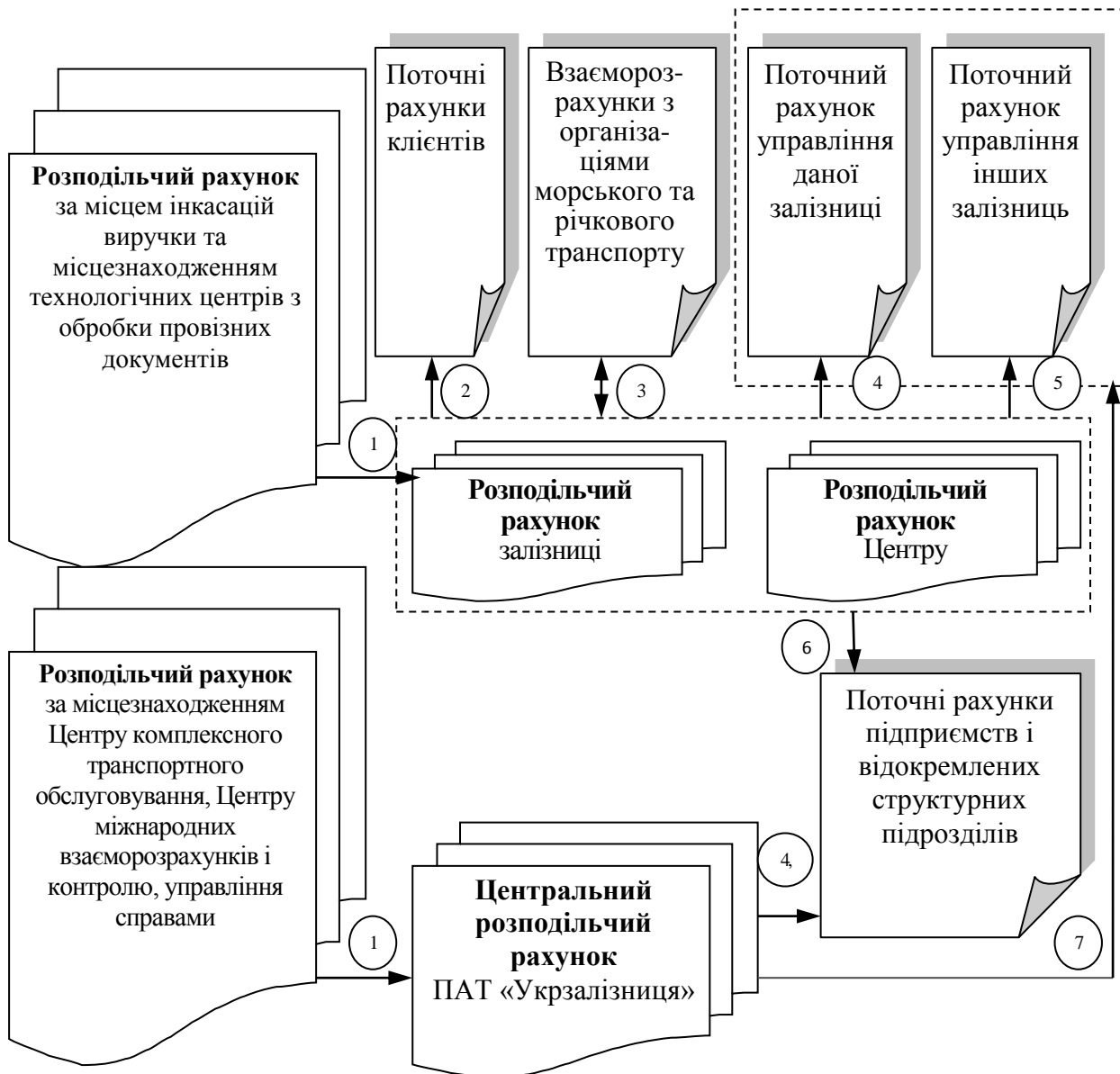


Рис. 7.3. Оборот дохідних надходжень залізничного транспорту:

- 1 – дохідні надходження;
- 2 – переплата, отримана за перевезення вантажів;
- 3 – взаєморозрахунки за перевезення в прямому, змішаному сполученні;
- 4 – доходи від перевезень і кошти, що до них не входять;
- 5 – доходи від перевезень, роботи по яких виконала інша залізниця;
- 6 – кошти на централізоване забезпечення товарно-матеріальними цінностями;
- 7 – різниця між фактичними дохідними надходженнями та нарахованими доходами залізниць, Центру «Укррефтранс»

Як можна побачити зі схеми, з розподільчих рахунків, які відкриті за місцем інкасації виручки та місцезнаходженням технологічних центрів з обробки перевізних документів, доходні надходження щоденно в повній сумі перераховуються обслуговуючим банком на розподільчий рахунок відповідної залізниці.

З розподільчих рахунків, які відкриті за місцезнаходженням Центру комплексного транспортного обслуговування, Центру міжнародних взаєморозрахунків і контролю та управління справами, доходні надходження перераховуються на центральний розподільчий рахунок ПАТ «Укрзалізниця».

З розподільчих рахунків на рівні залізниць і Центру «Укррефтранс» згідно зі щоденними письмовими повідомленнями ПАТ «Укрзалізниця», управління залізниць та Укррефтранс на підставі своїх платіжних доручень здійснюють перерахування:

- на поточний рахунок управління залізниці, Центру «Укррефтранс» і їх структурних підрозділів: доходи від перевезень, кошти, що не входять до складу доходів від перевезень;

- на поточні рахунки управлінь інших залізниць – доходи від перевезень, роботи по яких виконала інша залізниця;

- на поточні рахунки клієнтів залізниці – кошти, що підлягають поверненню як переплата, отримана за перевезення вантажів;

- на поточні рахунки підприємств і відокремлених структурних підрозділів ПАТ «Укрзалізниця» – кошти на централізоване забезпечення товарно-матеріальними цінностями для виробничих потреб;

- взаєморозрахунки з організаціями морського та річкового флоту за перевезення у прямому та змішаному залізнично-водному сполученні.

ПАТ «Укрзалізниця» з централізованого розподільчого рахунка на підставі свого платіжного доручення здійснює такі перерахування:

- ✓ на поточні рахунки залізниць, Центру «Укррефтранс» – доходи від перевезень, якщо фактичні доходні надходження менші за нараховані доходи;

✓ на поточні рахунки підприємств і відокремлених структурних підрозділів ПАТ «Укрзалізниця»: доходи від перевезень, кошти, що не входять до складу доходів від перевезень, кошти на централізоване забезпечення товарно-матеріальними цінностями для виробничих потреб.

Таким чином, *вивчення системи галузевих фінансово-економічних відносин дозволило зробити такі висновки щодо регулювання та здійснення грошових розрахунків на залізничному транспорті України.*

По-перше, система фінансово-економічних відносин залізничного транспорту являє собою дуже складний комплекс взаємозв'язків, які виникають між галузевими підприємствами на міжнародному та внутрішньому ринку транспортних послуг. Кожна група відносин регулюється нормативно-правовими актами відповідного рівня.

По-друге, особливості основної діяльності залізничного транспорту, тобто процесу пасажирських і вантажних перевезень, визначають специфіку відповідних фінансово-економічних відносин. Платежі, нараховані за перевезення, і пов'язані з ними послуги формують дохідні надходження від основної діяльності залізничного транспорту. Доходи від перевезень залізниці або іншої транспортної організації складаються з коштів, як їй належать за виконані нею перевезення і, пов'язаних з ними послуг. У процесі перевезень беруть участь декілька транспортних організацій, порядок розрахунків між якими регулюється державою.

По-третє, процес розподілу дохідних надходжень від основної діяльності залізниць дуже складний. Окрім поточних рахунків на рівні галузевих підприємств відкриваються розподільчі рахунки, а на рівні ПАТ «Укрзалізниця» – центральний розподільчий рахунок. Через них проходять усі кошти, нараховані за перевезення і додаткові послуги.

7.3. Організація грошових розрахунків в Україні

Існування товарно-грошових відносин і пов'язаного з цим грошового обороту визначає необхідність використання розрахунків. Вони супроводжують процес купівлі-продажу

товарів, надання послуг і виконання різноманітних зобов'язань у грошовій формі. Саме у платежах втілюється процес розподілу та перерозподілу грошових коштів, створюючи грошовий оборот підприємства, галузі, держави. Безперервний рух грошових коштів охоплює процеси розподілу й обміну та відображує результативність фінансово-економічних відносин. Система розрахунків є важливим елементом фінансово-економічного механізму, який створює необхідні умови для підвищення ефективності операційної та фінансової діяльності кожного суб'єкта господарювання. Організація грошових розрахунків наведена на рис. 7.4.

Обсяг і структура грошового обороту залежать від багатьох техніко-економічних характеристик виробничо-господарської діяльності. На залізничному транспорті грошовий оборот формується в процесі взаємодії зі споживачами транспортних послуг: пасажирями, відправниками та отримувачами вантажів (вантажовласниками). Взаємні розрахунки з клієнтами втілюють ці відносини, забезпечуючи компенсацію вартості відповідних транспортних послуг, здійснення акту купівлі-продажу галузевої продукції.

Маса грошей, яка перебуває в обороті, має дві форми: готівкову і безготівкову. Розмежування готівкового та безготівкового обороту є інструментом регулювання об'єкта обороту грошових коштів – грошової маси, тобто загальної суми грошей, що знаходиться в русі протягом визначеного періоду. Більша частина грошового обороту припадає на рух безготівкової маси, який супроводжує практично всі господарські відносини шляхом перерахування грошових коштів з рахунка платника на рахунок отримувача.

Готівкова форма розрахунків застосовується в процесі обслуговування населення. Отримуючи готівкові кошти у вигляді заробітної плати, матеріального заохочування, дивідендів, грошової допомоги та пенсійних виплат, населення здійснює різні платежі, купуючи товари та послуги.

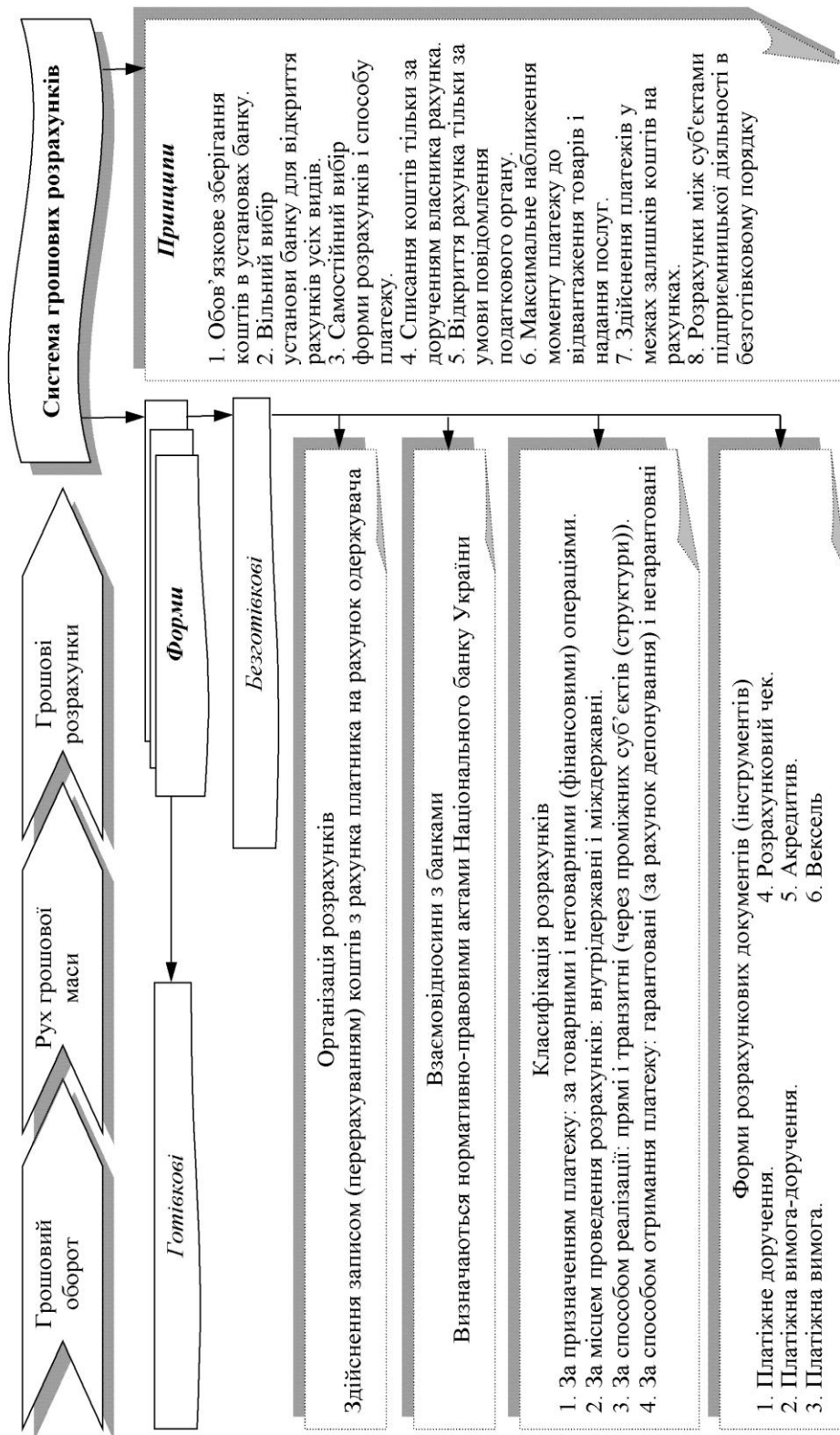


Рис. 7.4. Організація грошових розрахунків

Безготівкова форма розрахунків тісно пов'язана з готівковою, тому що, одержуючи перерахування за реалізовані товари та послуги, підприємство має отримати готівку для виплати заробітної плати персоналу та покриття різних господарських витрат. Таким чином, гроші, які було отримано в безготівковій формі, можуть бути використані готівкою.

Безготівкові розрахунки розглядають як цілісну систему, яка включає класифікацію рахунків, їх організацію, форми відповідних документів і взаємовідносини платників з банківськими установами. За призначенням платежу безготівкові розрахунки поділяють на розрахунки за товарними та нетоварними (фінансовими) операціями, виходячи з місця проведення розрахунків – внутрішні та міждержавні, за способом реалізації – прямі (безпосередньо між постачальниками) і транзитні (які здійснюють за наявності проміжних суб'єктів (структур)), за способом отримання – гарантовані (забезпечують гарантію платежу за рахунок депонування грошей) і негарантовані. Організація безготівкових розрахунків передбачає запис (перерахування) коштів або залік взаємних розрахунків між покупцем і постачальником продукції та регулюється актами Національного банку України.

Форми безготівкових розрахунків визначаються формами розрахункових документів, що використовуються в процесі розрахункових операцій.

Система безготівкових розрахунків має бути пов'язана з реальним товарооборотом, що забезпечить безперервний рух грошових коштів господарюючого суб'єкта і, як наслідок, перманентний розвиток виробничо-господарської діяльності. Нормалізація системи безготівкових розрахунків сприятиме стабільним фінансово-економічним відносинам.

Система грошових розрахунків в Україні базується на таких принципах.

Перший принцип стосується обов'язкового зберігання підприємствами та установами грошових коштів на рахунках в установах банку (за винятком перехідних залишків у касі). Правовою базою для реалізації цього принципу є угода між підприємством і банком про розрахунково-касове обслуговування.

Другий принцип полягає в тому, що підприємствам надається право вибору установи банку для відкриття рахунків усіх видів (за згодою банку).

Третій принцип – принцип самостійного (без участі банків) вибору підприємством форми розрахунків і способу платежу та широкого використання їх у своїх договорах і угодах.

Четвертий принцип. Кошти з рахунків клієнтів банки списують тільки за дорученням власників цих рахунків, як правило, за згодою (акцептом) платника (власника рахунка) після перевірки виконання постачальником договірних умов.

П'ятий принцип стосується відкриття рахунків. Поточні рахунки підприємствам-суб'єктам підприємницької діяльності відкривають установи банків тільки за умови повідомлення про це податкового органу.

Шостий принцип визначає порядок здійснення платежів. Розрахунки з покупцями за товарно-матеріальні цінності і послуги проводяться, як правило, після відвантаження продукції або надання послуг.

Сьомий принцип. Платежі здійснюються у межах залишків коштів на рахунках платника або в межах наданого банківського кредиту.

Восьмий принцип. Розрахунки між суб'єктами підприємницької діяльності проводяться, як правило, у безготівковому порядку. Готівкові розрахунки можуть застосовуватися в міжгосподарських взаємовідносинах, якщо це невеликі за сумою платежі (до 3000 грн), а також за витрат на внутрішньогосподарські потреби. Розмір таких витрат обмежений. Але перш за все готівкова форма розрахунків застосовується при обслуговуванні населення.

Отримуючи готівкові кошти, населення здійснює різні платежі.

Подальша гармонізація системи грошових розрахунків з фінансово-економічними відносинами підприємств, у тому числі транспортних організацій, сприятиме удосконаленню комерційного розрахунку, на якому засновано їх виробничо-господарську діяльність, оптимізації форм і способів безготівкових розрахунків, підвищенню відповідальності сторін і здійсненню платежів у повному обсязі за всіма зобов'язаннями,

постійному пошуку нових механізмів організації розрахунків з метою подолання негативних процесів у грошовій сфері, зміцненню договірної дисципліни та врешті-решт прискоренню обороту грошових коштів і, як наслідок, стабільному підвищенню ефективності роботи.

Форми безготівкових розрахунків пов'язані з використанням різних розрахункових документів, тобто відповідно оформлених документів на переказ грошових коштів.

Для здійснення безготівкових розрахунків можуть застосовуватись такі платіжні документи (інструменти):

➤ **платіжне доручення** – містить письмове доручення платника банку, який його обслуговує, про списання зі свого рахунка зазначеної суми коштів та її перерахування на рахунок одержувача. Розрахунки платіжними дорученнями можуть здійснюватись:

✓ за фактично відвантажену (продану) продукцію (виконані роботи, надані послуги) у порядку попередньої оплати (якщо це обумовлено договором);

✓ для завершення розрахунків за активами звіряння взаємної заборгованості;

✓ для перерахування підприємствами сум, які належать фізичним особам (заробітна плата, пенсії тощо), на їхні рахунки в банках;

✓ для сплати податків і зборів (обов'язкових платежів) до бюджетів та державних цільових фондів;

✓ в інших випадках за згодою сторін;

➤ **платіжна вимога-доручення** – це комбінований розрахунковий документ, який складається з двох частин. Верхня частина – вимога підприємства-постачальника до підприємства-покупця сплатити вартість товару, виконаних робіт чи послуг. Нижня частина – доручення покупця (платника грошових коштів) банку, який його обслуговує, перерахувати належну суму коштів з його рахунка на рахунок постачальника. Використовуються переважно в міжміських розрахунках за відвантажені товарно-матеріальні цінності, виконані роботи, надані послуги. Можуть бути з акцептом чи без акцепту;

➤ **платіжна вимога** – містить вимогу стягувача (або отримувача за договірного списання) до банку, що обслуговує

платника, здійснити без погодження з платником перерахування належної суми коштів з рахунка платника на рахунок отримувача. Застосовується в разі здійснення примусового списання (стягнення) коштів на підставі рішень судів та інших державних і недержавних органів;

➤ **розрахунковий чек** – це розрахунковий документ, що містить письмове доручення власника рахунка (чекодавця) банку-емітенту, у якому відкрито його рахунок, про сплату чекодержателю зазначеної в чеку суми коштів. Використовуються тільки для безготівкових розрахунків підприємств і фізичних осіб з метою зменшення розрахунків готівкою за отримані товари (виконані роботи і надані послуги) і не підлягають сплаті готівкою;

➤ **акредитив** (покритий, непокритий, відкличний, безвідкличний) – це договір, що містить зобов'язання банку-емітента, за яким цей банк за дорученням клієнта зобов'язаний виконати платіж на користь бенефіціара або доручити іншому (виконуючому) банку здійснити платіж. Розрахунки акредитивами широко використовуються в міжнародних фінансово-економічних відносинах;

➤ **вексель** (переказний (тратта), казначейський, приватний, фінансовий, товарний (комерційний), простий (соло-вексель) та ін.). Ним оформлюються розрахунки з відстрочкою платежу між постачальником (отримувачем коштів) і покупцем (платником).

Розрахункові платіжні документи складаються на бланках, форми яких визначено Інструкцією про безготівкові розрахунки в Україні в національній валюті. Розрахунковий документ (за винятком розрахункового чека) виписують у кількості примірників, потрібній для всіх учасників безготівкових розрахунків (але не менше двох) з використанням технічних засобів (електронно-обчислювальних і друкарських машин). Розрахункові документи можуть подаватися до банку як на паперових носіях, так і у вигляді електронних розрахункових документів програмно-технічного комплексу «клієнт-банк».

Списання коштів з рахунків платника здійснюється на підставі першого примірника розрахункового документа, який залишається на зберіганні в банку платника. Інші примірники

розрахункового документа (за винятком розрахункових чеків) банк передає платнику.

Окрім цих форм, безготівкові розрахунки можуть здійснюватись шляхом заліку взаємної заборгованості платників. При цьому взаємні зобов'язання боржників і кредиторів погашаються в рівнозначних сумах, і лише на їхню різницю здійснюється платіж на загальних підставах. Такі підприємства укладають договір, де обумовлюють періодичність звіряння взаємної заборгованості зі складанням відповідного акта, строки та платіжні інструменти, із застосування яких здійснюватимуться розрахунки.

Питання для самоконтролю

1. Охарактеризуйте особливості системи фінансово-економічних відносин на залізничному транспорті.
2. Вкажіть порядок розподілу грошових потоків у залізничній галузі.
3. Як працює організація грошових розрахунків в Україні?
4. Які платіжні інструменти використовують в Україні для здійснення безготівкових розрахунків? Охарактеризуйте кожний з них.
5. На яких принципах базується система грошових розрахунків в Україні?

Розділ 8. ГРОШОВІ РОЗРАХУНКИ ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ

8.1. Система і форми розрахунків за перевезення

Особливість розрахунків, яки виникають у процесі виробництва та надання послуг залізничного транспорту, визначається специфікою організації залізничних перевезень. Усі залізничні перевезення здійснюються на договірних засадах (рис. 8.1). Умови та порядок їх організації, у тому числі в прямому змішаному сполученні (за участю інших видів транспорту), нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, вантажовідправників і одержувачів визначаються Статутом залізниць України, а також Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом.

Підставою для перевезення пасажирів є проїзний документ, який посвідчує право пасажирів на проїзд залізничним транспортом. Проїзний документ і є основою виникнення двосторонніх зобов'язань: з боку залізниці – перевезти пасажирів та його багаж за проїзним документом, а пасажирів – сплатити встановлену вартість замовленої поїздки чи перевезення багажу (вантажобагажу).

Складовими вартості проїзного документа є плацкарта (компенсує витрати на підготовку в рейс та обслуговування вагона), квиток (призначено для покриття витрат на переміщення вагона), які диференційовано залежно від категорії вагона і поїзда, комісійний збір (покриває витрати, пов'язані з продажем проїзних документів і наданням інших послуг) і платежі обов'язкового страхування. У приміських і місцевих поїздах без нумерації місць у вагонах проїзним документом є квиток. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань відбувається щомісячне планування вантажних перевезень, яке здійснюється залізницями відправлення на основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів і заявок.

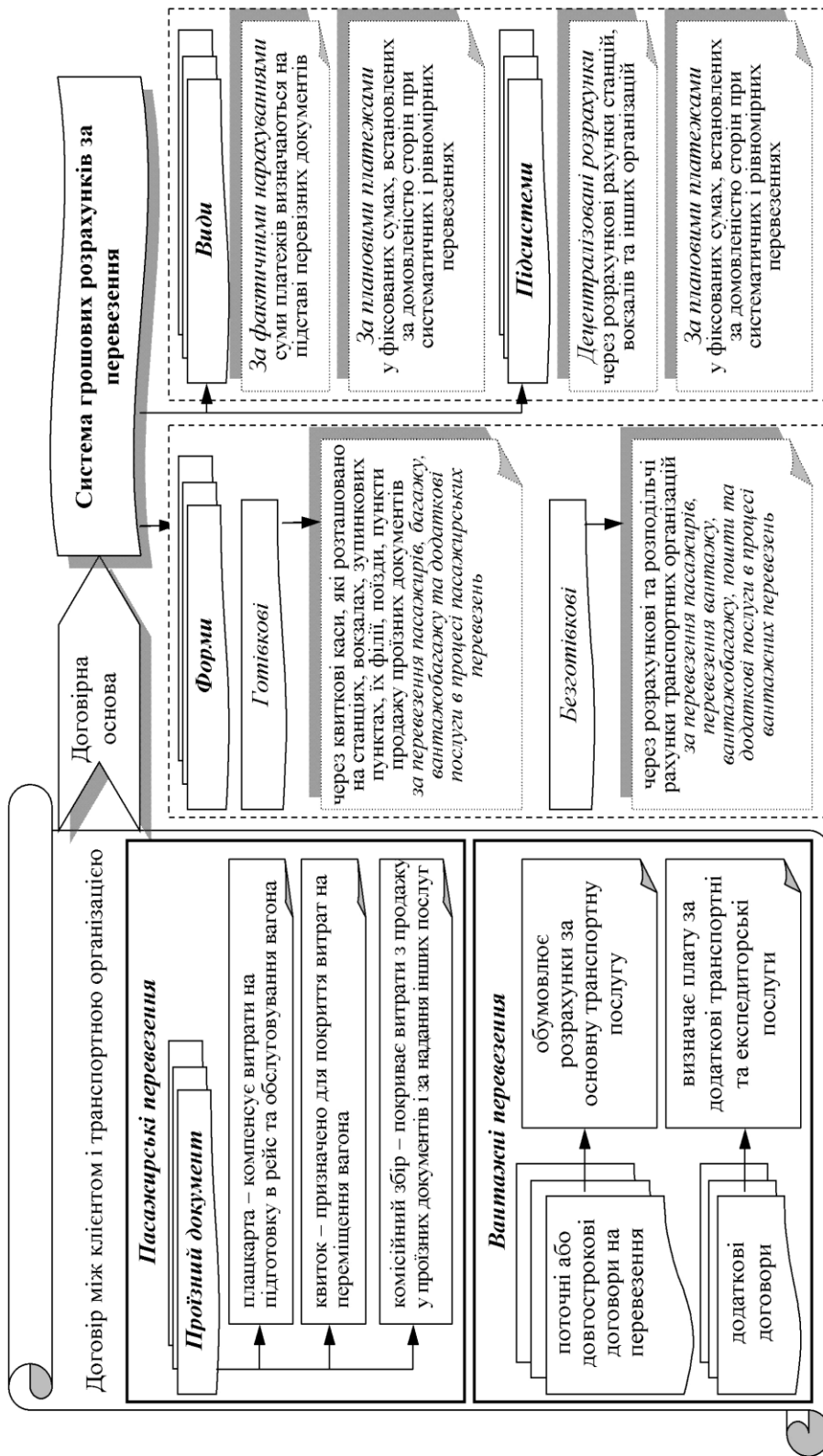


Рис. 8.1. Система розрахунків за перевезення

Вони складаються за встановленою формою у вагонах, іноді і в тоннах, у разі потреби – плани перевезень вантажів маршрутами. Заявки подають відправники (вантажовласники) або за дорученням вантажовласників експедиторські організації, а також морські та річкові порти. За договором залізниця зобов'язується доставити ввірений вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, відправник – сплатити за перевезення встановлену плату, яка справляється залежно від відстані згідно з планом формування поїздів. Виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюється на підставі окремих договорів за додаткову плату. Кожна відправка вантажу оформлюється перевізними документами, основним з яких є транспортна накладна.

Транспортна накладна є «обов'язковою двосторонньою письмовою угодою на перевезення вантажу і одночасно договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів». Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення і містить такі відомості: найменування вантажу, пункти відправлення та призначення, відправник і одержувач, дата приймання до перевезення та ін.

Взагалі синонімом транспортної накладної є коносамент, який належить до цінних паперів. Отже платежі вантажовласників складаються з тарифів за перевезення (які призначено для фінансування рухомої вантажної операції), додаткових зборів (платежів за послуги, вартість яких не входить до тарифу) і страхових платежів. При цьому страхування вантажів здійснюється на обов'язковій або добровільній основі. *Грошові відносини вантажовласників і пасажирів з перевізниками врегульовані на державному рівні.* Розрахунки відправників і одержувачів вантажу, вантажобагажу і пошти з підприємствами залізничного транспорту за перевезення, додаткові збори за вантажні операції і користування рухомим складом, а також штрафи, пені, неустойки здійснюються в порядку, передбаченому Статутом залізниць України, а також іншими актами вітчизняного законодавства та міжнародними

договорами. Платежі за перевезення пасажирів і додаткові послуги, знижки на проїзд, розмір і порядок стягнення страхового збору визначаються Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

Порядок взаємних розрахунків між транспортними організаціями за перевезення вантажів встановлює Міністерство транспорту України.

Оплата перевезень пасажирів, вантажу, багажу, вантажобагажу та пошти, а також додаткових операцій, пов'язаних з перевезеннями, здійснюється готівкою та шляхом безготівкових перерахувань з рахунків клієнтів на розподільчі та розрахункові рахунки транспортних організацій. При цьому плата за вантажні перевезення здійснюється в безготівковій формі, за перевезення пасажирів – переважно готівкою.

У готівковій формі кошти надходять у квиткові та багажні каси, які розташовано на станціях і зупинних пунктах, їх філії, поїзди, а також у пункти продажу проїзних документів. Це платежі пасажирів за поїздку (основну транспорту послугу), перевезення багажу і вантажобагажу, а також додаткові послуги, що надаються громадянам під час оформлення проїзду та перебування в поїзді чи на вокзалі. У загальній сумі галузевих дохідних надходжень внесок готівкових коштів складає близько 12 %.

Безготівкові розрахунки за перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти здійснюється шляхом перерахування грошових коштів з рахунків клієнтів на розподільчі та розрахункові рахунки за місцем знаходження станцій або передоплатою через розрахункові підрозділи залізниць.

У безготівковій формі платежі здійснюються:

✓ перед відправленням пасажирів у разі резервування міст закладами, організаціями, підприємствами. Якщо за відтинок часу між прийманням заявки на резервування і відправленням поїзда (відповідний норматив складає 12 днів) неможливо здійснити попередню оплату, то замовнику пропонується оплатити її готівкою;

✓ до початку відповідного періоду громадянами, закладами, організаціями, підприємствами за повні абонементні

квитки на проїзд у приміському сполученні на будь-яку кількість місяців (але не більш ніж на один рік) із зазначенням на квитку прізвища, імені та по батькові пасажирів;

✓ перед відправленням вантажу і вантажобагажу в пунктах відправлення – за відстань перевезення відповідним видом транспорту. Плату за відстань, яку проходить вантаж до кордону України іншими видами транспорту, може вносити експедиторська організація; за транзитні перевезення – відправник, одержувач або експедитор;

✓ після прибуття і видачі вантажу і вантажобагажу в пунктах призначення – одержувачем за неоплачені перевезення всіма видами транспорту і додаткові послуги. Взагалі вантажі видаються на станції призначення одержувачу тільки після внесення всіх належних транспортній організації платежів. Остаточні розрахунки за перевезення експортно-імпортних вантажів здійснюються за міжнародними угодами та чинним законодавством.

Тобто практично всі послуги залізничного транспорту сплачуються перед відправленням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти. Переважне використання авансових платежів у розрахунках за транспортне обслуговування пов'язано з необхідністю підвищення платіжної дисципліни з боку користувачів, гарантування оплати наданих ним послуг і зменшення дебіторської заборгованості транспортних організацій. Взагалі платіжна дисципліна передбачає здійснення платежів у повному обсязі та в установлені терміни. Додержання платіжної дисципліни полягає в суворому дотриманні встановлених правил проведення розрахункових операцій, що сприяє прискоренню кругообороту коштів і зміцненню фінансового стану суб'єктів господарювання. Порухення платіжної дисципліни найчастіше є наслідком незадовільної роботи фінансових служб або складного фінансового стану платників.

Слід зазначити, що для гарантування належної оплати провізних документів та інших платежів підприємства залізничного транспорту загального користування мають право на заставу майна, переданого ним для перевезення. Заставне право діє поки вантаж перебуває у віданні залізниці. Якщо

відправник або одержувач не внесуть належні платежі на рахунки, транспортна організація реалізує вантаж після закінчення граничного терміну його зберігання, який складає 30 діб. Це передбачено статтею 51 Статуту залізниць України.

Підприємства-платники здійснюють розрахунки тільки після отримання документів, у яких зазначено вартість транспортних послуг (з необхідним обґрунтуванням) і їх техніко-технологічні характеристики, у тому числі дату відвантаження. Оплата здійснюється за власні кошти клієнта, які знаходяться на його розрахунковому або поточному рахунку, або за рахунок наданого банківського кредиту.

При безготівкових розрахунках за перевезення використовуються встановлені форми розрахункових документів.

Рух розрахункових документів між транспортними організаціями, установами банку та клієнтами характеризує документообіг. Переміщення документів між їх укладачами і одержувачами за всіма технологічними ланкам дозволяє проінформувати всіх зацікавлених осіб, довести до них всі необхідні відомості та проконтролювати виконання платіжної дисципліни.

Розрахунки за перевезення можуть здійснюватись окремо за кожне відправлення або періодично за декілька транспортних операцій. Існування цих підходів до організації грошового обороту обумовлює виокремлення двох видів розрахунків: фактичні і планові.

Розрахунки за перевезення здійснюються за фактичними нарахуваннями, коли сума платежів, які належать транспортним організаціям, визначається на підставі перевізних документів.

Планові розрахунки здійснюються в заздалегідь обумовлені терміни у фіксованих сумах, які додатково обумовлюються згодою між вантажовласником і перевізником. Планові платежі використовуються при систематичних і відносно рівномірних відвантаженнях продукції перевізника і, безумовно, є тільки початковою розрахунковою операцією. Наприкінці визначеного періоду підбиваються підсумки по всіх виконаних перевезеннях, унаслідок чого або у транспортної організації виникає кредиторська заборгованість, або здійснюються остаточні грошові внески за фактичними нарахуваннями.

Специфіка транспортного виробництва, а саме той факт, що в процесі перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти задіяно різноманітні галузеві організацій, потребує централізації та розподілу дохідних надходжень між усіма учасниками перевезень. Особливості процесу формування та розміщення грошової маси на залізничному транспорті визначають необхідність відокремлення децентралізованої і централізованої підсистеми грошових розрахунків за перевезення.

До децентралізованої підсистеми розрахунків належать станції, вокзали і центри обслуговування пасажирів і вантажовласників, розташовані в крупних містах країни, та інші транспортні організації, які мають право на транспортно-експедиторське обслуговування. Децентралізовані розрахунки здійснюються через розрахункові рахунки підприємств залізничного транспорту.

Сутність централізованих розрахунків полягає в їх здійсненні через розподільчі рахунки, що розташовано за місцем знаходження технологічних центрів з обробки перевізних документів (ТехПД), Українського Державного розрахункового центру міжнародних перевезень та інших галузевих підрозділів (РЦП), що призначені для збору і перерозподілу провізних платежів між залізницями України та іншими перевізниками.

8.2. Визначення провізної плати

Визначення суми плати за перевезення означає таксування провізної плати. Розрахунок провізної плати є початковою і найбільш важливою операцією кожного перевезення, тому що від цього залежить загальний рівень доходів підприємств залізничного транспорту. В основі цього процесу знаходиться галузева тарифна система, тобто сукупність нормативновстановлених ставок (тарифів) і тарифних коефіцієнтів, виходячи з яких визначається плата за транспортні послуги.

Тарифи за перевезення пасажирів і багажу, а також правила їх використання встановлено в Тарифному керівництві № 5. Плата за перевезення (тариф) представлена у вигляді заздалегідь

розрахованої суми на визначену відстань для конкретного роду поїзда, типу вагона та місця у вагоні. Дане тарифне керівництво також визначає плату за перевезення багажу і вантажобагажу.

На залізничному транспорті України застосовують загальний пасажирський, приміський і багажний тарифи.

Загальний пасажирський тариф застосовується для обчислення вартості проїзду пасажирів у всіх видах пасажирських поїздів і категоріях вагонів внутрішнього сполучення.

Багажний тариф застосовується при обчисленні вартості перевезень багажу, вантажобагажу в багажних вагонах.

Приміський тариф застосовується при обчисленні вартості проїзду в приміських, місцевих електро- і дизель-поїздах і поїздах, сформованих із класних вагонів з локомотивною тягою без нумерації місць у вагонах.

Ставки тарифів для проїзду пасажирів і перевезення багажу чи вантажобагажу розробляються на підставі витрат залізниць і затверджуються порядком, встановленим законодавством України. Відстань перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу визначається за маршрутом прямування поїзда.

Вартість пільгового абонементного квитка на один місяць становить, як правило, суму вартості 26 поїздок за встановленим тарифом, повного – 40, студентського – 20 і квитка «вихідного дня» – 14 поїздок. Вартість абонементних квитків, виданих більш як на один місяць, визначається множенням вартості місячного квитка на кількість місяців. При цьому якщо приміський квиток (повний чи пільговий абонементний) видано для проїзду між станціями різних дільниць, що примикають до вузлової станції, то вартість такого квитка складається з вартості квитка за сумарну відстань до вузлового пункту і від нього. Продаж приміських квитків у напрямку «туди» і «назад», незалежно від відстані прямування, здійснюється за приміськими тарифами, що діють у пункті продажу квитків.

При проїзді з України і в Україну через територію Молдови вартість проїзду складається з трьох частин:

– квитка за проїзд територією України за внутрішньодержавним тарифом (за сумарну відстань);

- квитка за проїзд територією Молдови за міждержавним тарифом залізниць Молдови;
- плацкарти за тарифом власника вагона за весь шлях прямування.

Вартість квитка при проїзді у вагоні безпересадкового сполучення, який на шляху прямування перечіплюється до поїздів різної швидкості, становить суму вартості квитка за відстань прямування пасажирським і швидким поїздами.

Безплатні проїзні документи та проїзні документи зі знижкою надаються тільки на підставі законів України, міжнародних угод, указів Президента України, постанов Кабінету Міністрів України з відшкодуванням витрат залізницям у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Комерційні знижки на проїзд пасажирів чи перевезення багажу (вантажобагажу) залізницею встановлюються наказом Міністерства транспорту України одночасно у всіх чи окремих поїздах, на окремий період і напрямки, на визначені дати, періоди року, дні тижня, на квиток і плацкарту одразу чи роздільно, на визначені партії багажу чи вантажобагажу.

Вартість перевезення вантажів по території України визначається за ставками, які опубліковано у Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України, Тарифному керівництві № 1. При цьому плата за перевезення встановлена виходячи з маси вантажу та відстані перевезення, яка визначається за Тарифним керівництвом № 4, якщо вантажі перевозяться вантажною або великою швидкістю, або виходячи з заданого маршруту при перевезенні негабаритних і великовагових вантажів на транспортерах і вагонах, що причіпляються до пасажирських поїздів. Окремо наведено 28 тарифних схем і таблиць для визначення плати за перевезення.

Крім того, керівництвом визначено тарифи за перевезення в поїздах габаритних і негабаритних вантажів залежно від типу вагона (платформи, напівплатформами, у 4-, 6-, 8- і 12-вісних транспортерах та ін.), з окремим локомотивом і за службовим тарифом (для підприємств сфери управління ПАТ «Укрзалізниця»). Додатково встановлено порядок визначення плати при перевезенні за особливих умов, а саме за перевезення в контейнерах, дрібними поставками, збірних відправок вантажів, у

прямому змішаному сполученні, тобто за участю інших видів транспорту, у прямому міжнародному залізничному сполученні, порожнього рейкового рухомого складу, приватних або орендованих вагонів тощо.

Окремо опубліковано ставки зборів за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажу. Величина цих зборів, а також перелік операцій, за які вони стягуються, наведено в розділі 3 Тарифного керівництва № 1.

Тарифні коефіцієнти являють собою відношення фактичного рівня транспортних тарифів, визначеного виходячи з нових умов фінансово-економічного середовища, до відповідних нормативно-встановлених ставок у Збірнику. Тарифні коефіцієнти регулярно переглядаються й затверджуються Міністерством транспорту України і доводяться до відома всіх транспортних організацій. Окремі підприємства залізничного транспорту за вказівкою ПАТ «Укрзалізниця» встановлюють додаткові тарифні коефіцієнти. Виходячи з періодичної індексації тарифів змінюється плата за перевезення. Вартість вантажних перевезень у міжнародному сполученні розраховується відповідно до Тарифної політики залізниць України на останній фрахтовий рік (Збірника тарифів на транзитні перевезення вантажів залізничним транспортом України). Цей документ приймається згідно зі статтею 3 Згоди про проведення узгодженої політики в галузі визначення транспортних тарифів від 17 січня 1997 р., яку ратифіковано Верховною Радою України. **Відповідно до Тарифної політики ПАТ «Укрзалізниця» визначаються платежі:**

✓ *при транзитних перевезеннях вантажів по залізницям України між пунктами пропускання за єдиним транспортним документом;*

✓ *при перевезеннях з перевантаженням у зоні митного контролю та переоформленням транспортного документа з відміткою про транзитний режим.*

При цьому нерезиденти України здійснюють платежі у вільноконвертованій валюті (у доларах США та швейцарських франках), резиденти – у національній валюті, а провізні платежі розраховуються за тарифами, які діють у день проставлення календарного штемпеля:

➤ станції відправлення – для вантажів, перевезення яких оформлено залізничною накладною прямого міжнародного сполучення на весь шлях прямування, а також при відправленні вантажу з залізничної станції;

➤ станції переоформлення накладної – для вантажів, перевезення яких здійснюється з переоформленням документів з одного міжнародного транспортного права на інше;

➤ станції перевалки вантажу з водного транспорту – при оформленні на ній накладної.

Ставки, встановлені Транспортною політикою, не враховують розмір податку на додану вартість і додаткові збори. Вони можуть змінюватись відповідно до конкурентоспроможності транспортного напрямку, експедиторських зобов'язань згідно зі згодою ПАТ «Укрзалізниця», роду вантажу, його вартості та обсягу перевезень, що необхідно закріпити в договорі.

У випадках, коли юридичною особою, яка представляє права вантажовласника перед підприємствами залізничного транспорту, виступає експедитор, розмір платежів за транспортне обслуговування збільшується виходячи з вартості експедиторських послуг.

Винагороду експедиторській організації призначено для компенсації зусиль:

✓ з організації перевезень і перевалки вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним і повітряним транспортом;

✓ оптимального транспортного обслуговування, а також організації перевезень зовнішньоторговельних вантажів через території зарубіжних країн відповідно до умов контрактів;

✓ надання послуг, пов'язаних з прийманням, накопиченням, доопрацюванням, сортуванням і комплектуванням вантажів, передачею їх транспортним підприємствам для перевезення;

✓ здійснення своєчасних розрахунків з портами і транспортними організаціями за перевезення, перевалку та зберігання зовнішньоторговельних вантажів;

✓ оформлення документів відповідно до митних, карантинних і санітарних вимог, страхування вантажів;

✓ оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання;

✓ подання транспортним підприємствам в установленому порядку заявок на відправлення експортних, транзитних і реекспортних вантажів і нарядів на відвантаження імпорتنих, транзитних і знятих з експорту вантажів тощо.

Визначення суми плати за перевезення вантажів та оформлення товарно-транспортної документації здійснюється такими суб'єктами:

➤ розрахунковими товарними конторами (РТК) залізничних станцій;

➤ центрами транспортного обслуговування вантажовласників, відкритими на крупних залізничних станціях і в дирекціях залізничних перевезень;

➤ технологічними центрами з обробки перевізних документів (ТехПД);

➤ інформаційно-обчислювальними центрами (ІОЦ), якщо перевезення вантажів належить до централізованих міжгалузевих поставок (нафта, нафтопродукти, лісні вантажі тощо), розрахунки за які здійснюються через управління залізниці;

➤ фінансово-економічними службами залізниць, коли перевезення здійснюється з відстрочкою платежу після видачі вантажу одержувачу;

➤ Українським Державним Центром комплексного транспортного обслуговування;

➤ Українським Державним розрахунковим центром міжнародних перевезень при розрахунках за експортно-імпорتنі перевезення вантажу;

➤ Українським Державним Центром рефрижераторних перевезень при розрахунках за перевезення швидкопсувних вантажів;

➤ експедиторами, які діють за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів (власників вантажу) на підставі договору з ПАТ «Укрзалізниця».

Виходячи з виставлених рахунків вантажовласники здійснюють необхідні платежі. У дорученні банку на переказ передоплати вказується, за які перевезення і послуги здійснюється оплата, а також проставляється номер договору і

отриманого рахунка. Вантажовласники оплачують усі відповідні банківські операції. Остаточні розрахунки відбуваються після виконання транспортних послуг і експедиторського обслуговування в повному обсязі.

8.3. Способи стягнення грошових коштів за перевезення

За договором на перевезення пасажир залізничним транспортом клієнт зобов'язаний сплатити за встановленим тарифом вартість проїзду, а при перевезенні великогабаритних речей і предметів оплатити перевезення багажу. Проїзд пасажир, перевезення багажу і вантажобагажу, а також оплата додаткових послуг, які було надано пасажиру на вокзалах і на шляху прямування, оплачується готівковими коштами, у безготівковій формі та за документами для безкоштовного проїзду.

Для оплати проїзду готівкою пасажир звертається у квиткові каси станцій, вокзалів, їх філії, сервісні центри або пункти продажу проїзних документів (рис. 8.2). За наявності місць у поїзді касир повідомляє можливі варіанти клієнту, а після вибору пасажиром місця – вартість транспортної послуги. Проїзний документ видається пасажиру тільки після оплати проїзду готівкою.

Перевезення громадян за вимогою підприємств, організацій і установ може бути сплачено в безготівковій формі, перерахуванням вартості їх проїзду і перевезення багажу і вантажобагажу з їх розрахункових або поточних рахунків на розподільчі рахунки залізниць, але не пізніше, ніж за 12 днів до відправлення поїзда. Окремі фізичні особи також можуть оплатити проїзд у безготівковій формі за рахунок попереднього перерахування коштів з власних особистих рахунків. При цьому передбачається попереднє резервування місць, тобто виділення місць заздалегідь за заявками організацій або фізичних осіб з відстроченим оформленням проїзних документів (рис. 8.3).

Деякі організації здійснюють бронювання місць, яке передбачає закріплення на підставі разового замовлення або договору певної кількості місць з відстрочкою їх реалізації замовнику. У замовленні або договорі обов'язково визначається термін, на який здійснюється бронювання.

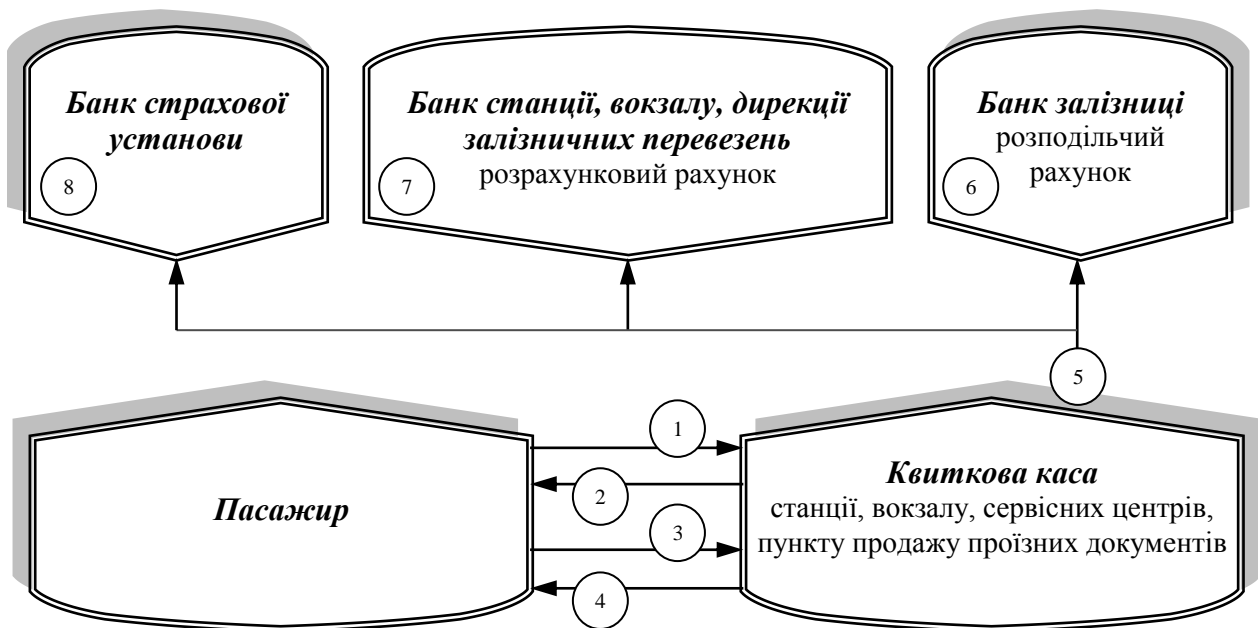


Рис. 8.2. Розрахунки готівковими коштами:

- 1 – запит пасажиру про наявність місць у поїзді;
- 2 – перевірка касиром наявності місць у системі Експрес;
- 3 – оплата пасажиром вартості проїзного документа;
- 4 – видача проїзного документа;
- 5 – інкасація готівкової виручки;
- 6 – зарахування на розподільчий рахунок залізниці плати за перевезення пасажирів – плацкарти і квитка;
- 7 – зарахування на розрахунковий рахунок госпрозрахункових станцій і вокзалів або дирекції залізничних перевезень місцевих доходів комісійного збору;
- 8 – зарахування на розрахунковий рахунок страхової установи обов’язкових страхових платежів

Розрахунки при цьому здійснюються у готівковій або безготівковій формі.

Перевезення окремих категорій пасажирів на залізничному транспорті здійснюються безкоштовно або зі знижкою (до 100 %). До них належать службові та разові особисті поїздки працівників залізничного транспорту, а також перевезення пільговиків (інвалідів і учасників Великої Вітчизняної війни, а також прирівняних до них осіб, пенсіонерів та інших категорій громадян, визначених законодавчо).

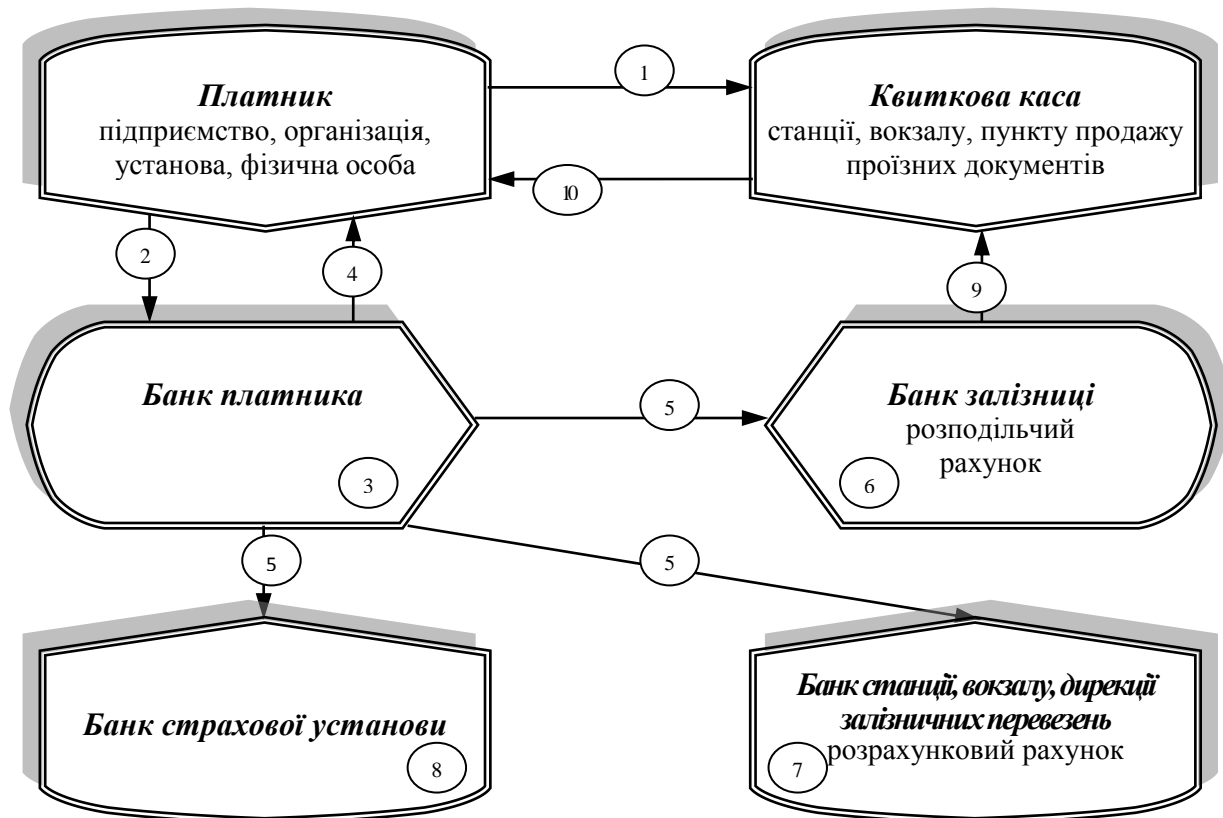


Рис. 8.3. Розрахунки в безготівковій формі:

- 1 – резервування місць у поїзді;
- 2 – передача банку платіжного доручення або чека;
- 3 – списання коштів з рахунка платника;
- 4 – повідомлення платника про списання грошових коштів;
- 5 – переказ розрахункового документу у банки одержувачів платежу;
- 6 – зарахування плати за перевезення (плацкарти і квитка) на розподільчий рахунок залізниці;
- 7 – зарахування комісійного збору на розрахунковий рахунок госпрозрахункових станцій і вокзалів або дирекції залізничних перевезень;
- 8 – зарахування обов’язкових страхових платежів на розрахунковий рахунок страхової установи;
- 9 – повідомлення про надходження коштів на розподільчий рахунок;
- 10 – видача проїзного документа

Безплатні або пільгові проїзні документи видаються за умови одночасного пред’явлення документів, які засвідчують право на безплатний проїзд або проїзд зі знижкою, а пільговикам – ще й листа (книжки) талонів. Під час розрахунків доплати за вихідну суму береться вартість проїзду в тій категорії поїзда і вагона, у якому оформляється проїзд.

Залізниці зобов’язані забезпечити своєчасний продаж пасажирові проїзного документа до вказаної ним станції

призначення, яка відкрита для пасажирських операцій. **На залізничному транспорті України використовується сім видів проїзних документів:**

- ✓ повні;
- ✓ пільгові;
- ✓ безоплатні;
- ✓ дитячі;
- ✓ групові;
- ✓ службові;
- ✓ абонементні.

Кожен громадянин має право придбати за одним зверненням до каси до дев'яти документів включно, незалежно від напрямків. Оформлення проїзду здійснюється без подання до квиткової каси паспорта чи іншого документа, який засвідчує особу, крім випадків продажу іменних проїзних документів та оформлення проїзду до станцій, розташованих у місцевостях, на в'їзд до яких потрібен особистий дозвіл. Продаж іменних проїзних документів за паспортом із зазначенням прізвища пасажира може вводитись розпорядженням ПАТ «Укрзалізниця» з метою обмеження незаконного перепродажу проїзних документів, використанням міст за призначенням та обліку пасажирів по прізвищах.

Порядок придбання проїзного документа наведено на рис. 8.4.

Як вже зазначалося раніше, проїзний документ є договором на перевезення. Він належить до документів суворої звітності, тому має свою серію та порядковий номер. Виготовляються проїзні документи централізовано і розповсюджуються фінансово-економічними службами залізниць. **На лицевій стороні проїзний документ далекого сполучення має такий зміст:**

- 1-й рядок: номер поїзда і номер нитки графіка, число, місяць, часи і хвилини відправлення поїзда, номер вагона та його тип, вартість проїзного документа у гривнях і копійках, кількість осіб, на яких оформлено проїзний документ;
- 2-й рядок: назва станцій відправлення та призначення, їх коди;
- 3-й рядок – номер місця;
- 4-й рядок містить службову інформацію про проїзний документ.

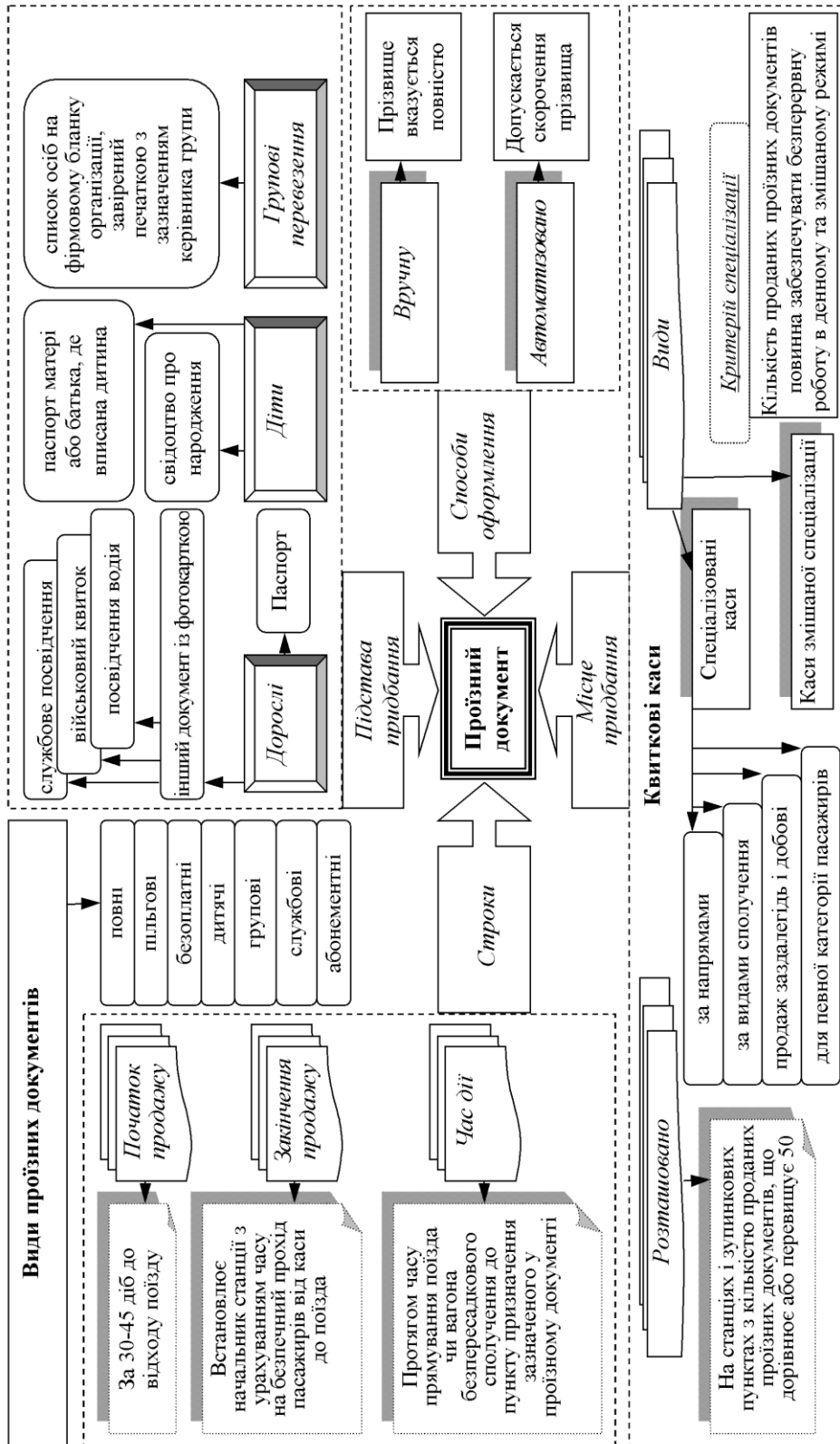


Рис. 8.4. Порядок придбання проїзного документу

Поштові перевезення здійснюються у спеціалізованих вагонах, які включаються в пасажирські, швидкі і поштово-багажні поїзда. Оплата поштових перевезень здійснюється централізовано між фінансово-економічними службами залізниць і органами Міністерства зв'язку України за діючими тарифами.

При оплаті вантажних перевезень складання розрахункових документів і стягнення грошей може здійснюватись на різних рівнях організаційної структури управління. Але основна частина вантажних перевезень оплачується вантажовласниками централізовано шляхом попередніх безготівкових розрахунків за товарно-транспортними документами.

До документів, за якими визначається сума платежу, належать:

✓ корінець дорожньої відомості на вантажі, прийняті до відправлення, – основний документ для визначення плати за перевезення;

✓ дорожня відомість на видані вантажі – документ розрахунково-фінансового призначення, який містить дані про строки доставки вантажу, прослідуювані пунктів переходу між залізницями (календарні печатки станцій переходу) та ін.;

✓ відомість подачі та забирання вагонів з під'їзних колій, які належать підприємствам і організаціям;

✓ накопичувальна картка по додаткових зборах при відправленні і видачі вантажів.

До стягнення грошових платежів з відправника розрахункова товарна контора (РТК) станції відправлення вантажу корінці дорожніх відомостей і вагонні листки передає в технологічний центр з обробки перевізних документів (ТехПД), до обов'язків якого належить перевірка усіх розрахунків і правильності оформлення перевізної документації. Після отримання грошових платежів ТехПД направляють перевізні документи з вантажами на станцію призначення. Корінці дорожніх відомостей з вантажними квитанціями додаються до Звіту про вантажі, прийняті до відправлення і навантажені у вагони (форма ФО-4). Потім складається супровідна відомість і супровідний опис, які пересилаються в РТК. У РТК щодобово на кожного відправника складається перелік перевізних документів призначений для передачі відправнику, до якого додаються

платіжні квитанції. Другий екземпляр переліку залишається в РТК. Порядок здійснення платежів при децентралізованих розрахунках подано на рис. 8.5.

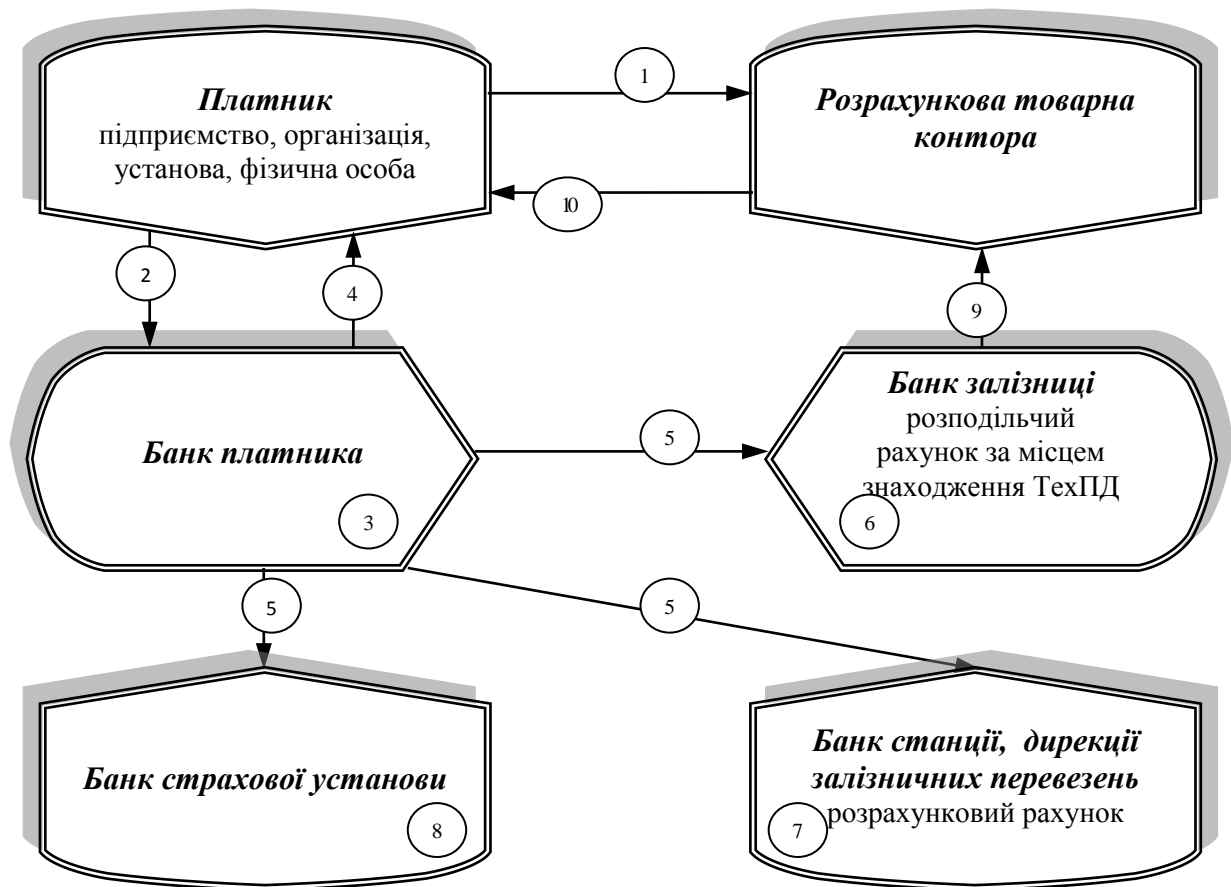


Рис. 8.5. Організація розрахунків через РТК:

- 1 – таксування плати за перевезення вантажу в РТК;
- 2 – передача банку платіжної вимоги або іншого розрахункового документа;
- 3 – списання коштів з рахунка платника;
- 4 – повідомлення платника про списання грошових коштів;
- 5 – переказ розрахункового документа в банки одержувачів платежу;
- 6 – зарахування плати за перевезення на розподільчий рахунок залізниці;
- 7 – зарахування додаткових зборів на розрахунковий рахунок госпрозрахункових станцій і дирекції залізничних перевезень;
- 8 – зарахування обов'язкових страхових платежів на розрахунковий рахунок страхової установи;
- 9 – повідомлення ТехПД про надходження коштів на розподільчий рахунок;
- 10 – здійснення перевезення вантажу

Постійні найбільш крупні відправники здійснюють розрахунки централізовано через ТехПД переважно за плановими платежами. При цьому вантажовласники завчасно представляють заявки, які складаються відповідно до плану перевезень у трьох екземплярах і пересилаються в РТК. Після таксування перший екземпляр залишається в РТК, два передаються на станцію, один з яких призначено для відправника вантажу. Вантажовласник переносить з заявки в комплект перевізних документів дані попереднього таксування (номер вантажу, групу, позицію, схему, відстань перевезення і суму провізної плати) і при відправленні вантажу отримує квитанцію. У цьому випадку в РТК надсилається лише корінець дорожньої відомості з записом у відповідний звіт, а станція призначення при прибутті вантажу отримує зі дорожньої відомості інформацію про платежі, стягнені з відправника.

Таким чином, розрахункові операції на залізничному транспорті, особливо що стосується перевезень, мають свою специфіку, базуючись на загальному механізмі проведення розрахунків.

Проведення розрахункових операцій має договірний характер.

Розрахунки здійснюються на підставі договорів між клієнтом і транспортною організацією. У сфері пасажирських перевезень юридичною підставою та своєрідним договором є проїзний документ, у якому зазначено суму платежу та надано характеристику транспортній послугі. У сфері вантажоперевезень операції щодо основної транспортної послуги – безпосереднього перевезення вантажів – обумовлюються в довгострокових і короткострокових договорах з вантажовласником, щодо додаткових послуг – визначаються у відповідних додаткових договорах.

Розрахунки можуть здійснюватись у готівковій і безготівковій формі. Розрахунки готівкою переважають при перевезенні пасажирів. Безготівкова форма розрахунків використовуються переважно при здійсненні вантажних перевезень.

Розрахунки можуть бути децентралізованими або централізованими. При децентралізованих розрахунках плату за

перевезення з відправника стягують через розрахункові рахунки вокзалів, станцій, центрів обслуговування пасажирів і вантажовласників, транспортно-експедиторських організацій.

Централізовані розрахунки проводяться через розподільчі рахунки за місцем знаходження технологічних центрів з обробки провізних документів, Українського Державного розрахункового центру міжнародних перевезень та інших галузевих підрозділів.

Платежі можуть бути перераховані або за фактичними нарахуваннями або за плановими сумами. Останній вид розрахунків використовується, коли йдеться про перевезення масових вантажів, відвантаження яких здійснюється систематично та відносно рівномірно.

Процес визначення суми плати за перевезення, яка і є об'єктом грошових розрахунків, має назву таксування. Він регулюється законодавчо, а також галузевими нормативними актами та актами міжнародного права. Слід зазначити, що у сфері пасажирських перевезень визначення провізної плати не потребує трудомістких операцій. По-перше, цей процес переважно автоматизований. По-друге, провізні плати визначено заздалегідь відповідно до графіка руху пасажирських і приміських поїздів, дальності маршрутів та ін.

Навпаки, таксування вантажних перевезень – дуже складний процес, тому що кожне перевезення має свою специфіку.

Питання для самоконтролю

1. Охарактеризуйте систему і назвіть форми розрахунків за перевезення.
2. Яким є порядок визначення провізної плати?
3. Назвіть способи стягнення грошових коштів за перевезення.
4. Які види проїзних документів використовують на залізничному транспорті України?
5. Охарактеризуйте порядок придбання проїзного документа.

Розділ 9. ОБЛІК ГРОШОВИХ КОШТІВ І РОЗРАХУНКІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

9.1. Принципи організації грошових і розрахункових операцій

У процесі здійснення вантажних і пасажирських перевезень залізниці та їх підрозділи вступають у господарські зв'язки з іншими юридичними та фізичними особами. Господарські зв'язки забезпечують безперебійність постачання, безперервність процесу виробництва та своєчасність реалізації продукції (робіт і послуг). Господарські зв'язки оформляються та закріплюються договором, відповідно до якого одне підприємство є постачальником товарно-матеріальних цінностей або виконавцем робіт, а інше – покупцем, а отже, і платником.

Чітка організація розрахунків між постачальником і покупцем безпосередньо впливає на прискорення обігу оборотних засобів і своєчасне надходження коштів.

У підрозділі виникають також взаємовідносини з персоналом, який виконує виробничі завдання, і з іншими фізичними особами.

Розрахунки здійснюються у грошовій формі безготівково або готівкою. Безготівково розрахунки ведуться шляхом перерахування коштів з рахунка платника на рахунок одержувача за допомогою різноманітних банківських операцій, що замінюють кошти в обігу. Перерахування здійснюються записами, які показують зменшення коштів на рахунку в банку платника та відповідно збільшення залишку коштів на рахунку одержувача. Посередником під час розрахунків між підприємствами та організаціями виступають відповідні банки (державні та комерційні).

Для розміщення коштів підрозділам колійного господарства в банках відкриваються поточні рахунки.

Основними завданнями обліку грошових коштів і розрахункових операцій є:

➤ своєчасне та правильне документальне оформлення операцій руху коштів і розрахунків;

- оперативний контроль за збереженням готівкових коштів і цінних паперів у касі підприємства;
- контроль за своєчасними та правильними розрахунками з бюджетом, банками та персоналом підприємства;
- контроль за використанням коштів за цільовим призначенням;
- контроль за додержанням форм розрахунків, встановлених договорами між постачальниками та покупцями.

9.2. Облік касових операцій

У процесі діяльності підрозділів колійного господарства виникають ситуації, які вимагають використання готівкових коштів для оплати деяких витрат, виплати заробітної плати персоналу тощо. Готівка є абсолютно ліквідним активом і тому найбільше потерпає від розкрадань. Для запобігання цьому підрозділами повинен здійснюватися постійний контроль за своєчасним і правильним оформленням касових документів і їх обробкою, має регулярно проводитися інвентаризація грошових коштів у касі.

Організація приймання, видачі та зберігання коштів у касі, а також оформлення касових операцій регламентовані Положенням про ведення касових операцій у національній валюті в Україні, затвердженим постановою Правління НБУ від 19.02.2001 р. № 72 та зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 15.03.2001 р. за № 237/5428, а також Інструкцією про порядок охорони квиткових і грошових кас підприємств, організацій залізничного транспорту і готівки при її перевезенні, затвердженою наказом Укрзалізниці від 30.05.2002 р. № 272-Ц.

Для оформлення касових операцій застосовуються Типові форми первинного обліку касових операцій, затверджені наказом Міністерства статистики України від 15.02.1996 р. № 51.

Всі підрозділи зобов'язані зберігати свої кошти в установах банків. У своїх касах вони можуть мати готівку в межах лімітів залишку в касі, які встановлюються банком щорічно протягом першого кварталу (до встановлення ліміту каси на поточний рік та одержання його клієнтом продовжує діяти ліміт попереднього

року), а за необхідності ліміти можуть бути переглянуті протягом року.

Для встановлення лімітів залишків готівки в касі підрозділ надсилає до установи банків, що його обслуговують, заявку-розрахунок. У випадку неподання таких розрахунків ліміт встановлюється банком самостійно.

Порядок встановлення лімітів залишку готівки в касі регулюється Інструкцією «Про організацію роботи з готівкового обігу установ банків України», що затверджена постановою Правління Національного банку України від 19.02.2001 р. № 69.

Усю готівку понад встановлені ліміти залишку готівки в касі підрозділи повинні здавати у порядку та в терміни, встановлені установами банку для зарахування на їх поточні рахунки. У випадку, коли ліміт залишку готівки в касі взагалі не встановлений, вся наявна готівка на кінець дня повинна здаватися в банк.

Готівкова виручка підрозділу, одержана від реалізації товарів (робіт, послуг), може використовуватися ними в необхідних розмірах для забезпечення своєї господарської діяльності (крім здійснення виплат, пов'язаних з оплатою праці).

Кошти на виплати, пов'язані з оплатою праці, повинні одержуватися безпосередньо з кас банків. При цьому ними повинна забезпечуватися систематична та повна сплата податків до бюджету та внесення обов'язкових платежів у державні цільові фонди в порядку та в терміни, визначені діючим законодавством.

Під час встановлення лімітів залишку готівки в касі враховується, що підрозділи мають право зберігати протягом трьох робочих днів понад встановлений ліміт у касах готівку, одержану в банку для виплати заробітної плати, заохочень, допомоги всіх видів, компенсацій (далі – виплати, пов'язані з оплатою праці). Підприємствам залізничного транспорту для проведення таких виплат працівникам віддалених підрозділів термін зберігання в касах коштів понад встановлені ліміти подовжено до п'яти робочих днів, включаючи день одержання готівки в банку. По закінченні цих термінів суми готівки, не використані за призначенням, повертаються в банк не пізніше наступного робочого дня і в подальшому видаються підприємствам за їх першою вимогою з тією самою метою.

Видача готівки підзвіт здійснюється з каси підприємств за умови повного звіту конкретної підзвітної особи з раніше виданих підзвітних сум.

Особа, що одержала готівку підзвіт (у тому числі на відрядження), зобов'язана надати до бухгалтерії підприємства звіт про витрачені суми. Готівку, видану підзвіт, на відрядження, але не витрачену, слід повернути в касу протягом трьох робочих днів по закінченні відрядження, а видану на всі інші цілі – протягом десяти робочих днів від дня її видачі підзвіт, а також здати до банку не пізніше наступного дня.

Готівку, видану підзвіт, але не витрачену та не повернуту до каси підрозділу протягом десяти робочих днів від дня видачі підзвіт (по відрядженнях – протягом трьох робочих днів по завершенні відрядження), починаючи з наступного дня по закінченні вказаних термінів, додається до фактичного залишку готівки в касі на кінець дня. Одержана в результаті сума порівнюється зі встановленим лімітом залишку готівки в касі.

Відповідно до Указу Президента України від 12.06.1995 р. № 436 у разі порушень юридичними особами норм з регулювання обігу готівки, встановлених НБУ, застосовуються фінансові санкції у вигляді штрафів:

- за перевищення встановлених лімітів залишку готівки в касі - у двократному розмірі суми виявленої позалімітної готівки за кожний день;
- за неопробуткування (неповне опробуткування) готівки в касах – у п'ятикратному розмірі неопробуткованої суми;
- за витрачення готівки з виручки, одержаної від реалізації продукції (робіт, послуг) та інших касових надходжень, на виплату заробітної плати, допомоги, всі види компенсацій за наявності податкової заборгованості – у розмірі здійснених виплат;
- за проведення готівкових розрахунків без надання одержувачем платіжних документів (товарного або касового чека, квитанції до прибуткового касового ордера, іншого письмового документа), які б підтверджували сплату покупцями готівкових коштів, – у розмірі сплачених коштів;
- за використання одержаної в установі банку готівки не за цільовим призначенням - у розмірі витраченої готівки.

Штрафи стягуються до Державного бюджету в беззаперечному порядку та нараховуються податковими інспекціями за матеріалами проведених ними перевірок.

Надходження коштів до каси оформляється прибутковими касовими ордерами, підписаними головним бухгалтером або уповноваженою ним особою.

Під час приймання грошей видається квитанція за підписом головного бухгалтера або уповноваженої ним особи та касира, завірена печаткою (штампом) касира та відбитком касового апарата.

На підрозділах, що здійснюють розрахунки в безготівковому порядку, гроші до каси надходять з поточного рахунка в банку через касира (або іншу уповноважену особу) за грошовими чеками. Чеки зброшуровані в чекові книжки, які підрозділи одержують у відділенні банку за заявою та зберігають їх у касі разом з готівкою. Для одержання грошей у банку заповнені чеки підписуються керівником підрозділу, головним бухгалтером і скріплюються печаткою. На корінці чека вказується особа, якій доручено одержання готівки. Ніякі виправлення в чеках не допускаються.

Видача готівки з каси підрозділу здійснюється за видатковими касовими ордерами або за належним чином оформленими іншими документами (платіжні відомості, заявки на видачу грошей тощо) з зазначенням на цих документах штампа з реквізитами видаткового касового ордера. Документи на видачу грошей повинні бути підписані керівником і головним бухгалтером або уповноваженими ними особами.

У випадках, коли на документах, що додаються до видаткових касових ордерів, стоїть дозволяючий підпис керівника підрозділу, підпис керівника на видаткових касових ордерах не обов'язковий.

Видачу грошей касир здійснює тільки особі, вказаній у видатковому касовому ордері або документі, що його замінює. Якщо видача грошей здійснюється за довіреністю, перед підписом про одержання грошей касир робить напис «За довіреністю». Довіреність залишається в касира та прикріплюється до видаткового касового ордера або відомості.

Якщо виплати здійснюються за платіжними відомостями, на титульному аркуші відомості робиться дозволяючий напис на видачу грошей за підписом керівника та головного бухгалтера або уповноважених ними осіб з зазначенням термінів видачі грошей і суми прописом. Напроти прізвищ осіб, яким не здійснено виплати за платіжною відомістю, касир ставить штамп або робить відмітку від руки «Депоновано». По завершенні заповнення відомості робиться запис про фактично виплачену суму та про депоновані суми, їх загальний підсумок повинен відповідати підсумку за платіжною відомістю. На загальну суму виданих за відомостями грошей випикується видатковий касовий ордер. На відомостях проставляється штамп або записується від руки «Видатковий касовий ордер №».

Прибуткові та видаткові касові ордери або документи, що їх замінюють, до передачі в касу реєструються бухгалтерією в журналах реєстрації прибуткових і видаткових касових ордерів за нижче наведеним зразком (рис. 9.1).

Прибутковий документ		Сума, грн	Примітка	Видатковий документ		Сума, грн	Примітка
Дата	Номер			Дата	Номер		
1	2	3	4	5	6	7	8
12.01.15	1	2000	Одержано на виплату зарплати	12.01.15	1	160	Іванову Н.М. на відрядження

Рис. 9.1. Журнал реєстрації касових ордерів

Всі надходження та видача готівки враховуються в касовій книзі.

Кожний підрозділ, що має касу, веде тільки одну касову книгу, яка повинна бути пронумерована, прошнурована та опечатана сургучевою печаткою. Кількість аркушів у касовій книзі завіряється підписом керівника та головного бухгалтера підрозділу.

Якщо в касі зберігаються кошти в іноземній валюті, то їх облік ведеться в окремій книзі за видами валют.

Записи в касовій книзі ведуться у двох екземплярах за допомогою копіювального паперу кульковою ручкою, хімічним олівцем або чорнилами. Другі екземпляри аркушів (відривні) становлять звіт касира. Обидва екземпляри аркушів нумеруються однаковими номерами.

Підчищення та немотивовані виправлення в касовій книзі забороняються. Здійснені виправлення завіряються підписами касира та головного бухгалтера.

Записи до касової книги здійснюються касиром відразу після одержання або видачі грошей за кожним ордером. Щоденно наприкінці робочого дня касир підраховує підсумки за день, виводить залишок грошей у касі на наступне число та передає до бухгалтерії, як звіт касира, другий екземпляр з прибутковими та видатковими касовими документами під розписку в касовій книзі.

Одержані касові звіти та документи підлягають обробці в бухгалтерії. Кожний запис перевіряється за сутністю, звіряється з первинним документом, після чого в кожному документі та звіті проставляється шифр синтетичного рахунка субрахунка, кореспондуючого з рахунком 30 «Каса». Залишок грошей на початок дня за звітом касира бухгалтер звіряє з залишком грошей на кінець дня, відображеним у попередньому звіті, і перевіряє правильність виведених оборотів і залишків.

Контроль за правильним веденням касової книги покладається на головного бухгалтера підрозділу.

Видача грошей з каси, не підтверджена підписом одержувача у видатковому касовому ордері, як виправдання залишку готівки в касі не приймається. Ця сума вважається нестачею та стягується з касира. Готівка, не підтверджена прибутковими касовими ордерами, вважається надлишком каси і оприбутковується в доходи.

Касові документи після складання звіту касира та його обробки в бухгалтерії комплектуються у хронологічному порядку, нумеруються та переплітаються в окремі папки і зберігаються протягом 36 місяців по закінченні календарного року.

На підрозділах, де за штатним розкладом не передбачена посада касира, його обов'язки можуть виконуватися бухгалтером або іншим працівником за письмовим розпорядженням керівника

підрозділу за умови укладання з працівником договору про повну матеріальну відповідальність.

На підставі перевіреного звіту касира в бухгалтерії ведеться облік касових операцій на рахунку 30 «Каса», до якого відкрито такі субрахунки:

- 301 «Каса у національній валюті»;
- 302 «Каса в іноземній валюті».

За дебетом рахунка 30 «Каса» відображується надходження грошей до каси, а за кредитом – їх видача.

У касі підрозділу можуть зберігатися не тільки готівкові кошти, але й грошові документи (путівки до будинків відпочинку, санаторіїв, поштові марки тощо). Для їх обліку використовують субрахунок 331 «Грошові документи в національній валюті».

Надходження та видача грошових документів оформляється прибутковими та видатковими касовими ордерами або накладними, що замінюють їх. Касир складає звіт про рух грошових документів. Надходження грошових документів відображується за дебетом субрахунка 331, а списання – за кредитом цього субрахунка.

У разі одержання підрозділом у касу путівок їх оприбуткування відображується за дебетом субрахунка 331 «Грошові документи в національній валюті» і кредитом субрахунка 3710 «Розрахунки за виданими авансами».

Передоплата вартості придбаних путівок відображується за дебетом субрахунка 3710 «Розрахунки за виданими авансами» і кредитом субрахунка 311 «Поточні рахунки в національній валюті».

Вартість одержаної працівником путівки в бухгалтерському обліку відображується за дебетом субрахунка 3776 «Розрахунки з іншими дебіторами» і кредитом субрахунка 331 «Грошові документи в національній валюті».

Частина вартості путівки утримується із заробітної плати або вноситься працівником до каси. Ця господарська операція відображується за дебетом субрахунків: 661 «Розрахунки за заробітною платою» або 301 «Каса в національній валюті» і кредитом субрахунка 3776 «Розрахунки з іншими дебіторами».

Сума нарахованих доходів працівника з метою визначення об'єкта оподаткування розраховується шляхом множення вартості путівки на коефіцієнт (п. 3.4 ст. 3 Закону України «Про податок з доходів фізичних осіб»). Частина вартості безоплатно переданої путівки відображується за кредитом субрахунка 661 «Розрахунки за заробітною платою» і дебетом рахунків обліку витрат (23, 91, 92, 93, 94).

Списання вартості путівки, віднесеної в кредит субрахунка 661 «Розрахунки за заробітною платою», відображується за дебетом субрахунка 661 «Розрахунки за заробітною платою» і кредитом субрахунка 3776 «Розрахунки з іншими дебіторами».

Сума податку, утриманого з працівника за одержані в негрошовій формі доходи, відображується за дебетом субрахунка 661 «Розрахунки за заробітною платою» і кредитом субрахунка 6416 «Податок на доходи фізичних осіб».

Приклад: Вартість путівки з ПДВ-1500 грн;

ПДВ-250 грн;

Оплатна частина путівки – 300 грн.

На рахунках бухгалтерського обліку ці операції відображаються так, як у табл. 9.1.

Таблиця 9.1

№ п/п	Операція	Бухгалтерський запис		Сума	Примітка
		Дт	т		
1	2	3	4	5	6
<i>Придбання путівки</i>					
1	Проведена передоплата за путівку	3710	11	1500	
2	Створено податковий кредит (за наявності податкової накладної)	6411	44	250	Включається до валових витрат
3	Оприбуткована путівка	331	710	250	
		644	710	250	
Путівка видана працівнику з частковою оплатою працівником (300 грн), решта безоплатно					
4	Путівка видана працівнику	3776	331	1250	
5	Створене зобов'язання з ПДВ	3776	6411	250	Включається до валових доходів

Продовження табл. 9.1

1	2	3	4	5	6	
6	Частина вартості безоплатно переданої путівки відображена як «благо» (код 397), елемент «Інші» - розрахунок об'єкта оподаткування ПДВ $1500-300-200(\text{ПДВ})=1000 \times 1,2 \times 1,14943$	91 92 93 94	661	1200	1379,32	
7	Оплатну частину вартості путівки утримано з зарплати або внесено до каси	661 301	3776 3776	300 300		
8	Списана вартість безоплатної частини путівки	661	3776	1200		
9	Нараховано податок з доходів $1000 \times 1,2 \times 1,14943 = 1379,32 \times 13\%$	661	6416	179,32		
Видача путівок непрацюючим пенсіонерам						
10	Нараховано вартість путівки $(1250 \times 1,2 \times 1,14943) = 1724,14$	9499	776	1724,14		
11	Путівку передано пенсіонеру	3776	31	1250		
12	Створено зобов'язання з ПДВ	3776	411	250		Включається до валових доходів
13	Нараховано податок на доходи фізичної особи	3776	416	224,14		
14	Перераховано податок на доходи на наступний день після видачі путівки	6416	11	224,14		

У встановлені керівником терміни, але не менше одного разу у квартал, проводиться інвентаризація каси з покупюрним перерахуванням всіх грошей і перевіркою інших цінностей, що знаходяться в касі. Залишок готівки в касі звіряється з даними обліку за касовою книгою. Для проведення інвентаризації каси наказом керівника призначається комісія, яка на підставі фактів зробленої перевірки складає акт. У випадку виявлення інвентаризацією нестачі або надлишку цінностей у касі в акті вказується сума нестачі або надлишку та обставини їх виникнення.

Встановлені надлишки коштів у касі оприбутковуються в доходи з віднесенням до валових доходів і відображаються за

дебетом субрахунка 301 «Каса в національній валюті» і кредитом субрахунка 719 «Інші доходи від операційної діяльності», а виявлені нестачі відносяться на матеріально відповідальну особу для відшкодування завданих збитків.

Факт нестачі коштів і грошових документів у касі відображається за дебетом субрахунку 947 «Нестачі і втрати від псування цінностей» і кредитом субрахунку 301 «Каса в національній валюті» або кредитом субрахунку 331 «Грошові документи в національній валюті».

Віднесення нестачі на матеріально-відповідальну особу відображується за дебетом субрахунку 375 «Розрахунки за відшкодування завданих збитків» і кредитом субрахунку 719 «Інші доходи від операційної діяльності».

Суми погашеної нестачі в момент її списання з матеріально-відповідальної особи відносяться до складу валового доходу підрозділу з метою оподаткування.

9.3. Облік операцій за рахунками в банку

У процесі господарської діяльності постійно виникають розрахунки між підприємствами (виробничо-технологічними підрозділами), між підприємством і бюджетом, органами страхування, фізичними особами та ін., які ведуться за допомогою грошей.

За їх допомогою завершується перетворення грошової форми виділених коштів у виробничі запаси, одержання грошової виручки та доходу. Ці кошти становлять важливий фактор грошового обігу, а його своєчасне завершення стає необхідною умовою безперервного процесу виробництва.

Для зберігання коштів і здійснення всіх видів розрахункових, кредитних і касових операцій виробничо-технологічним підрозділам колійного господарства (ПЧ, ПЧЛ, КМС, РПЗ, РЗП та ін.) банки відкривають поточні рахунки в національній валюті.

Правовідносини, що виникають під час відкриття банками клієнтам поточних, депозитних, вкладних рахунків у національній та іноземній валюті, а також поточних бюджетних рахунків у національній валюті, регулює Інструкція «Про

порядок відкриття, використання та закриття рахунків у національній та іноземних валютах», затверджена постановою Правління НБУ від 12.11.2003 р. № 492.

З поточного рахунка здійснюються операції, які забезпечують діяльність підрозділу (розрахунки за товарно-матеріальні цінності з постачальниками та покупцями; надані та одержані послуги; одержання заробітної плати та сплата обов'язкових платежів, внесення платежів у бюджет і державні фонди; інші платежі).

У процесі відкриття поточного рахунка підрозділу в банку присвоюється номер. Підтвердженням здійснення операцій на поточному рахунку підрозділу є банківська виписка, яка ведеться у двох екземплярах: перший – для банку, другий видається власнику рахунка як виписка з рахунка. Виписка банку за поточним рахунком (копія записів за цим рахунком) з додаванням відповідних первинних документів (об'ява на внесок готівки, чек, платіжне доручення, розрахунковий чек тощо) щоденно або в інші узгоджені з підрозділом строки, залежно від кількості операцій за поточним рахунком, передається уповноваженому представнику або особам, які мають право підпису грошових документів.

Форми банківських виписок можуть бути різними (наприклад, за системою клієнт-банк), але до них обов'язково включаються: вхідний залишок коштів на поточному рахунку на початок дня, надходження та перерахування коштів протягом дня окремо за кожним видом платежу, вихідний залишок на поточному рахунку на кінець дня. За кожним фактом платежу вказується, на підставі якого документа він здійснений, МФО та номер рахунка платника.

Виписка банку є реестром аналітичного обліку та підставою для бухгалтерських записів. Одержану з банку виписку в бухгалтерії перевіряють та обробляють: додають первинні документи, вказують коди рахунків, що кореспондують з рахунком 31 «Рахунки в банках».

Під час обробки банківських виписок слід мати на увазі, що з точки зору банку всі кошти підприємства (внески) є борговими зобов'язаннями банку, тому залишки коштів і їх надходження на поточний рахунок підрозділу відображуються за кредитом, а

видача або перерахування грошових коштів – за дебетом рахунка. Бухгалтер повинен записувати ці операції на субрахунку 311 «Поточні рахунки в національній валюті» у зворотному порядку.

Списання та видача коштів з поточного рахунка підприємства здійснюється банком за визначеною черговістю, яка встановлюється рішенням Кабінету Міністрів України та Національним банком України.

Синтетичний облік операцій за поточним рахунком ведеться на активному субрахунку 311 «Поточні рахунки в національній валюті». За дебетом цього субрахунка відображується надходження грошей, за кредитом - їх списання. Дебетове сальдо субрахунка – показник залишку грошей на певну дату.

Періодично та на 1 січня підрозділ надає банку письмове підтвердження залишку коштів на рахунку.

9.4. Облік розрахунків з підзвітними особами

У тих випадках, коли не можна здійснити оплату витрат через банк, вона здійснюється підзвітними особами готівкою, одержаною з каси. У підрозділах колійного господарства може видаватися готівка працівникам на господарські потреби та витрати на відрядження. Підзвітні суми видаються на певний термін і визначені цілі.

Порядок та умови відрядження працівників визначаються Інструкцією про службові відрядження в межах України та за кордон, затвердженою наказом Міністерства фінансів України від 13.03.1998 р. № 59.

Відрядження працівників апарату ПАТ «Укрзалізниця», працівників залізничного транспорту до ПАТ «Укрзалізниця», а також відрядження в межах України працівників залізничного транспорту, у тому числі керівників залізниць, об'єднань, підприємств, установ та організацій регламентується Положенням про службові відрядження в межах України працівників залізничного транспорту України, затвердженим наказом ПАТ «Укрзалізниця» від 14.04.1999 р. № 109-Ц.

Службовим відрядженням вважається поїздка працівника за розпорядженням керівника підрозділу на певний термін в інший

населений пункт для виконання службового доручення не за місцем його постійної роботи.

Направлення працівників у відрядження оформляється наказом (розпорядженням) керівника підрозділу або його заступника з зазначенням пункту призначення, найменування підприємства чи установи призначення відряджуваного, терміну та мети відрядження.

Наказ (розпорядження) є обов'язковим для видачі працівнику посвідчення про відрядження. Форму посвідчення затверджено наказом ДПАУ від 28.07.1997 р. №260 і зареєстровано в Міністерстві юстиції України від 14.08.1997 р. за № 311/2115.

Термін відрядження визначається керівником, але не може перевищувати:

- у межах України - 30 календарних днів;
- за кордон - 60 календарних днів.

Термін відрядження працівників, які направляються для виконання монтажних, налагоджувальних, ремонтних робіт, не повинен перевищувати періоду виконання цих робіт, визначених планами, договорами та іншими документами.

Фактичний час перебування в місцях відрядження визначається за відмітками в посвідченнях на відрядження про день прибуття на місце відрядження та день вибуття з місця відрядження.

Підрозділи колійного господарства реєстрацію осіб, які вибувають у відрядження та прибувають з відрядження, повинні здійснювати у спеціальних журналах за формою згідно з додатком до Інструкції № 59.

Здійснює реєстрацію посадова особа, на яку покладено обов'язки щодо реєстрації осіб як тих, що вибувають у відрядження, так і тих, що прибувають у відрядження.

Нижче наведено форми журналів реєстрації (рис. 9.2, 9.3).

№ п/п	Прізвище, ініціали	Місце роботи та посада	Місце відрядження	Дата і номер наказу (розпорядження)	Дата і номер посвідчення на відрядження	Дата вибуття у відрядження	Дата прибуття з відрядження
1	2	3	4	5	6	7	8

Рис. 9.2. Журнал реєстрації посвідчень на відрядження

№ п/п	Прізвище, ім'я, по батькові відряджуваного працівника	Посада, яку займає	Найменування підприємства, установи, яке видало посвідчення на відрядження	Дата прибуття	Дата вибуття
1	2	3	4	5	6

Рис. 9.3. Журнал обліку працівників, які прибули у відрядження

Днем вибуття у відрядження вважається день відправлення поїзда, літака відряджуваного працівника, а днем прибуття - день прибуття транспортного засобу до місця постійної роботи відряджуваного. Під час відправлення транспортного засобу до 24 години включно днем вибуття у відрядження вважається поточна доба, а з 0 годин і пізніше - наступна доба. Аналогічно визначається і день прибуття відряджуваного працівника до місця основної роботи.

Визначення кількості днів відрядження для виплати добових здійснюється з урахуванням дня вибуття до відрядження і дня прибуття до місця постійної роботи, які зараховуються як два дні.

Якщо в посвідченні на відрядження по території України відсутні відмітки, добові не виплачуються.

За відряджуваним працівником зберігається місце роботи (посада) і середній заробіток або посадовий оклад з урахуванням

доплат і надбавок (у випадках, передбачених діючим законодавством) за час відрядження, у тому числі й за час перебування в дорозі.

Середній заробіток або посадовий оклад з урахуванням доплат і надбавок за час перебування працівника у відрядженні зберігається на всі робочі дні тижня за графіком, встановленим за місцем основної роботи.

Норми відшкодування витрат за службовим відрядженням встановлені Постановою Кабінету Міністрів України від 23.04.1999 р. № 663 «Про норми відшкодування витрат на відрядження у межах України та за кордон».

За наявності підтверджуючих документів (в оригіналі) відшкодовуються відрядженим працівникам добові, витрати на наймання житлового приміщення, проїзд до місця відрядження та назад, плата за бронювання місця в готелях у розмірі не більше 50 % його вартості за одну добу, витрати на проїзд міським транспортом загального користування (крім таксі) за місцем відрядження (згідно з підтверджуючими документами) відповідно до маршруту, узгодженого з керівником.

Відряджений працівник перед від'їздом у відрядження забезпечується грошовими коштами (авансом) у розмірах, встановлених нормативно-правовими актами про службові відрядження, тобто в межах суми, визначеної на оплату проїзду, наймання житлового приміщення і добових.

Видача авансу на відрядження або для господарських потреб повинна здійснюватися відповідно до вимог Положення про ведення касових операцій у національній валюті в Україні, затвердженого Постановою правління Національного банку України від 19.02.2001 р. № 72 та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15.03.2001 р. за № 237/5428.

Аванс може бути видано готівкою або перераховано в безготівковій формі на відповідний рахунок для використання з застосуванням платіжних карток.

Відповідно до п. 2.15 зазначеного Положення видача готівки підзвіт проводиться з кас підприємства за умови повного звіту конкретної підзвітної особи за раніше виданими підзвіт сумами, тобто в разі подання до бухгалтерії авансового звіту про

витрачені (частково витрачені) кошти і одночасного повернення до каси підприємства залишку готівки, виданої підзвіт.

До підприємств (виробничо-технологічних підрозділів) відповідно до Указу Президента України від 12.06.1995 р. № 436/95 «Про застосування штрафних санкцій за порушення норм з регулювання обігу готівки» у разі порушення ними норм з регулювання обігу готівки в національній валюті, що встановлюються Нацбанком України, застосовуються фінансові санкції у вигляді штрафу за перевищення встановлених термінів використання виданої підзвіт без повного звітування щодо раніше виданих коштів – у розмірі 25 % виданих підзвіт сум.

При проведенні перевірки правильності організації видачі готівки підзвіт на відрядження встановлюється наявність розпорядчого документа (наказу, розпорядження) на службові відрядження, правильність ведення записів у журналі реєстрації посвідчень на відрядження, дотримання граничної тривалості службового відрядження, наявність відміток у посвідченні про відрядження, своєчасність звітування за витрачені під час відрядження кошти, правильність відшкодування витрат працівникам тощо.

З 1 січня 2004 р. відповідно до п. 9.10.2, 9.10.3 ст. 9 Закону України від 22.05.2003 р. № 889-IV «Про податок з доходів фізичних осіб» до закінчення третього банківського дня, наступного за днем, у якому платник податку завершує таке відрядження, надається звіт про використання коштів, наданих на відрядження або підзвіт, за формою, затвердженою наказом ДПА України від 19.09.2003 р. № 440.

Авансові звіти складаються також за підзвітними сумами, використаними для оплати господарських послуг і купівлі товарно-матеріальних цінностей. До авансових звітів у цьому випадку додаються відповідні підтверджуючі документи (чеки, квитанції, акти). Звіти затверджуються керівником підрозділу, на них проставляються кореспондуючі рахунки за призначенням витрат.

Синтетичний облік виданих підзвітних сум ведеться на субрахунку 372 «Розрахунки з підзвітними особами». За дебетом цього субрахунка відображується видача грошей підзвіт, за кредитом — списання витрачених сум.

Невикористані або надміру витрачені підзвітні суми належать поверненню до каси.

Відповідно до Порядку складання звіту про використання коштів, наданих на відрядження або підзвіт, затвердженого наказом Державної податкової адміністрації України від 19.09.2003 р. № 440, якщо підзвітна особа повертає суму надміру витрачених коштів пізніше граничного терміну (до закінчення третього банківського дня, наступного за днем, у якому платник податку завершує відрядження), але не пізніше звітного місяця, на який припадає останній день такого граничного терміну, то особа, що надала такі суми, нараховує штраф у розмірі 15 % суми таких надміру витрачених коштів.

Якщо підзвітна особа не повертає суму надміру витрачених коштів протягом звітного місяця, на який припадає граничний термін (до закінчення третього банківського дня, наступного за днем, у якому платник податку завершує відрядження), то така сума підлягає оподаткуванню (відповідно до пункту 7.1 статті 7 Закону України «Про податок з доходів фізичних осіб») за рахунок будь-якого оподаткованого доходу (після його оподаткування) платника податку та нарахуванню штрафу у розмірі 15 відсотків суми таких надміру витрачених коштів.

Якщо в майбутніх податкових періодах підзвітна особа повертає суму надміру витрачених коштів або вона стягується з такого платника податку за рішенням суду, перерахунок податкових зобов'язань такого платника податку не здійснюється, а сума штрафу не відшкодовується.

Штраф та оподаткована сума стягується за рахунок будь-якого оподаткованого доходу (після його оподаткування) платника податку за відповідний місяць, а при недостатності суми такого доходу – за рахунок оподаткованих доходів наступних звітних місяців, до повної сплати нарахованих сум.

Якщо платник податку припиняє трудові або цивільно-правові відносини з особою, що надала такі кошти, то нараховані суми утримуються за рахунок останньої виплати оподаткованого доходу під час проведення остаточного розрахунку, а при недостатності суми такого доходу непогашена частина податку включається до складу податкового зобов'язання платника податку за наслідками звітного податкового року.

Якщо повне утримання такої суми податку є неможливим внаслідок смерті платника податку або визнання його за рішенням суду безвісно відсутнім, то така сума утримується при нарахуванні доходу за останній для такого платника податку податковий період, а в непогашеній частині визнається безнадійною до сплати.

Аналітичний облік розрахунків з підзвітними особами ведеться за кожною підзвітною особою з зазначенням залишку боргу на початок місяця, сум, виданих підзвіт і списаних згідно зі звітами, залишку боргу на кінець місяця.

На рахунках бухгалтерського обліку розрахунки з підзвітними особами відображуються в такому порядку:

- видача сум підзвіт — дебетується субрахунок 372 «Розрахунки з підзвітними особами» і кредитується субрахунок 301 «Каса в національній валюті»;

- придбання підзвітними особами товарно-матеріальних цінностей за закупівельним актом у магазині (за наявності касового чека) та оплата витрат на їх доставку відображується за дебетом рахунків обліку виробничих запасів і кредитом субрахунка 372 «Розрахунки з підзвітними особами»;

- при списанні витрачених сум за службовими відрядженнями дебетуються рахунки обліку витрат (23, 91, 92, 93 та ін.) і кредитується субрахунок 372 «Розрахунки з підзвітними особами»;

- при поверненні невикористаних підзвітних сум дебетується субрахунок 301 «Каса в національній валюті» і кредитується субрахунок 372 «Розрахунки з підзвітними особами»;

- сума, несвоєчасно повернена підзвітною особою, відображується за дебетом субрахунка 375 «Розрахунки за відшкодуванням завданих збитків» і кредитом субрахунка 372 «Розрахунки з підзвітними особами»;

- нарахована сума штрафу відноситься в дебет субрахунка 375 «Розрахунки за відшкодуванням завданих збитків» і в кредит субрахунка 6428 «Фінансові санкції»;

- відшкодування несвоєчасно внесеної підзвітною особою суми та нарахованого штрафу відображується за дебетом субрахунка 301 «Каса в національній валюті» або 661

«Розрахунки за заробітною платою» і кредитом субрахунка 375 «Розрахунки за відшкодуванням завданих збитків»;

- сума податку, утриманого з доходів підзвітної особи, відображується за дебетом субрахунка 661 «Розрахунки за заробітною платою» та кредитом субрахунка 6416 «Податок на доходи фізичних осіб».

При цьому об'єкт оподаткування визначається з застосуванням коефіцієнта (п. 3.4 ст. 3 Закону України від 22.05.2003 р. № 889-IV «Про податок з доходів фізичних осіб»).

9.5. Облік розрахунків з дебіторами і кредиторами

У процесі господарської діяльності при наданні (одержанні) послуг, товарно-матеріальних цінностей у підрозділах колійного господарства виникають розрахунки з дебіторами та кредиторами. Крім того, підрозділ зобов'язується бути посередником між працівниками і третіми особами за виконавчими листами, позиками працівникам; веде розрахунки за претензіями, на відшкодування матеріального збитку тощо.

Операції за виконані роботи, надані послуги обліковуються на рахунку 36 «Розрахунки з покупцями та замовниками». На цьому рахунку враховуються розрахунки як з вітчизняними, так і з іноземними покупцями.

Розрахунки з іншими дебіторами обліковуються на рахунку 37 «Розрахунки з різними дебіторами».

У бухгалтерському обліку підрозділів колійного господарства, крім субрахунка 372 «Розрахунки з підзвітними особами», використовуються такі субрахунки, відкриті до рахунка 37 «Розрахунки з різними дебіторами»:

371 «Розрахунки за виданими авансами»;

374 «Розрахунки за претензіями»;

375 «Розрахунки за відшкодуванням завданих збитків»;

377 «Розрахунки з іншими дебіторами».

На субрахунку 371 «Розрахунки за виданими авансами» ведеться облік авансів, наданих іншим підприємствам, виробничо-технологічним підрозділам.

На субрахунку 374 «Розрахунки за претензіями» ведеться облік розрахунків за претензіями, які пред'явлені

постачальникам, підрядникам, а також за пред'явленими їм та визнаними штрафами, пенею, неустойками.

Облік сум, що належать стягненню з осіб за виявлені нестачі, втрати і крадіжки грошових і товарно-матеріальних цінностей, а також втрати від псування товарно-матеріальних цінностей, віднесених на винних осіб, якщо винуватця виявлено, ведеться на субрахунок 375 «Розрахунки за відшкодуванням завданих збитків».

На цей же субрахунок відносяться суми, незаконно витрачені підзвітними особами та належні до відшкодування винними працівниками.

Після визначення винуватців нестач, розкрадань або псування матеріальних цінностей субрахунок 375 «Розрахунки за відшкодуванням завданих збитків» дебетується в кореспонденції з кредитом субрахунка 716 «Відшкодування раніше списаних активів» на суму, що належить до стягнення.

Якщо нестачі та втрати стали наслідком зловживань, то керівник підрозділу зобов'язаний направити справу до судово-слідчих органів і пред'явити винним позов.

Під час погашення заборгованості за нестачі, крадіжки або псування товарно-матеріальних цінностей винними особами субрахунок 375 «Розрахунки за відшкодуванням завданих збитків» кредитується в кореспонденції з дебетом субрахунка 301 «Каса в національній валюті» або субрахунка 661 «Розрахунки за заробітною платою», якщо погашення здійснюється утриманням із заробітної плати.

У тих випадках, коли з різних причин неможливо стягнути борг з винної особи, то така заборгованість визнається сумнівною і на суму цієї заборгованості створюється резерв сумнівних боргів з відображенням на рахунках бухгалтерського обліку за дебетом субрахунка 944 «Сумнівні та безнадійні борги» і кредитом субрахунків 381 «Резерв сумнівних боргів щодо дебіторської заборгованості за товари, роботи, послуги», 382 «Резерв сумнівних боргів щодо іншої поточної дебіторської заборгованості».

Виключення безнадійної заборгованості зі складу активів здійснюється одночасним зменшенням резерву сумнівних боргів за дебетом субрахунків 381 «Резерв сумнівних боргів щодо

дебіторської заборгованості за товари, роботи, послуги», 382 «Резерв сумнівних боргів щодо іншої поточної дебіторської заборгованості» і кредитом субрахунка 375 «Розрахунки за відшкодуванням завданих збитків».

Аналітичний облік розрахунків за відшкодування матеріального збитку ведеться за кожною винною особою.

На субрахунку 377 «Розрахунки з іншими дебіторами» обліковуються всі види розрахунків з працівниками (крім розрахунків з оплати праці та з підзвітними особами) та інші розрахунки.

У підрозділах колійного господарства використовуються такі рахунки третього порядку, відкриті до цього субрахунка:

3771 «Розрахунки з працівниками за короткостроковими позиками»;

3772 «Розрахунки з працівниками за формений одяг»;

3773 «Розрахунки з працівниками за іншими операціями»;

3776 «Розрахунки з іншими дебіторами».

На субрахунку 3771 «Розрахунки з працівниками за короткостроковими позиками» відображуються розрахунки за позиками, виданими працівникам, термін погашення яких менше одного року.

Разом з тим з розвитком житлового будівництва, садівництва та городництва практикується видача працівникам довгострокових позик на індивідуальне та кооперативне житлове будівництво, придбання або будівництво садових будинків і благоустрій садових ділянок. Щоб видати працівнику позику на індивідуальні потреби, підрозділ одержує грошові кошти в банку, розрахунки з яким обліковуються на субрахунку 501 «Довгострокові кредити банків у національній валюті». Кредити видаються працівникам через касу підприємства. Заборгованість, що утворилася за працівником, обліковується на субрахунку 1630 «Розрахунки з працівниками за позиками», погашається ця заборгованість шляхом внесення грошей до каси або шляхом утримань із заробітної плати.

Працівники підрозділів колійного господарства забезпечуються форменим одягом за встановленими нормами. Вартість її за вирахуванням знижки працівник вносить у касу або погашає в розстрочку шляхом утримання з заробітної плати.

Формений одяг зі складу підрозділу видається за спеціальною вимогою на видачу форменого одягу форми ФМУ №26 УЗ, у якій, крім звичайних реквізитів, вказується вид одержаного форменого одягу, процент і сума знижки, сума до утримання, дата закінчення терміну носіння та кількість місяців розстрочки.

Така вимога є підставою для обліку розрахунків з працівниками за формений одяг і контролю за термінами його носіння.

Термін носіння форменого одягу обчислюється з дати фактичного отримання форменого одягу, а утримання з заробітної плати здійснюється в наступному місяці після одержання.

Синтетичний облік розрахунків з працівниками за формений одяг ведеться на субрахунку 3772 «Розрахунки з працівниками за формений одяг».

На рахунках бухгалтерського обліку операції з видачі форменого одягу відображуються:

- за дебетом субрахунка 3772 «Розрахунки з працівниками за формений одяг» і кредитом субрахунка 2014 «Формений одяг» – у разі одержання зі складу підрозділу або кредитом субрахунка 6834 «Розрахунки дирекцій залізничних перевезень і галузевих служб з підвідомчими підрозділами», якщо одержано формений одяг безпосередньо зі складу НХ або майстерень з пошиття одягу на підставі вимоги підрозділу – на вартість форменого одягу за вирахуванням знижки;

- за дебетом субрахунка 3772 «Розрахунки з працівниками за формений одяг» і кредитом субрахунка 6411 «Податок на додану вартість» - на суму ПДВ;

- за дебетом рахунка 91 «Загальновиробничі витрати» (ст. 503 Номенклатури витрат, елемент «Інші витрати») або рахунка 92 «Адміністративні витрати» (ст. 550 Номенклатури витрат, елемент «Інші витрати») і кредитом субрахунка 2014 «Формений одяг» – у разі одержання із складу підрозділу або кредитом субрахунка 6834 «Розрахунки дирекцій залізничних перевезень і галузевих служб з підвідомчими підрозділами», якщо одержано формений одяг безпосередньо зі складу НХ або

майстерень з пошиття одягу на підставі вимоги підрозділу – на суму знижки.

У подальшому з утриманням і надходженням платежів у погашення боргу за формений одяг здійснюється бухгалтерський запис: за дебетом субрахунка 661 «Розрахунки за заробітною платою» або 301 «Каса в національній валюті» і кредитом субрахунка 3772 «Розрахунки з працівниками за формений одяг».

Для контролю за виданим форменим одягом працівникам і спостереження за термінами його носіння здійснюється облік на позабалансовому субрахунку 075 «Перелік виданого форменого одягу працівникам залізничного транспорту».

На цьому субрахунку ведеться облік виданого форменого одягу за простою системою, за якою записи про виданий одяг працівникам (списання з балансу) відображуються за дебетом цього субрахунка, а при закінченні терміну його носіння списується з позабалансового рахунка.

Аналітичний облік виданого форменого одягу ведеться за його видами і табельними номерами працівників.

Відповідно до п. 45 Методичних рекомендацій з застосування реєстрів бухгалтерського обліку, затверджених наказом Міністерства фінансів України від 29.12.2000 р. № 356, аналітичний облік виданого форменого одягу ведеться в реєстрі «Відомість 8 позабалансового обліку _____».

У цю відомість за простою системою позиційним способом заносяться дані до граф 1-6 – про надходження (виданий одяг), до граф 7-12 – про вибуття (списання по закінченню термінів носіння) видів форменого одягу. На кінець кожного місяця наводиться вартість залишку (графа 5) як результат підрахунків показників у цій графі на початок місяця та за поточний місяць, а також у графах 8 і 11.

Дані, відображені у «Відомості 8 позабалансового обліку _____», повинні співпадати з даними в Особовій картці на формений одяг працівника форми № МФ-6 УЗ.

Формений одяг, вартість якого відображена на субрахунку 075 «Перелік виданого форменого одягу працівникам залізничного транспорту», підлягає інвентаризації в порядку, що діє для цінностей, відображених на балансових рахунках.

У випадку, коли виникає необхідність у підгонці форменого одягу, отриманого зі складу в готовому вигляді, вартість робіт з підгонки відноситься за рахунок працівника, який отримує одяг.

У разі переведення працівника, який одержав формений одяг, в іншу організацію залізничного транспорту йому видається довідка, де вказується, який видано одяг, термін його носіння, розмір щомісячного утримання, утриману суму та залишок заборгованості. На залишок заборгованості за формений одяг пред'являється рахунок організації, до якої переведено працівника. Ця організація на прийнятті заборгованість за формений одяг дебетує субрахунок 3772 «За формений одяг» і кредитує субрахунок 6834 «Розрахунки дирекцій залізничних перевезень і галузевих служб з підвідомчими підрозділами». Підприємство, яке пред'явило рахунок, на цю суму складає зворотний запис.

При звільненні за власним бажанням працівник зобов'язаний погасити заборгованість за формений одяг. Надана працівнику знижка з вартості виданого форменого одягу при звільненні або переведенні на інше підприємство з нього не утримується. Підприємству, куди перейшов працівник, рахунок на знижку не пред'являється.

З працівників, які звільняються за порушення трудової дисципліни, у зв'язку з притягненням до кримінальної відповідальності, скоєнням злочину, утримується відповідна частина вартості форменого одягу, яка розраховується виходячи з повної вартості одягу за вирахуванням вже сплаченої суми цим працівником і терміну, що залишився до кінця носіння.

У разі псування чи втрати форменого одягу з вини працівника утримується з цього працівника відповідна частина вартості форменого одягу, яка розраховується виходячи з повної вартості одягу за вирахуванням вже сплаченої суми цим працівником і терміну, що залишився до кінця носіння. При цьому за заявою працівника та з дозволу керівника видається новий одяг і термін носіння відраховується з дня видачі.

Аналітичний облік розрахунків за формений одяг ведеться відносно кожного працівника окремо в Особових картках обліку форменого одягу працівника форми № МФ-6 УЗ по кожному найменуванню. Крім того, складається оборотна відомість

виданих предметів, запис у яку здійснюється на підставі першого екземпляра вимоги.

У цій картці також вказується дата видачі, вартість і термін закінчення носіння форменого одягу і сальдо субрахунка 3772 розшифровується за табельними номерами працівників і видами одягу. Оборотна відомість містить також дату закінчення утримань, що необхідно для контролю за своєчасністю розрахунків з працівниками за формений одяг.

На субрахунку 3773 «Розрахунки з працівниками за іншими операціями» враховуються розрахунки з працівниками за іншими операціями: реалізація працівникам товарно-матеріальних цінностей, надання послуг автотранспортом та ін.

На субрахунку 3776 «Розрахунки з іншими дебіторами» відображуються розрахунки за іншими операціями, які не враховані на попередніх субрахунках. Аналітичний облік ведеться за кожним дебітором, видами заборгованості, термінами її виникнення та погашення.

Розрахунки з іншими кредиторами обліковуються на субрахунку 685 «Розрахунки з іншими кредиторами».

У бухгалтерському обліку підрозділів колійного господарства використовуються такі рахунки третього порядку, відкриті до цього субрахунка:

- 6850 «Розрахунки за операціями некомерційного характеру»;
- 6851 «Розрахунки за житлово-комунальні послуги»;
- 6852 «Розрахунки з орендарями»;
- 6853 «Розрахунки по виконавчих документах»;
- 6854 «Розрахунки з працівниками за паливо»;
- 6856 «Розрахунки за іншими операціями».

На субрахунку 6850 «Розрахунки за операціями некомерційного характеру» ведуться розрахунки з різними організаціями некомерційного характеру, наприклад навчальними та науково-дослідними закладами.

На субрахунку 6851 «Розрахунки за житлово-комунальні послуги» враховуються розрахунки з особами, які проживають у гуртожитках і житлових будинках підрозділу.

Розрахунки за здані в оренду активи враховуються на субрахунку 6852 «Розрахунки з орендарями».

На субрахунку 6853 «Розрахунки по виконавчих документах» здійснюються розрахунки з окремими громадянами по аліментах та інших утриманнях із заробітної плати за виконавчими документами. Організація цих розрахунків здійснюється за допомогою акцептованих платіжних доручень. Для акцепту підрозділ подає у своє відділення банку платіжне доручення у трьох екземплярах з підписами та відбитком печатки на перших двох екземплярах, один з яких акцептується банком.

Разом з платіжним дорученням при перерахуванні коштів шляхом переказів на ім'я окремих громадян або підприємств складаються списки з зазначенням одержувачів грошей, сум і призначення переказів.

Після акцепту платіжне доручення разом зі списком здають до відділення зв'язку, яке оформляє приймання переказів.

В обліку ці операції відображуються за дебетом субрахунку 6853 «Розрахунки по виконавчих документах» і кредитом субрахунка 311 «Поточні рахунки в національній валюті».

На субрахунку 6854 «Розрахунки з працівниками за паливо» здійснюються розрахунки з працівниками за одержане паливо.

На субрахунку 6856 «Розрахунки за іншими операціями» здійснюється облік за іншими операціями з кредиторами, що не знайшли свого відображення на попередніх субрахунках.

Аналітичний облік субрахунків з іншими кредиторами ведеться окремо за підприємствами, організаціями, фізичними особами, з якими здійснюються розрахунки.

9.6. Облік внутрішньогосподарських розрахунків

Порядком економічних взаємовідносин на залізничному транспорті, затвердженим наказом Укрзалізниці від 3.07.2000 р. № 251-Ц передбачено, що у зв'язку з особливостями організації перевезень виникають внутрішньогосподарські розрахунки між підприємствами та виробничо-технологічними підрозділами, виділеними на окремий баланс.

Об'єктивною причиною використання в обліку внутрішньогосподарських розрахунків є технологічні та організаційні особливості роботи залізниць. Кожний виробничо-технологічний підрозділ виконує тільки окремі технологічні

операції загального процесу перевезень. Його діяльність не є закінченою транспортною послугою і тому може бути реалізована тільки в межах своєї залізниці, інших споживачів такої послуги в цей час не існує.

Оплатити продукцію виробничо-технологічного підрозділу галузева служба зможе після того, як одержить кошти від фінансово-економічної служби залізниці за роботу, виконану службою в цілому. У свою чергу фінансово-економічна служба залізниці повинна одержати платежі за перевезення від споживачів, а також дозвіл на їх використання від ПАТ «Укрзалізниця».

Виробничо-технологічні підрозділи створюють умовний тимчасовий продукт, напівфабрикат, за який платить вища організація (управління залізниці) за внутрішніми розрахунковими цінами, а кінцевий продукт переміщення вантажів і пасажирів, як результат взаємодії всіх підрозділів залізниці, оплачується за державними цінами (тарифами).

Внутрішньогосподарські розрахунки в колійному господарстві – це розрахунки між службами НФ, П та підрозділами (ПЧ, ПЧЛ, КМС, РЗП, РПЗ та ін.).

Умовою внутрішньогосподарських розрахунків є наявність у кожного з учасників розрахунків окремого балансу, що входить до складу загального балансу служби, залізниці.

Таким чином, розрахунки за перевезення, що існують між підрозділами та галузевою службою П в загальному балансі служби, а також між службами П та НФ в загальному балансі залізниці, підлягають виключенню.

Підрозділ колійного господарства, наприклад, операцію пред'явлення рахунка за виконану роботу з перевезень відображує записом за дебетом субрахунку 6834 «Розрахунки дирекцій залізничних перевезень і галузевих служб з підвідомчими підрозділами», а служба П на суму прийнятого рахунка кредитує цей же субрахунок. Таким чином, в одній ланці залізниці субрахунок 6834 «Розрахунки дирекцій залізничних перевезень і галузевих служб з підвідомчими підрозділами» дебетується, а в іншій він кредитується на ту саму суму.

Наявність рівновеликих сум у внутрішньогосподарських розрахунках забезпечує можливість виключення їх при складанні загальної звітності.

У Плані рахунків для відображення операцій з внутрішньогосподарських розрахунків між службами НФ, П та підрозділами служби П до субрахунка 683 «Внутрішньогосподарські розрахунки» введено рахунки третього порядку:

6833 «Розрахунки фінансово-економічної служби з підвідомчими підрозділами»;

6834 «Розрахунки дирекцій залізничних перевезень і галузевих служб з підвідомчими підрозділами».

Оскільки суми внутрішньогосподарських розрахунків під час складання загальних балансів належать виключенню, тобто відображаються у зведених балансах згорнуто, то необхідно забезпечити тотожність записів в обліку обох сторін, що беруть участь у розрахунках. З цією метою застосовують повідомлення (авізо), у яких вказують їх номер і дату, найменування підрозділу, з яким ведуться розрахунки, зміст операції та суму за дебетом або кредитом субрахунка, а також кореспондуючі рахунки. Перед складанням бухгалтерського балансу учасники розрахунків проводять їх звіряння та узгодження.

Аналітичний облік внутрішньогосподарських розрахунків ведеться відносно субрахунків, служб і підрозділів, з якими ці розрахунки здійснюються. Відомості аналітичного обліку за субрахунком 683 „Внутрішньогосподарські розрахунки» містять за кожним субрахунком підсумки оборотів і залишки, які звіряються з даними оборотно-сальдового балансу.

9.7. Облік розрахунків з бюджетом

Податок – це обов'язковий внесок в бюджет або позабюджетні фонди, який здійснюють платники на умовах, визначених чинним законодавством. Платниками податків є юридичні особи, філії підприємств, підрозділи, а також фізичні особи.

Законом України «Про систему оподаткування» від 25.06.1991 р. № 1251-ХП, викладеним у редакції від 18.02.97 р.

№ 77/97 ВР із змінами та доповненнями, передбачено стягнення загальнодержавних і місцевих податків і зборів.

Особливістю обліку та сплати податків підприємствами і структурними підрозділами ПАТ «Укрзалізниця», а також колійного господарства залізниць є те, що за діючим законодавством їх виробничо-технологічні підрозділи не є платниками податку на прибуток і податку на додану вартість. Дистанції та інші підрозділи колійного господарства за результатами роботи в установлені залізницею терміни складають податкові декларації і надають їх через службу П до фінансово-економічної служби залізниці, яка складає податкові декларації в цілому по залізниці, надає їх до податкової інспекції і сплачує податки в централізованому порядку. Інші податки підрозділи колійного господарства сплачують самостійно зі своїх поточних рахунків.

Розрахунки з фінансовими органами за податками й платежами обліковуються на рахунку 64 «Розрахунки за податками й платежами». За кредитом цього рахунка відображують суми, що належать перерахуванню до бюджету, за дебетом вказують фактичне перерахування коштів до бюджету. Кредитове сальдо відображує заборгованість підприємства бюджету, дебетове – переплату бюджету, тобто надмірно сплачену до бюджету суму.

Аналітичний облік за субрахунком 641 «Розрахунки за податками» здійснюється за видами платежів у бюджет, що дозволяє забезпечити контроль за правильністю розрахунків за будь-яким видом платежів.

Джерелами нарахування податків є витрати виробництва (рахунки 23, 91, 92, 93, 94,); витрати на капітальні інвестиції (рахунок 15); доходи від діяльності (рахунки 70, 71, 72, 73, 74, 75); фінансовий результат (рахунок 79); доходи фізичних осіб (рахунок 66).

З першого жовтня 1997 р. введено в дію Закон України «Про податок на додану вартість» від 3.04.1997 р. №168/97-ВР (із змінами та доповненнями).

ПДВ – це загальнодержавний податок, який є головним важелем регулювання повноти забезпечення фінансовими ресурсами Державного бюджету України. Пунктом 2.5 Закону

України «Про податок на додану вартість» передбачено, що платником податку на додану вартість є особа, яка відповідальна за внесення податку до бюджету по об'єктах оподаткування на залізничному транспорті, що визначена в Порядку, встановленому Кабінетом Міністрів.

Кабінет Міністрів України Постановою від 24 вересня 1997 р. № 1056 «Про безкоштовну передачу рухомого складу залізничного транспорту та визначення осіб, відповідальних за внесення податку на додану вартість до бюджету з об'єктів оподаткування на залізничному транспорті» встановив, що особи, відповідальні за внесення податку на додану вартість до бюджету з об'єктів оподаткування на залізничному транспорті, визначаються Міністерством транспорту України за погодженням з Державною податковою адміністрацією.

Наказом від 08.12.1997 р. № 416 Міністерство транспорту України, за погодженням з Державною податковою адміністрацією України, визначило, що управління залізниць (Донецька, Львівська, Одеська, Придніпровська, Південно-Західна, Південна) є особами, відповідальними за внесення податку на додану вартість до бюджету по об'єктах оподаткування на залізничному транспорті підприємствами, що входять до складу управлінь залізниць і виконують роботи (надають послуги допоміжної (підсобної) діяльності), пов'язані з основною діяльністю залізничного транспорту, ведуть бухгалтерський облік і подають статистичну звітність окремо по такій основній діяльності з зазначенням виду діяльності, «Основна діяльність підприємств залізничного транспорту».

Державна податкова адміністрація України своїм листом від 02.03.1998 р. № 2096/10/16-1321 надала роз'яснення щодо сплати податку на додану вартість підприємствами залізничного транспорту.

Централізований порядок сплати ПДВ розповсюджується на ті виробничо-технологічні підрозділи, що входять до складу залізниць і виконують роботи (надають послуги), пов'язані з основною діяльністю залізничного транспорту і ведуть бухгалтерський облік, подають статистичну звітність окремо по основній діяльності.

Дистанції та інші підрозділи колійного господарства складають декларації по податку на додану вартість з основної діяльності (як з перевезень, так і з допоміжної діяльності, безпосередньо пов'язаної з перевезеннями), подають їх не пізніше 15 числа місяця, наступного за звітним, службі колії для складання декларації по службі та надання її фінансово-економічній службі для складання декларації по залізниці. Управління залізниць сплачують податок і подають податковому органу податкову декларацію за місцем свого знаходження.

Якщо підрозділ складає бухгалтерський звіт по інших видах діяльності, що не стосується основної діяльності (капітальному будівництву, громадському харчуванню та ін.), то податкові декларації по податку на додану вартість по цих господарських операціях складаються безпосередньо цими підприємствами, які подають їх податковому органу за місцем свого знаходження та сплачують податок самостійно.

Податкові декларації виробничо-технологічні підрозділи складають відповідно до Закону України «Про податок на додану вартість» на підставі книги обліку продажу товарів (робіт, послуг).

Статтею 9 Закону передбачено реєстрацію осіб як платників податку на додану вартість, яка здійснюється в державній податковій інспекції за їх місцезнаходженням з метою одержання свідоцтва про реєстрацію та індивідуального податкового номера.

При цьому зареєстрована як платник ПДВ особа одержує право на нарахування податку та складання податкової накладної під час продажу товарів, робіт, послуг, незалежно від їх походження. Податкова накладна, що надається продавцем покупцю за умови, що обидва – покупець і продавець – зареєстровані як платники податку та мають індивідуальні податкові номери, становить собою єдиний документ, який дає право на відшкодування включених сум до податкового кредиту.

Начальники залізниць своїм наказом делегують виробничо-технологічним підрозділам право ведення книги обліку продажу товарів (робіт, послуг) і видачі податкових накладних. Цим структурним підрозділам присвоєно шифри і коди, під якими їм видано книги обліку продажу. Книги пронумеровано, прошнуровано та скріплено печаткою.

Книга обліку продажу товарів (робіт, послуг) може вестися за допомогою комп'ютера або іншим способом і відповідно до інструкції «Про порядок ведення книги обліку продажу товарів (робіт, послуг)», затвердженої наказом ДПА України від 30.05.1997 р. № 165 із змінами, внесеними наказом ДПА України від 08.10.1998 р. № 469.

Закон України «Про податок на додану вартість» визначає ставки податку та об'єкти оподаткування.

Для відображення податкових розрахунків з ПДВ передбачено субрахунок 6411 «Податок на додану вартість».

Крім того, у Плані рахунків передбачено субрахунки 643 «Податкові зобов'язання», 644 «Податковий кредит».

Ці субрахунки застосовуються для відображення ПДВ у тих випадках, коли:

- оплата за товари (роботи, послуги) надійшла раніше (передоплата), ніж відбулося їх відвантаження (виконання, надання), – при цьому дебетується субрахунок 643 «Податкові зобов'язання»;

- першою операцією, здійсненою за бартерним контрактом, є одержання матеріалів, товарів (послуг, робіт), відвантажених (наданих, виконаних) постачальником, – при цьому дебетуються субрахунки 643 «Податкові зобов'язання» і 644 «Податковий кредит»;

- оформляється податковий вексель на суму ПДВ під час здійснення імпорتنих операцій – при цьому дебетується субрахунок 643 «Податкові зобов'язання»;

- перераховано передоплату постачальнику за товари (роботи, послуги) – при цьому кредитується субрахунок 644 «Податковий кредит»;

- здійснено відвантаження товарно-матеріальних цінностей (виконані роботи, надані послуги) у рахунок завершення бартерної операції (раніше одержаних за бартером ТМЦ) – при цьому кредитується субрахунок 643 «Податкові зобов'язання» і 644 «Податковий кредит»;

- відвантажено товарно-матеріальні цінності, у тому числі й попередньо оплачені покупцем, – при цьому кредитується субрахунок 643 «Податкові зобов'язання»;

- погашено податковий вексель – при цьому кредитується субрахунок 643 «Податкові зобов'язання»;

- одержані сировина, матеріали, послуги, у тому числі й раніше, оплачено – при цьому дебетується субрахунок 644 «Податковий кредит».

Суми податкових зобов'язань з уплати податку на додану вартість відображуються за кредитом субрахунка 6411 «Податок на додану вартість». Суми податкового кредиту з ПДВ, на які підприємство має право зменшити податкове зобов'язання, відображуються за дебетом субрахунка 6411 «Податок на додану вартість».

Одним із найважливіших джерел поповнення дохідної частини бюджету України є податок на прибуток.

Нарахування та сплата податку на прибуток здійснюються відповідно до Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств» від 22.05.1997 р. № 283/97-ВР.

Цим Законом визначаються платники податку, об'єкти оподаткування, порядок визначення валових доходів і валових витрат, нарахування амортизації, ставки податку, нарахування і терміни сплати податку та інші питання.

Особливості застосування цього закону на підприємствах (виробничо-технологічних підрозділах) залізничного транспорту викладено в п. 2.2.1, 2.2.2, 7.16, 22.4 цього Закону.

Відповідно до цих особливостей підрозділи колійного господарства залізниць є платниками податку на прибуток, що одержаний не від основної господарської діяльності залізничного транспорту.

Податок на прибуток, одержаний виробничо-технологічними підрозділами від основної діяльності, сплачується управліннями залізниць централізовано.

Податок на прибуток визначається підрозділами колійного господарства самостійно наростаючим підсумком з початку року і визнається витратами за Методичними рекомендаціями з застосування на залізничному транспорті ПБО 17 «Податок на прибуток», затвердженими наказом Укрзалізниці від 15.05.2001 р. № 280-Ц.

Нарахування податку на прибуток в обліку відображується за дебетом рахунка 98 «Податок на прибуток» і кредитом субрахунка 6410 «Податок з прибутку».

На суму перерахувань робиться запис за дебетом субрахунка 6410 «Податок з прибутку» і кредитом субрахунка 311 «Поточні рахунки в національній валюті».

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» підприємствам і організаціям залізничного транспорту за Земельним кодексом України для виконання покладених на них завдань надаються в користування землі, склад яких визначається Законом України «Про транспорт».

Розміри земельних ділянок, що надаються підприємствам і організаціям залізничного транспорту для організації його роботи, визначаються відповідно до затверджених в установленому порядку норм чи проектно-технічної документації.

Землі залізничного транспорту, зайняті залізничним полотном, інженерними і штучними спорудами, обладнанням, лінійно-колійними будівлями, захисними лісонасадженнями тощо, називаються смугами відведення.

Підприємства залізничного транспорту зобов'язані раціонально використовувати надані їм у користування землі, не допускати їх заболочування, забруднення промисловими відходами, проводити укріплення ярів, крутих схилів, а також дотримуватися інших вимог з охорони земель.

Для забезпечення в межах смуги відведення нормальної експлуатації залізничних колій, а також у місцях, де є небезпека зсувів, обвалів, розмивів, селей, снігозанесень та інших небезпечних впливів, встановлюються охоронні зони.

Охоронні зони – це ділянки землі, прилеглі до земель залізничного транспорту загального користування і необхідні для забезпечення збереження, міцності і стійкості споруд, пристроїв та інших об'єктів залізничного транспорту.

Порядок встановлення охоронних зон, їх розміри і режим користування визначаються Кабінетом Міністрів України.

Відповідальність за утримання в належному стані земель і використання їх за цільовим призначенням покладається на керівників підприємств і виробничо-технологічних підрозділів.

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про плату за землю» (у редакції від 19.09.1996 р. № 378/96-ВР) суб'єктами плати за землю (платниками) є власники землі та землекористувачі, у тому числі орендарі, а об'єктом оподаткування – земельна ділянка, що знаходиться у власності або користуванні, у тому числі на умовах оренди. При цьому право власності або користування повинно бути підтверджене відповідними документами, а також повинні бути в наявності документи, де вказана площа земельної ділянки.

Обчислення плати за користування землею протягом року здійснюється множенням площі земельної ділянки, яка знаходиться в користуванні підрозділу, на диференційовану або середню (якщо диференційована не встановлена) ставку плати за землю. Диференційована ставка встановлюється органами влади того населеного пункту, де знаходиться платник. Сплата здійснюється щоквартально до 15 числа місяця, наступного за минулим кварталом. При цьому платежі, внесені до подання розрахунку, можуть вважатися авансовими.

Звіт надається у відповідну державну податкову інспекцію за місцезнаходженням платника податку. Строк подання звіту – 1 лютого звітного року.

Відображення нарахування та перерахування цього податку в бухгалтерському обліку здійснюється відповідно до листа Міністерства фінансів України від 02.11.1992 р. № 18-4141 (зі змінами та доповненнями):

- нарахування – дебетується рахунок 92 «Адміністративні витрати» і кредитується субрахунок 6412 «Податок на землю» – з віднесенням до валових витрат підприємства;

- перерахування – дебетується субрахунок 6412 «Податок на землю» і кредитується субрахунок 311 «Поточні рахунки в національній валюті».

Платниками податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів є підрозділи, що мають власні транспортні засоби та інші самохідні машини та механізми на пневматичній ході відповідно до ст. 2 Закону України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин та механізмів», нова редакція якого затверджена постановою Верховної Ради України від 18.02.1997 р. №75/97-ВР.

Податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів розраховується підрозділом самостійно на підставі звітних даних про кількість самохідних машин і механізмів станом на 1 січня поточного року (форма № 1-тр (шос.)).

Перерахування розміру податку у зв'язку з придбанням і вибуттям транспортних засобів протягом даного року не здійснюється.

Статтею 5 Закону (у новій редакції) встановлено єдині терміни сплати транспортного податку (як для юридичних, так і для фізичних осіб) – перед реєстрацією і технічним оглядом транспортних засобів.

У випадку приховування (заниження) розміру податку перевіряючі органи мають право стягнути суму приховування (заниження) і штраф у двократному розмірі від цієї суми.

За відсутності обліку або неправильного його ведення, непредставлення розрахунків з податку сплачується додатково 50 % належних сум податків у вигляді штрафу.

Пеня за даним податком встановлюється в розмірі 120 % облікової ставки НБУ.

Податок розраховується виходячи зі звітних даних про наявність транспортних засобів на перше число звітного року:

- з транспортних засобів з двигуном внутрішнього згорання - множенням ставки податку на об'єм двигуна;
- з автомобілів з електродвигунами – множенням ставки податку на потужність двигуна (кВт);

У бухгалтерському обліку дані операції відображуються так:

- нарахування – за дебетом рахунків обліку витрат (91, 92 та ін.) і кредитом субрахунка 6413 «Податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» - з віднесенням до складу валових витрат підприємства;

- перерахування – дебетується субрахунок 6413 «Податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» і кредитується субрахунок 311 «Поточні рахунки в національній валюті».

Звіт з цього податку подається до податкової інспекції за місцезнаходженням платника в терміни, встановлені

податковими органами, але не пізніше 15 березня року, наступного за звітним.

Підрозділи колійного господарства можуть також сплачувати збір за спеціальне використання водних ресурсів. Відповідно до діючого законодавства джерела водних ресурсів - це поверхневі, підземні води, а також води з водогосподарчих систем.

За Постановою Кабінету Міністрів України від 8 лютого 1997 р. платниками за воду є суб'єкти підприємницької діяльності, які використовують воду на потреби виробництва.

Для визначення розміру збору води під час використання поверхневих або підземних водозборів на підрозділах повинні бути встановлені водомірні пристрої.

Дані, що знімаються з цих пристроїв, повинні заноситися до спеціального журналу. Крім того, територіальними органами Мінекобезпеки підприємствам виділяються річні ліміти водопостачання.

Для підприємств, водопостачання яких здійснюється з водогосподарчих систем, ліміти водопостачання встановлюються водопостачальницькими організаціями, наявність водовимірювальних пристроїв при цьому також обов'язкова.

Одержавши дані з водопостачання за звітний період, бухгалтер порівнює їх з наявними лімітами і, якщо обсяг водопостачання не перевищує ліміту, множить фактичний обсяг водопостачання на ставку збору. Якщо обсяг водопостачання перевищує ліміт, то розмір водопостачання в межах ліміту треба помножити на ставку збору, а позалімітний обсяг – на ставку збору, збільшену в 5 разів.

У бухгалтерському обліку дані операції відображуються так:

1. За споживання в межах ліміту – нарахування: дебет рахунків обліку витрат (91, 92, 93) і кредит субрахунка 6417 «Інші податки»; перерахування: дебет субрахунка 6417 «Інші податки» і кредит субрахунка 311 «Поточні рахунки в національній валюті».

2. За наявності понадлімітного водопостачання – нарахування: дебетується субрахунок 9499 «Інші витрати» і кредитується субрахунок 6417 «Інші податки».

Статтею 15 Закону України «Про систему оподаткування» від 18.02.1997 р. №77/97-ВР передбачено, що місцеві органи самоуправління мають право встановлювати 16 видів місцевих податків і зборів, з яких два – податки (податок з реклами та комунальний податок), чотирнадцять – збори.

Всі підрозділи колійного господарства сплачують комунальний податок, який встановлено в розмірі 10 % суми неоподаткованого мінімуму доходів громадян виходячи з середньоспискової чисельності всього штатного персоналу, наприклад по Харківській області – з розрахунку середньоспискової чисельності в еквіваленті повної зайнятості, обрахованої відповідно до Інструкції зі статистики чисельності працівників, зайнятих у народному господарстві України (затверджена наказом Міністерства статистики України від 07.07.1995 р. № 171, п. 3.3.2 - 3.4.5).

Для правильного визначення суми комунального податку, що належить сплаті до бюджету, необхідно здійснити розрахунок середньоспискової чисельності всього персоналу в еквіваленті повної зайнятості на підприємстві за звітний період.

Оподаткування доходів фізичних осіб здійснюється на підставі Закону України від 22.05.2003 р. № 889-Г «Про податок з доходів фізичних осіб» (далі Закон), введеного в дію з 1 січня 2004 р.

Відповідно до ст. 3 цього Закону об'єктом оподаткування є:

- загальний місячний оподатковуваний дохід;
- чистий річний оподатковуваний дохід, який визначається шляхом зменшення загального річного оподаткованого доходу на суму податкового кредиту такого звітного року;
- доходи з джерелом їх походження з України, які підлягають кінцевому оподаткуванню при їх виплаті;
- іноземні доходи.

До загального місячного оподаткованого доходу за місцем основної роботи включаються виплати і доходи, що отримує працівник від даного підприємства: заробітна плата, премії та інші винагороди, нараховані платнику податку відповідно до умов трудового або цивільно-правового договору, пов'язані з виконанням трудових обов'язків, суми матеріальних і соціальних пільг, що надаються працівнику підприємством, у тому числі

оплата проїзду, абонементів, підписки на газети і журнали, оплата за навчання, пільги на паливо, надання безоплатного житла, дотації на харчування, вартість подарунків та інші види доходів згідно зі ст. 4 Закону.

За наслідками звітнього податкового року платник податку має право на податковий кредит, який визначається за ст. 5 Закону та Інструкції про порядок нарахування платником податку податкового кредиту щодо сплати податку з доходів фізичних осіб, затвердженої наказом ДПА України від 22.09.2003 р. № 442.

Податковий кредит – це сума витрат, понесених платником податку – резидентом у зв'язку з придбанням товарів (робіт, послуг) у резидентів протягом звітнього періоду, на суму яких дозволяється зменшення суми його загального річного оподаткованого доходу, одержаного за наслідками такого звітнього року, у випадках, визначених Законом.

Підстави для нарахування податкового кредиту з зазначенням конкретних сум відображуються платником податку в річній податковій декларації. Порядок складання та подання річної декларації викладено в ст. 18 Закону.

При цьому обов'язок платника податку вважається виконаним, якщо він отримував доходи виключно від податкових агентів, зобов'язаних подавати звітність з цього податку в установленому порядку.

Платники податку, які подають декларацію або мають право на таке подання, ведуть облік доходів і витрат у Книзі обліку доходів і витрат для визначення суми загального річного оподаткованого доходу. Форма цієї книги та порядок ведення обліку доходів і витрат для визначення суми загального річного оподаткованого доходу затверджена наказом ДПА України від 16.10.2003 р. № 490.

У п. 5.2 та 5.3 ст. 5 Закону наведено перелік витрат, які дозволяється включати до складу податкового кредиту, і їх документальне підтвердження, а в п. 5.4 цієї статті наведено перелік обмеження прав на нарахування податкового кредиту.

Перелік податкових соціальних пільг, порядок їх застосування викладено в ст. 6 Закону. Порядок надання документів і їх склад при застосуванні податкової соціальної

пільги визначено Кабінетом Міністрів України, який затверджений Постановою від 26.12.2003 р. № 2035.

Ставки податку, що застосовуються при оподаткуванні доходів фізичних осіб, викладено в ст. 7, а порядок нарахування, утримання та перерахування податку до бюджету – у ст. 8.

Особливості нарахування та сплати окремих видів доходів, а також окремих операцій викладено в ст. 9-15 Закону.

Податок, утриманий з доходів працівників підрозділом, перераховується за місцем реєстрації підрозділу в податкових органах і підлягає зарахуванню до бюджету за нормами Бюджетного кодексу України.

Платник податку зобов'язаний:

- вести облік доходів і витрат в обсягах, достатніх для визначення суми загального річного оподатковуваного доходу, у разі коли такий платник податку зобов'язаний Законом подавати декларацію або має право на таке подання з метою повернення надміру сплаченого податку, у тому числі при застосуванні права на податковий кредит;

- отримувати і зберігати протягом строку давності, встановленого законом, документи первинного обліку, на підставі яких формується податковий кредит платника податку;

- на вимогу податкового органу та в межах його компетенції, визначеної законодавством, пред'являти документи і відомості, пов'язані з виникненням доходу або права на отримання податкового кредиту, обчисленням і сплатою податку, і підтверджувати необхідними документами достовірність відомостей, зазначених у декларації з цього податку.

Контроль за правильністю і своєчасністю сплати податку, а також достовірність даних, визначених у деклараціях, здійснює податковий орган за місцезнаходженням підрозділу.

Статтею 20 встановлюються особи, які несуть фінансову відповідальність за порушення норм цього закону, а також особи, які несуть фінансову відповідальність за неповне або несвоєчасне повернення суми податку, надміру сплаченої до бюджету.

Сума коштів, яка підлягає поверненню платнику податку, зараховується на його банківський рахунок, відкритий у будь-якому комерційному банку або надсилається поштовим

переказом на адресу, визначену в декларації, протягом 60 календарних днів від дня отримання такої декларації.

Особою, яка несе відповідальність за неповне або несвоєчасне повернення суми надміру сплаченого податку, у тому числі внаслідок застосування права на податковий кредит, є:

а) податковий орган, який порушує строки подання розрахунку такої суми або занижує його розмір;

б) орган Державного казначейства України, що порушує строки такого повернення або занижує його розмір.

Відповідно до п. 20.4.2 ст. 20 Закону за неповне або несвоєчасне повернення суми надміру сплаченого податку, у тому числі внаслідок застосування права на податковий кредит, на користь платника податку сплачуються такі штрафи:

– якщо платник податку не отримує таку суму в термін, визначений цим Законом, при затримці до 30 календарних днів, наступних за останнім днем граничного строку її виплати, – у розмірі 10 % такої суми;

– якщо платник податку не отримує таку суму в термін, визначений цим Законом, при затримці від 31 до 90 календарних днів, наступних за останнім днем граничного терміну її виплати, – у розмірі 50 % такої суми;

– якщо платник податку не отримує таку суму в термін, визначений цим Законом, при затримці від 91 календарного дня, наступного за останнім днем граничного строку її виплати, – у розмірі 100 % такої суми.

Нарахування таких штрафів самостійно здійснюється органом Державного казначейства України в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Повернення суми надміру сплаченого податку, у тому числі внаслідок застосування права на податковий кредит, і штрафів відповідно до п. 20.4.2 ст. 20 Закону здійснюється органом Державного казначейства за рахунок доходів бюджету, до якого зараховується такий податок.

У тому разі, коли штрафні (фінансові) санкції застосовуються внаслідок наявності причин, визначених підпунктом «а» 20.4.1 ст. 20 Закону, така сума стягується в безспірному порядку з бюджетного рахунка, призначеного для утримання відповідного податкового органу.

У тому разі, коли особи, що зобов'язані цим пунктом нести відповідальність за неповне або несвоєчасне надання платнику податку бюджетного відшкодування, не здійснюють або відмовляються здійснювати зазначене відшкодування (його частини) всупереч нормам Закону, платник податку має право оскаржити їх дії (бездіяльність) у суді (господарському суді) без попередньої сплати державного мита у зв'язку з поданням позовної заяви (скарги).

Відповідно до п. 2.6 ст. 19 Закону підрозділи, як податкові агенти, щоквартально надають податковій інспекції податковий розрахунок сум доходу, нарахованого (сплаченого) на користь платників податку і сум утриманого з них податку за формою № 1 ДФ (далі податковий розрахунок).

Порядок заповнення та подання податкового розрахунку затверджено наказом ДПА України від 29.09.2003 р. № 451.

Податковий розрахунок подається окремо за кожний квартал (податковий період) протягом 40 календарних днів, наступних за останнім календарним днем звітного кварталу. Окремий податковий розрахунок за календарний рік не подається. Якщо останній день терміну подання податкового розрахунку припадає на вихідний чи святковий день, то останнім днем терміну вважається наступний за вихідним або святковим операційний (банківський) день. Якщо до закінчення терміну подання податкового розрахунку податковий агент виявляє помилки в раніше поданому за поточний звітний період податковому розрахунку, він зобов'язаний подати новий податковий розрахунок. При цьому штрафні санкції та адміністративні штрафи не застосовуються, а раніше поданий податковий розрахунок скасовується.

У разі, коли податковий агент протягом звітного кварталу не виплачує доходи або виплачує доходи не всім платникам податку, податковий розрахунок не подається або подається по тих платниках податку, яким нараховано (сплачено) доходи.

За наявності комп'ютерної техніки підрозділи формують і подають інформацію про доходи й утримані з них податки у вигляді файла даних, який передається в електронному вигляді або на дискеті, і його роздрукованої копії (за формою

розрахунку). Друкована копія підписується керівником підрозділу та головним бухгалтером і завіряється печаткою.

Податковий розрахунок готується у двох екземплярах. Один екземпляр подається до органу державної податкової служби. Другий — з підписом особи, відповідальної за приймання розрахунку, штампом і номером, отриманим при обов'язковій реєстрації розрахунку в органі державної податкової служби, — повертається податковому агенту.

Коригування поданого і прийнятого податкового розрахунку в разі виявлення помилок проводиться відповідно до п. 4 Порядку заповнення та подання податковими агентами податкового розрахунку сум доходу, нарахованого (сплаченого) на користь платників податку, і сум утриманого з них податку (наказ ДПА України від 29 вересня 2003 р. № 451).

У бухгалтерському обліку суми нарахованого податку відображуються за дебетом субрахунка 661 «Розрахунки за заробітною платою» та кредитом субрахунка 6416 «Податок на доходи фізичних осіб». Перерахування сум відображається за дебетом субрахунка 6416 і кредитом субрахунка 311 «Поточні рахунки в національній валюті».

Єдину систему контролю за дотриманням платниками податкового законодавства здійснює ДПА України і її територіальні підрозділи — податкові інспекції. Податкові відносини регулюються прийнятими і введеними в дію законодавчими актами (Закони України, Постанови Кабінету Міністрів України, накази Міністерства фінансів України і Державної податкової адміністрації України та ін.).

Відомчі інструкції, вказівки не можуть установлювати або змінювати податкові зобов'язання платників податків.

Податкове законодавство передбачає відповідальність платників податків за податкові порушення. Під порушенням податкового законодавства розуміється протиправна дія або бездіяльність, що призводить до неналежного виконання зобов'язань перед бюджетом. Найпоширенішими видами порушень податкового законодавства є: відсутність обліку об'єкта оподаткування, порушення установленого порядку ведення бухгалтерського обліку, викривлення даних

бухгалтерського обліку і звітності, ненадання в податкові органи необхідних документів та інформації.

До платника податку, що порушує податкове законодавство, податкові інспекції можуть застосовувати такі фінансові санкції: накладення адміністративних штрафів на посадових осіб, громадян, стягнення всієї суми заниженого доходу, штрафів за податкове порушення, пені у випадку затримки сплати податку.

У разі виявлення помилок звітних даних, що призвели до недонарахування податків до бюджету, бухгалтерія підрозділу повинна внести у звітність зміни в порядку, передбаченому Методичними рекомендаціями з застосування на залізничному транспорті ПБО 6 «Виправлення помилок і зміни у фінансових звітах», затвердженими наказом ПАТ «Укрзалізниця» від 22.12.1999 р. № 362-Ц.

Питання для самоконтролю

1. Якими є принципи організації грошових і розрахункових операцій?
2. У чому полягає порядок обліку касових операцій на транспорті?
3. Охарактеризуйте сутність обліку операцій за рахунками в банку.
4. Охарактеризуйте сутність обліку розрахунків з підзвітними особами, а також з дебіторами і кредиторами.
5. Назвіть порядок обліку внутрішньогосподарських розрахунків і розрахунків з бюджетом.

Розділ 10. ВНУТРІШНЬОГОСПОДАРСЬКІ РОЗРАХУНКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

10.1. Види внутрішньогосподарських розрахунків на залізничному транспорті

Внутрішні та внутрішньогосподарські розрахунки виникають між підприємствами залізничного транспорту, залізницями та їхніми відособленими підрозділами в процесі виробництва транспортних послуг. Узагальнено систему внутрішньогалузевих розрахунків подано на рис. 10.1.



Рис. 10.1. Система внутрішньогалузевих розрахунків

Внутрішні розрахунки відображують взаємовідносини між підрозділами, безпосередньо підпорядкованими ПАТ «Укрзалізниця» через Головне фінансово-економічне управління.

Внутрішньогосподарські розрахунки супроводжують відносини між підрозділами, що входять до складу залізниць, підприємств та об'єднань і по суті відображують процес фінансування їх експлуатаційної діяльності.

Учасником внутрішніх чи внутрішньогосподарських розрахунків може бути кожне підприємство залізничного транспорту, яке складає окремий або самостійний баланс, що входить до складу зведеного балансу ПАТ «Укрзалізниця».

Вимога платежу оформлюється шляхом виписки повідомлення (авізо), тобто офіційного сповіщення, що надсилається одним підприємством (підрозділом) іншому, про зміни стану взаєморозрахунків, пов'язаних з наданням послуг, відвантаженням товарно-матеріальних цінностей, розподілом доходів від перевезень та іншими господарськими операціями. Повідомлення направляється до платника, минаючи установи банку.

10.2. Об'єкти внутрішньогосподарських розрахунків

До об'єктів внутрішніх і внутрішньогосподарських розрахунків належать:

- дохідні надходження і доходи від перевезень;
- операції, пов'язані з фінансуванням і розподілом коштів:
 - а) ПАТ «Укрзалізниця» – між залізницями та підприємствами ПАТ «Укрзалізниця»;
 - б) залізницею – між її виробничо-технологічними підрозділами, тобто відособленими підрозділами (депо, дистанціями, станціями тощо), які виконують окремі функції в єдиному технологічному процесі організації та збереження перевезень і продукція яких може бути реалізована лише як складова (у складі) продукції перевізника – послуги з перевезень пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти;
- розрахунки, пов'язані з незабезпеченням схоронності вантажу;

- розрахунки за централізовані поставки товарно-матеріальних цінностей;
- розрахунки з розподілу витрат;
- розрахунки за іншими операціями між підрозділами, що входять до сфери управління ПАТ «Укрзалізниця».

Дохідні надходження і доходи від перевезень. Дохідні надходження розподіляються між учасниками перевезень згідно з виконаними обсягами експлуатаційної роботи відповідно до Порядку розподілу дохідних надходжень від основної діяльності залізничного транспорту та Інструкції про порядок розподілу та формування доходів від перевезень для залізниць України. Кошти, які належать залізниці за виконані в її межах перевезення і пов'язані з ними послуги, є доходами від перевезень. Грошові кошти за перевезення та інші пов'язані з ними операції через технологічні центри з обробки перевізних документів (ТехПД), каси залізничних станцій і вокзалів надходять на розподільчі рахунки централізованого розподільчого рахунка ПАТ «Укрзалізниця».

Фінансування і розподіл коштів. Фінансування і розподіл коштів між залізницями та підприємствами ПАТ «Укрзалізниця» і їх виробничо-технологічними підрозділами здійснюється відповідно до Інструкції про порядок фінансування підприємств ПАТ «Укрзалізниця». За основу фінансування залізниць і підприємств ПАТ «Укрзалізниця» приймається плановий ліміт фінансування, який являє собою граничну суму щомісячних авансових перерахувань з розподільчих рахунків ПАТ «Укрзалізниця» на розрахункові рахунки залізниць, структурних підрозділів і підприємств, які входять до сфери управління ПАТ «Укрзалізниця» і беруть участь у забезпеченні безперервного перевізного процесу.

Ліміт фінансування розраховується виходячи з планових дохідних надходжень і:

- збільшується на планову суму:
 - а) податку на додану вартість;
 - б) завдань на зменшення дебіторської заборгованості тощо;
- зменшується на суму:
 - а) завдань з мобілізації внутрішніх резервів;

б) розрахунків з централізованого постачання оборотних і необоротних активів;

в) відрахувань на утримання ПАТ «Укрзалізниця» тощо.

Фінансування виробничо-технологічних підрозділів залізниць здійснюється за галузевим принципом згідно з кошторисом, розробленим і затвердженим управлінням залізниці.

При формуванні кошторису визначається мінімальний розмір коштів, необхідний для діяльності підрозділів, який містить:

✓ потребу в експлуатаційних витратах, необхідних для забезпечення процесу перевезень;

✓ витрати на ремонт основних засобів тощо.

Розрахунки, пов'язані з незабезпеченням схоронності вантажу

Відповідно до діючих нормативно-правових актів залізниця несе відповідальність за збереження (схоронність) вантажу від часу його прийняття до перевезення і до моменту видачі одержувачу. При незбереженні вантажу, багажу, вантажобагажу – незабезпечення схоронності, втрата, нестача, псування, пошкодження – залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди.

Претензії вантажовласників розглядаються комерційними службами залізниць: при перевезенні вантажу у внутрішньому сполученні на підставі Правил перевезень вантажів (розд. 38), при перевезенні в міжнародному сполученні на підставі СМГС (Соглашения о международном грузовом сообщении). У разі визначення претензії такою, що підлягає задоволенню, комерційна служба оформлює і передає фінансово-економічній службі наказ про перерахування заявнику претензії визначеної суми. У цьому ж наказі зазначається відповідальний підрозділ, винний у допущеному незбереженні вантажу, або інша залізниця, за рахунок якої повинна бути задоволена претензія. На підставі цих записів у наказах сплачені суми відносяться на винні підрозділи та проводяться розрахунки з іншими залізницями. В актово-претензійному відділі комерційної служби ведеться оперативний облік виплат за кожною відправкою, за видами незбереження, родами незбережених вантажів, за винними підрозділами та іншими ознаками.

Розрахунки за централізовані поставки товарно-матеріальних цінностей та інших послуг. Розрахунки такого роду здійснюються на підставі договорів, укладених з Державним підприємством матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту України «Укрзалізничпостач» та Управлінням промислових підприємств Державної адміністрації залізничного транспорту України (ЦПГЗ). Вони централізовано придбавають товарно-матеріальні цінності, паливно-мастильні матеріали, обладнання тощо і відповідно до укладених договорів відвантажують їх замовникам – іншим підприємствам, що входять до сфери управління ПАТ «Укрзалізниця».

Розрахунки з постачальниками ДП «Укрзалізничпостач» і ЦПГЗ проводять за рахунок власних коштів. Отримують кошти безпосередньо від підприємств або за необхідності від ПАТ «Укрзалізниця» згідно з укладеними тристоронніми договорами поруки. За відвантаженими товарами та наданими послугами ДП «Укрзалізничпостач» і ЦПГЗ направляють повідомлення одержувачам через Головне фінансово-економічне управління ПАТ «Укрзалізниця».

Розрахунки з розподілу витрат. Виходячи з технічних та організаційних особливостей роботи галузі вантажні вагони і контейнери, приписані до окремих залізниць, ураховуються на їх балансі, а працюють на всій залізничній мережі. У зв'язку з цим витрати з їх амортизації та ремонту, виконаному залізницями, перерозподіляються так.

Залізниці, на балансі яких ураховуються вантажні вагони і контейнери, нараховують амортизацію і повідомляють її суму до 25 числа поточного місяця телеграфом у Головне управління вагонного господарства ПАТ «Укрзалізниця» з одночасним направленням повідомлень (авізо) до Головного фінансово-економічного управління ПАТ «Укрзалізниця». У свою чергу головне управління вагонного господарства суми нарахованої амортизації розподіляє між залізницями пропорційно їх питомій вазі в розрахунковому парку вантажних вагонів і контейнерів і телеграфом доводить цю інформацію до залізниць не пізніше 5 числа наступного місяця. Одночасно до Головного фінансово-економічного управління подається відомість по нарахованих і розподілених сумах амортизації для виписки повідомлень

залізницям. Амортизація на вагони, які враховано на балансі Українського державного центру з експлуатації спеціальних вагонів «Укрспецвагон», розподілу не підлягає.

Розподіл амортизації, нарахованої в податковому обліку за Законом України «Про оподаткування прибутку підприємств», здійснюється без участі Головного фінансово-економічного управління. У разі проведення індексації балансової вартості основних фондів між залізницями також розподіляється утворений капітальний дохід.

Витрати з поточного ремонту вантажних вагонів розподіляються Головним управлінням вагонного господарства пропорційно питомій вазі приписного парку вантажних вагонів кожної залізниці в загальній балансовій вартості вантажних вагонів залізниць України. На суму нарахованих витрат Головне фінансово-економічне управління виписує залізницям повідомлення.

У разі виконання вагонними депо капітального ремонту вантажних вагонів розрахунки здійснюються шляхом виписки повідомлень залізницям, на балансі яких вони враховуються, через Головне фінансово-економічне управління ПАТ «Укрзалізниця».

Розрахунки за іншими операціями між підприємствами, що входять до сфери управління ПАТ «Укрзалізниця». До подібних операцій належать:

- ✓ заліки з бюджетом за спожиту електроенергію та газ;
- ✓ з дозволу Генерального директора ПАТ «Укрзалізниця» – заліки з інших операцій.

Проведення взаємозаліків можливе лише за наявності взаємної заборгованості за умови, що ціна на товарно-матеріальні цінності та послуги не перевищує граничні ціни. Розмір граничних цін доводяться в оперативному режимі Головним фінансово-економічним управлінням ПАТ «Укрзалізниця» на запит залізниць.

Таким чином, на підприємствах залізничного транспорту розмежовано поняття «дохід (виручка) від реалізація продукції (товарів, робіт, послуг)» і «внутрішній оборот». До доходу від реалізації належить вартість відвантаженої продукції, товарів, виконаних робіт і послуг наданих іншим юридичним особам

залізничного транспорту, стороннім відносно залізничного транспорту підприємствам, установам, організаціям, а також фізичним особам, тобто при реалізації «на сторону». Внутрішній оборот відображує передачу продукції (робіт, послуг) між підрозділами однієї залізниці (у межах однієї юридичної особи), тобто йдеться про продукцію, вироблену та використану для власного споживання юридичної особи.

Операції з внутрішнього обороту на рахунках обліку доходів не відображуються. Вони обліковуються окремо. При цьому будь-яке підприємство, об'єднання або виробничо-технологічний підрозділ – учасник внутрішньогалузевих розрахунків – може здійснювати лише один із видів зазначених розрахунків (внутрішні чи внутрішньогосподарські) залежно від підпорядкованості. Виходячи зі стану розрахунків одного підприємства з іншим виникає дебіторська або кредиторська заборгованість. Підставою для проведення внутрігалузевих розрахунків між підприємствами залізниці є належним чином оформлені первинні документи: відомості розподілу доходів, накладні на відпуск матеріальних цінностей, рахунки-фактури, акти виконаних робіт, акти приймання-передачі основних засобів тощо, а документом, що підтверджує проведення внутрішніх і внутрішньогосподарських розрахунків, є повідомлення (авізо), яке виписується в достатній для учасників розрахунків кількості примірників. При внутрішніх розрахунках повідомлення (авізо) виписується в 7-ми примірниках, а при внутрішньогосподарських – у 5-ти. Повідомлення підписується головним бухгалтером підприємства, що виписало авізо, завіряється печаткою і передається організації, для якої виконано роботи або надано послуги.

Якщо повідомлення на перекриття розрахунків йде від вищої організації до підприємства, що їй підпорядковується, то воно в достатній кількості примірників виписується бухгалтером вищої організації. В інших випадках нема чітких вказівок, де б вказувалось, хто кому буде виписувати авізо на перекриття розрахунків, це відбувається за домовленістю сторін – учасниць внутрішніх чи внутрішньогосподарських розрахунків. У повідомленні зазначається його номер, дата, найменування підприємства залізниці, з яким ведуться розрахунки, зміст

господарської операції та її сума цифрами та прописом. Повідомлення підписується бухгалтером того підприємства залізниці, яке його виписує.

Сторона, якій адресовано повідомлення, зобов'язана в короткий термін акцептувати всі примірники авізо: бухгалтер підприємства повинен написати на титульній стороні повідомлення (авізо) слово «акцептовано», поставити підпис і проставити дату за умови, що нема претензій зі змісту і суми операції, вказаної в авізо. При розбіжностях всі примірники повідомлення повертаються підприємству, що його виписало, без виконання разом з супроводжуючим листом, що пояснює причину неакцепту, або повідомлення акцептується на ту суму, на яку погоджується підприємство, до якого звернено авізо.

Перший примірник акцептованого авізо сторона, що акцептувала авізо, залишає в себе для відображення в бухгалтерському обліку вказаної в ньому суми господарської операції, другий – передає іншій стороні внутрішньогосподарських розрахунків, третій – вищій організації для контролю за проведеними розрахунками. Так, якщо перекриваються розрахунки між підприємством, підпорядкованим дирекції залізничних перевезень, і підприємством, підпорядкованим галузевій службі залізниці, то в цьому разі виписується п'ять примірників авізо: два примірники – сторонам – учасникам розрахунків; один примірник – фінансово-економічному відділу дирекції залізничних перевезень; один примірник – бухгалтерії галузевої служби залізниці; один примірник – бухгалтерії фінансової служби залізниці.

Кожна зі сторін-учасниць розрахунків проставляє на своєму примірнику авізо свою кореспонденцію рахунків і суму розрахунків.

Внутрішньогалузеві розрахунки між підприємствами залізниці здійснюються шляхом заліків за участю вищої організації. Тому їх стан на залізниці постійно контролюється відповідною вищою організацією. Перед наданням проміжної і річної бухгалтерської звітності вищій організації всі учасники внутрішніх розрахунків проводять звіряння і узгодження сум, відображених у їхньому бухгалтерському обліку на субрахунках «Внутрішні розрахунки» і «Внутрішньогосподарські

розрахунки», підтверджуючи це складанням акта звіряння взаємних розрахунків з вищою організацією на дату звітності.

Наприкінці слід зазначити, що застосування на залізничному транспорті внутрішньогалузевих розрахунків дає можливість скоротити до нуля інші види заборгованості (як дебіторську, так і кредиторську, враховану на рахунках «Розрахунки з покупцями і замовниками», «Розрахунки з різними дебіторами», «Розрахунки з постачальниками та підрядниками», «Розрахунки за іншими операціями») між підприємствами залізничного транспорту і не відволікати грошові кошти через установу банку на покриття цих заборгованостей.

Питання для самоконтролю

1. Охарактеризуйте систему внутрішньогалузевих розрахунків.
2. Охарактеризуйте сутність об'єктів внутрішніх і внутрішньогосподарських розрахунків.
3. Як розраховується ліміт фінансування на залізничному транспорті?
4. У яких випадках претензії вантажовласників розглядаються комерційними службами залізниць?
5. Назвіть порядок розрахунків з розподілу витрат у залізничній галузі.

Розділ 11. ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

11.1. Особливості фінансування підприємств ПАТ «Укрзалізниця»

Особливості фінансово-економічних відносин визначають діючий порядок фінансування і розрахунків на мережі залізниць. Особливості організації перевізного процесу і господарський статус структур залізничного транспорту викликає необхідність перерозподілу певних витрат з перевезень (амортизація вантажних вагонів і контейнерів, витрати по деповському ремонту тощо), а також перерозподілу частини амортизаційних відрахувань на капітальний ремонт.

Особливості реалізації транспортної продукції визначають необхідність централізації доходів, акумулювання виручки на розподільчих рахунках ПАТ «Укрзалізниця», розподілу доходів від перевезень між залізницями, централізацію розрахунків з державним бюджетом, формування централізованих джерел фінансування капітальних вкладень тощо.

Основою фінансування підприємств ПАТ «Укрзалізниця» є затверджені Радою ПАТ «Укрзалізниця» показники витрат, збалансованих з джерелами фінансування.

Планування доходів від перевезень проводиться виходячи з фактичної дохідної ставки та запланованих обсягів вантажних і пасажирських перевезень, узгоджених з галузевими гравцями. При цьому у зв'язку зі значною різницею собівартості перевезень по залізницях, обумовленою об'єктивними технічними, технологічними і економічними факторами функціонування кожної залізниці, у плані доходів проводиться їх коригування, яке враховує собівартість і фінансовий результат по перевезеннях у цілому по Україні.

11.2 Складання плану фінансування загальногалузевих програм

Формування плану дохідних надходжень проводиться на основі планових обсягів пасажирської та вантажної роботи (без транзитних перевезень), враховуючи структурні зміни по родах перевезень і їх частки в отриманих доходах за попередній звітний період. Виручка (грошові надходження) планується виходячи зі сто процентної оплати всіх видів перевезень за винятком перевезень підприємствами ПАТ «Укрзалізниця» для власних потреб, а також перевезень по постановках Кабінету Міністрів України.

При формуванні фінансового плану визначаються необхідний розмір коштів для технологічної діяльності залізниць, який включає:

- потребу залізниць в експлуатаційних витратах, необхідних для забезпечення процесу перевезень;
- витрати на ремонт основних фондів;
- витрати на капітальні вкладення.

Виходячи з цього визначається право кожної залізниці на дохідні надходження (з урахуванням фінансування залізниць за рахунок коштів, отриманих від транзитних перевезень; поставки товарно-матеріальних цінностей, фінансування централізованих капітальних вкладень, оплата виконаних робіт) у коштах, які залишаються в розпорядженні залізниці.

План фінансування загальногалузевих програм визначається так:

1) виходячи з базового надходження коштів від транзитних перевезень на дохідно-розподільчий рахунок та обсягу транзитних перевезень у плановому році визначаються грошові надходження від транзитних перевезень і сум перерозподілу надлишку доходних надходжень;

2) Головні управління подають до Головного фінансово-економічного управління узгоджені з заступником Генерального директора за підпорядкованістю пропозиції на фінансування по залізницях за рік з поквартальним розподілом коштів;

3) Головне фінансово-економічне управління ПАТ «Укрзалізниця» узагальнює надані пропозиції.

11.3. Порядок фінансування залізниць України

Відповідно до ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорту» організація розрахунків за перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти і пов'язані з цим послуги здійснюється через єдину систему розрахунків шляхом відкриття єдиного дохідно-розподільчого рахунка ПАТ «Укрзалізниця».

Авансове фінансування залізниць та Укррефтрансу здійснюється з централізованих дохідно-розподільчих рахунків ПАТ «Укрзалізниця», які відкриті в установах банків за їх місцем знаходження шляхом перерахування коштів на поточні рахунки Укррефтрансу, управлінь залізниць і їх структурних підрозділів.

Перерахування проводиться за платіжними дорученнями управлінь залізниць та Укррефтрансу в межах місячного ліміту фінансування згідно з телеграфними (факсовими) вказівками ПАТ «Укрзалізниця» за формою. За відсутності подібної вказівки кошти обслуговуючими банками перераховуються на централізований дохідно-розподільчий рахунок за місцем знаходження ПАТ «Укрзалізниця», форма якої наведена на рис. 11.1.

Із Києва _____
НФ _____ залізниці
Вказівка на _____ 20__ р. з перерахування дохідних надходжень
у сумі _____ з централізованого дохідно-розподільчого рахунку
ПАТ «Укрзалізниця»
за місцем знаходження _____ залізниці
в грн.

Номер шифру	Текст	Сума
1	На поточний рахунок залізниці та її структурних підрозділів для власних потреб, у т. ч. за ремонт рухомого складу заводам Укрзалізпрому	
2	На поточні рахунки інших залізниць і підрозділів ПАТ «Укрзалізниця»	
3	На поточні рахунки клієнтів залізниць (повернення сум переборів)	
4	На основний централізований дохідно-розподільчий рахунок ПАТ «Укрзалізниця»	

Рис. 11.1. Форма телеграфної (факсової) вказівки ПАТ «Укрзалізниця»

Головне фінансово-економічне управління ПАТ «Укрзалізниця» до початку наступного кварталу складає і затверджує ліміт фінансування залізниць та Укррефтрансу за рахунок доходів від перевезень і доводить його до причетних. Форму для розрахунку ліміту фінансування залізниць містить табл. 11.1.

Одночасно Головне фінансово-економічне управління ПАТ «Укрзалізниця» доводить план ліміту фінансування залізниць та Укррефтрансу банками, де вони обслуговуються, у тому числі до АБ «Експрес-банк» і його філіям за формою, що наведена рис. 11.2.

Таблиця 11.1

Розрахунок ліміту фінансування залізниць за рахунок розрахунків за перевезення на _____ квартал 20__ р.

Номер	Показник	Квартал	У т. ч. по місяцях		
			4	5	6
1	2	3	4	5	6
1	Доходи від перевезень				
2	Дохідні надходження без транзиту				
3	Сума на збільшення ліміту фінансування				
4	Податок на додану вартість				
5	Завдання на зменшення дебіторської заборгованості				
6	Обсяги заліків, проведених для інших підрозділів ПАТ «Укрзалізниця»				
7	План надходження коштів від підсобно-допоміжної діяльності				
8	Суми на зменшення ліміту фінансування				
9	Централізовані розрахунки (постачання МВБК, нафтопродуктів, запчастин та ін.)				
10	Централізований перерозподіл надлишку доходних надходжень				
11	Відрахування на утримання ПАТ «Укрзалізниця»				
12	Відрахування для формування централізованих фондів				

Продовження табл. 11.1

1	2	3	4	5	6
13	Обсяг взаємозаліків, отриманих від інших залізниць				
14	Розрахунковий ліміт фінансування				
15	План проведення заліків				
16	Залишок (+), перевитрати (-) фінансування за попередній період				
17	Розрахунковий ліміт фінансування з урахуванням залишку перевитрат і заліків				
18	Корегування ліміту по фактичному виконанню лімітів порівняно з планом за минулий місяць				
19	Ліміт фінансування				

Голові правління
 АБ „Експрес-банк”

Відповідно до „Положення про порядок зарахування дохідних надходжень на дохідні, дохідно-розподільчі субрахунки централізованого дохідно-розподільчого рахунка та централізований дохідно-розподільчий рахунок ПАТ “Укрзалізниця”, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 16 січня 1997 р. № 15, довожу до Вашого відома суму ліміту фінансування _____ залізниці на ___ квартал 20 _ р. _____ тис. грн, в тому числі по місяцях.

Начальник Головного
 фінансово-економічного
 управління ПАТ «Укрзалізниця»

Рис. 11.2. Довідка обслуговуючим банкам про план ліміту фінансування залізниць та Укррефтрансу

Інструкцією про порядок фінансування підприємств ПАТ «Укрзалізниця» визначається такий порядок визначення ліміту фінансування.

Плановий ліміт фінансування розраховується виходячи з планових дохідних надходжень (рис. 11.3).



Рис. 11.3. Фінансування залізниць

Право на фінансування збільшується на планові суми:

- податку на додану вартість, нарахованого на дохідні надходження;
- завдання на зменшення дебіторської заборгованості;
- обсягу заліків (розрахунків), проведених для підприємств ПАТ «Укрзалізниця».

Право на фінансування зменшується на планові суми:

- централізованих розрахунків з централізованого постачання основних фондів, матеріальних і паливно-енергетичних ресурсів (постачання МВБК, нафтопродуктів,

запасних частин, розрахунки на капітальний ремонт і модернізацію вагонів та ін.);

- обсягів взаємозаліків на користь залізниці;
- централізованого перерозподілу надлишків дохідних надходжень;
- обсягів внутрішньовідомчих заліків, отриманих від інших залізниць, на свою користь;
- відрахувань на утримання апарату ПАТ «Укрзалізниця» по нормах, затверджених Радою ПАТ «Укрзалізниця»;
- відрахувань для формування централізованих фондів ПАТ «Укрзалізниця» по нормах і переліку, затверджених Радою ПАТ «Укрзалізниця».

Щоквартально, до початку чергового кварталу, залізниці надають до Головного фінансово-економічного управління ПАТ «Укрзалізниця» проект плану коштів, які надходять на централізовані дохідно-розподільчі рахунки ПАТ «Укрзалізниця» від підсобно-допоміжної та інших видів діяльності.

При розрахунку ліміту фінансування на наступний місяць враховуються суми перевищення (зменшення) фактичних показників порівняно з планом за попередній місяць. Суми недоотримання (перевищення) ліміту фінансування враховуються в наступному місяці, на що залізницям надається телеграма з коригуванням планового ліміту.

Головне фінансово-економічне управління щоденно контролює додержання лімітів фінансування залізницями та Укррефтрансом і централізує кошти з залізниць, які перевитратили ліміт. Фінансування залізниць понад встановлений ліміт можливе з письмового дозволу Генерального директора ПАТ «Укрзалізниця» на компенсаційній основі. Підставою на додаткове фінансування є звернення в письмовій формі залізниць з аналізом надходжень коштів і напрямку використання додаткового ліміту.

Для забезпечення достовірності розрахунків, контролю за використанням виручки фінансово-економічні служби залізниць та Укррефтрансу щомісячно, не пізніше першого робочого дня, наступного за звітним місяцем, направляють до Головного фінансово-економічного управління ПАТ «Укрзалізниця» телеграфні звіти, що містять такі дані:

- сума виручки, перерахована на централізований дохідно-розподільчий рахунок ПАТ «Укрзалізниця»;
- сума, отримана по ліміту фінансування, окремо по заліках і грошових надходженнях;
- сума недоотримання або перевищення ліміту фінансування.

Облік цих господарських операцій здійснюється відповідно до Інструкції з контролю доходів на залізничному транспорті і відображується в бухгалтерській звітності по дохідних надходженнях (БОД-1, БОД-2).

Централізоване постачання товарно-матеріальних цінностей здійснюється на підставі заявок і договорів між залізницями, підприємствами ПАТ «Укрзалізниця» і постачальниками. ПАТ «Укрзалізниця» розробляється і затверджується план фінансування постачальника з централізованого дохідно-розподільчого рахунку ПАТ «Укрзалізниця» на рахунок залізниці.

На підставі рішень Ради ПАТ «Укрзалізниця» при Укрзалізниці створюються централізовані фонди, фінансування яких здійснюється з централізованого дохідно-розподільчого рахунку ПАТ «Укрзалізниця» за нормами, затвердженими Радою.

Фінансування спеціалізованих підприємств з забезпечення перевезень (УЦТС «Ліски», Укррефтранс, Укрспецвагон) здійснюється з централізованого дохідно-розподільчого рахунку ПАТ «Укрзалізниця» відповідно до частки виконаної ними роботи за планом, затвердженим Радою.

Фінансування безпосередньо ПАТ «Укрзалізниця» здійснюється з централізованого дохідно-розподільчого рахунку за кошторисом витрат, затвердженим Радою на підставі відповідного плану.

На підставі встановлених Радою ПАТ «Укрзалізниця» завдань, договорів між залізницями, заводами, ПАТ «Укрзалізниця» та Укрзалізничпостач за планом, затвердженим Радою, здійснюється фінансування заводів з ремонту вантажних вагонів.

11.4. Фінансування структурних підрозділів залізниць

Фінансування підрозділів залізниць за перевезення здійснюється за галузевим принципом згідно з кошторисом витрат. Галузевий принцип означає первісний перерозподіл коштів у межах залізниці між її галузевими службами, а потім у межах служби між підпорядкованими кожній структурними підрозділами (рис. 11.4).

При формуванні кошторису визначається розмір коштів, необхідний для технологічної діяльності підрозділів, який містить потребу в експлуатаційних витратах, необхідних для забезпечення процесу перевезень за виключенням амортизаційних відрахувань.

Кошториси службам, дирекціям та іншим відособленим структурним підрозділам, підпорядкованим безпосередньо залізниці, розробляє та затверджує управління залізниці. У свою чергу служби, дирекції розробляють і затверджують кошториси своїм відособленим структурним підрозділам.



Рис. 11.4. Фінансування структурних підрозділів залізниць

Відповідно до затвердженого кошторису кошти з централізованого дохідно-розподільчого рахунка ПАТ «Укрзалізниця», які відкриті за місцем знаходження залізниці,

або поточного рахунка залізниці перераховуються на поточні рахунки відповідних підрозділів. Розрахунки з фінансування проводяться по внутрішньогосподарських розрахункам шляхом виписки сповіщень (авізо).

Питання для самоконтролю

1. Назвіть особливості фінансування підприємств ПАТ «Укрзалізниця».
2. Охарактеризуйте особливості складання плану фінансування загальногалузевих програм.
3. Назвіть порядок фінансування залізниць України.
4. Як здійснюється розрахунок ліміту фінансування залізниць у рахунок розрахунків за перевезення?
5. Яким є порядок фінансування структурних підрозділів залізниць?

Розділ 12. ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

12.1. Сучасний стан залізничного транспорту в Україні

Відновлення економіки України після довготривалої економічної кризи, активізація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного транспорту. В Україні він забезпечує 83 % загального обсягу вантажообороту та 38 % пасажирообороту, а споживачі очікують від залізниці європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень. *Проте залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку.*

1. *Обсяги перевезень стрімко падають.* У 2013 р. порівняно з 2012 р. обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом зменшився на 3,4 % і становить 441,8 млн т вантажів (або 86 % рівня 2007 р.) (табл. 12.1). При цьому за 2013 р. транзитні перевезення скоротилися на 19,3 %, перевезення у внутрішньому сполученні – на 2,8 %, імпорт вантажів – на 2,7 %, збільшено лише обсяг перевезень експортних вантажів на 2 %. У 2014 р. ця тенденція продовжується і за дев'ять місяців падіння обсягів перевезень вантажів становило 7,8 % порівняно з аналогічним періодом 2013 р.

Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки і насамперед промисловості. У структурі вантажних залізничних перевезень понад 60 % припадає на масові вантажі, які транспортуються великими партіями на значні відстані – вугілля (23,2 %), руда (17,3 %), будматеріали (12 %), кокс (2,5 %), зерно і продукти помелу (5,1 %) та ін. Разом з тим падіння обсягів перевезень значною мірою пов'язано зі станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, які не дозволяють доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Так, наприклад, на Донецькій і Дніпровській залізницях, які до останніх подій на Сході країни забезпечували 2/3 загального залізничного вантажообороту в країні, більшість працюючих електровозів

мали дворазовий ресурс зносу. Спостерігається дефіцит вантажних вагонів, які вибувають з експлуатації швидше, ніж існує можливість закуповувати нові одиниці. Крім того, не на користь українській залізниці працюють зміни в логістиці, які не завжди вдається передбачити та знівелювати. В останні роки російські компанії виявляли все меншу зацікавленість перевозити вантажі територією України через не вигідні економічні умови, низьку якість транспортних послуг, а також пряму протекціоністську політику Росії щодо власних портів і залізниць.

У 2015 р. скорочення залізничних перевезень значною мірою обумовлено бойовими діями на Сході країни. Через руйнування залізничної інфраструктури залишається відсутнім рух поїздів на основних напрямках Донецької залізниці, паралізовано роботу залізничних вузлів Дебальцеве та Микитівка, нема можливості відправляти вантажні вагони більш ніж з 50-ти основних вантажних станцій. Як наслідок, середнє щоденне навантаження залізниць зменшилося на 26 % у вересні 2014 р. порівняно з вереснем 2013 р.

Таблиця 12.1

Динаміка перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом України за 2007-2014 рр.

Показник	Рік							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 січень- вересень
Перевезено вантажів, млн т	512,5	498,8	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	293,8
Індекси до попереднього року, %	107,1	97,3	78,4	110,6	108,3	97,7	96,6	92,2
у т. ч. транзит, млн т	99,9	93,3	44,8	44,5	48,7	40,9	33,0	15,3
Індекси до попереднього року, %	133,1	93,4	48,0	99,3	109,4	84,0	80,7	92,2**
Перевезено пасажирів, млн люд	447,4	445,6	425,9	426,6	430,1	429,6	425,4	297,4*
Індекси до попереднього року, %	100	99,6	95,6	100,2	100,8	99,9	99,0	96,4

Складено та розраховано за даними фіційного сайту Держкомстату <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Пасажиropотік на українських залізницях також неухильно знижується. У 2013 р. послугами залізниць скористалися 425,4 млн пас., що на 1 % менше рівня 2012 р. Порівняно з докризовим 2007 р. пасажиропотік скоротився на 5 %, а якщо порівнювати з 1990 р. – він скоротився на 36 % (тобто більш ніж на третину). На далекі відстані пасажиропотік поступово переключався на авіаційний транспорт, а при переміщеннях на невеликі відстані все частіше віддають перевагу автомобільному транспорту як більш швидкому і зручному, навіть незважаючи на незадовільний стан доріг в Україні.

У зв'язку з анексією Криму Росією та бойовими діями на Сході країни, за підсумками першого півріччя 2014 р., ПАТ «Укрзалізниця» рекордно скоротила пасажирооборот – на 23,2 % порівняно з аналогічним періодом 2013 р. На поїздах далекого прямування у внутрішньодержавному сполученні спад пасажирообороту ще більший – 41,1 % [2]. Останній раз подібний обвал спостерігався в 1991 р.

2. Низький рівень організації перевізного процесу та в цілому неефективна робота залізничного транспорту значною мірою обумовлюють скорочення обсягів перевезень. Експлуатаційний вантажооборот локомотивів у 2013 р. склав 365,3 млрд ткм брутто, що на 6 % менше за 2012 р. Локомотиви в середньому обслуговують відстані в 300-400 км, здійснюючи рух переважно в межах залізниць, до яких вони приписані, тоді як в Європі локомотиви виконують рейси протяжністю 1,3-1,4 тис. км, тобто значно меншим парком і з меншими експлуатаційними витратами перевозиться більше вантажів.

За підсумками 2013 р., зафіксовано зниження ефективності використання вагонного ресурсу в сфері вантажоперевезень. Оборот вантажного вагона зріс на 22 % порівняно з 2012 р. і досяг 7,54 доби. Оборот навантаженого вагона збільшився в 1,5 разу – до 3,29 доби. Простій вагона під вантажною операцією подовжився з 35,6 год у 2012 р. до 56,7 год у 2013 р. (зростання в 1,6 разу) [3].

Спостерігається невідповідність кількості виробничих потужностей рівню перевезень. Обсяги вантажної роботи порівняно з початком 1990-х рр. скоротились у 2,5 разу, пасажиропотік – більш ніж на третину, тоді як виробничі

потужності (локомотивні та вагонні депо, дистанції колії та ін.) практично не скорочувались. Високим є показник чисельності персоналу на 1 км експлуатаційної довжини шляхів, який на українських залізницях становить 17 люд, тоді як, наприклад, у Білорусі – 14, у Росії – 12 люд, а в США – 1,2 люд/км (найменша у світі).

3. *Доходи залізниць зменшуються, оскільки скорочення обсягів перевезень і неефективність роботи залізничного транспорту відповідним чином позначаються на фінансових результатах роботи галузі.* За даними фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця», у 2013 р. залізниці України отримали 51,1 млрд грн доходів від звичайної діяльності, що на 1,7 млрд грн або на 3,2 % менше, ніж у 2012 р. (табл. 12.2). Зниження доходів у першу чергу пов'язано зі зниженням обсягів вантажних перевезень, оскільки майже 90 % усіх доходів (до вирахування збитків від пасажирських перевезень) підприємство отримує саме від транспортування вантажів. Значною мірою на доходах позначилось падіння транзитних перевезень, рентабельність яких у 2-2,5 разу вище порівняно з внутрішніми перевезеннями.

Таблиця 12.2

Основні фінансові показники роботи ПАТ «Укрзалізниця»
за 2010-2013 рр.

Показник	Рік			
	2010	2011	2012	2013
Дохід від реалізації	42557,2	51586,5	52725,3	51049,8
у т. ч. вантажні перевезення	32411,4	39810,9	40956,1	38805,4
пасажирські перевезення	5399,5	5997,5	6527,7	7058,6
Витрати	38358,9	44610,3	47470,7	46087,5
Чистий прибуток, млн грн	6688	2127,2	885,5	545,3
Рентабельність	15,7 %	4,1 %	1,7 %	1,1 %

Складено та розраховано за даними офіційного сайту ПАТ «Укрзалізниця» http://uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/.

На фоні зменшення обсягів перевезень зростають витрати, що пов'язано з постійним підвищенням цін на енергоносії та основні видаткові матеріали залізниць і високою матеріаломісткістю та енергоємністю залізничного транспорту. У

структурі експлуатаційних витрат ПАТ «Укрзалізниця» частка витрат на придбання енергоносіїв становить 21 %, за добу витрачається понад 1 тис. т дизельного палива і близько 17 млн кВт·год електроенергії, у той час як ціна на електроенергію за 9 міс. 2014 р. зросла на 19,5 %, середньооптова ціна дизпалива за цей самий період зросла в 1,7 разу. Зростають також ціни на капітальний та інші види ремонту рухомого складу та інфраструктури.

Підвищуються боргове навантаження та витрати на обслуговування боргу. У 2013 р. загальний обсяг кредитів і запозичень ПАТ «Укрзалізниця» досяг 17,9 млрд грн. Чистий прибуток компанії, за підсумками 2013 р., становить 545,3 млн грн, що на 38,4 % менше, ніж у 2012 р., а всього за останні чотири роки він скоротився більш ніж у 12 разів.

Багатомільярдні збитки приносять ПАТ «Укрзалізниця» пасажирські перевезення, загальна сума яких за 2008 по 2013 рр. становить 33,5 млрд грн, зокрема у 2013 р. – 6,6 млрд грн.

4. *Зношеність інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту досягла критичного стану і разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, яку сьогодні неможливо вирішити без залучення сторонньої допомоги (країн-донорів та іноземних інвесторів).* Так, протягом останніх років парк пасажирських вагонів ПАТ «Укрзалізниця» щорічно зменшувався в середньому на 200 од, а за період 2013-2014 рр. він скоротився щонайменше на 15 % (будуть списані 783 пасажирські вагони) [6]. При цьому впродовж останніх чотирьох років закуплено лише 21 пасажирський вагон (у 2010 р.).

На сьогоднішній день фізичний знос рухомого складу залізниць становить майже 90 %, у тому числі тепловози – 95,1 %, електровози – 90,7 %, пасажирські вагони – 85,9 %, вантажні вагони 88,2 % [7]. При цьому рухомий склад українських залізниць не лише зношений, але й технічно, конструктивно і морально застарілий, оскільки основну частину вагонів і локомотивів побудовано за технічними вимогами 1960-70-х рр. Свій термін служби виробили 51,7 % пасажирських вагонів (вік понад 28 років), 90,3 % вантажних електровозів (вік

понад 30 років), 97 % магістральних тепловозів (вік понад 20 років). Парк вантажних вагонів станом на 1.12.2013 р. нараховував 117 тис. од, з яких 51,6 % вичерпали нормативний термін експлуатації, у тому числі 38,8 % вагонів продовжено термін служби. Експлуатація застарілого рухомого складу є економічно не вигідною, веде до значного підвищення вартості ремонтних робіт, зниження якості та безпеки перевезень, тому парк рухомого складу залізниць потребує не лише оновлення, а в заміни на сучасний, більш досконалий.

Масштабної модернізації потребує залізнична інфраструктура, фізичний знос якої перевищує 60 %, у тому числі колійного господарства – 86 %. Тільки для того щоб підтримувати її в робочому стані та не накопичувати прострочені ремонти, щорічно необхідно модернізувати 800 км колії, капітально ремонтувати 1000 км, середній ремонт здійснити 800-1000 км, комплексно-оздоровчий – 750-800 км. Проте з 2007 р. ці показники тільки скорочувались: якщо у 2007 р. вдалося модернізувати 1446,1 км, у 2008 р. – 819 км, у 2009 р. – 411,3 км, то у 2013 р. – тільки 276 км. При потребі 6 млрд грн галузь змогла спрямувати на капітальний ремонт і модернізацію шляхів у 2012 р. 3,8 млрд грн, у 2013 р. – 2,78 млрд грн. У консалтинговій компанії А.Т. Kearney підраховали, що необхідно 56 млрд грн сукупних інвестицій в оптимізацію інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця». В іншому випадку нема сенсу інвестувати в оновлення рухомого залізничного складу, якщо він не буде забезпечений відповідною транспортною інфраструктурою.

Знищена бойовими діями на Сході України залізнична інфраструктура також потребує термінового відновлення. Станом на початок вересня 2014 р., у результаті несанкціонованих втручань на Донецькій, Придніпровській і Південній залізницях залишалися зруйнованими близько 190 об'єктів залізничної інфраструктури (мостових переходів, колій, електромереж, станцій, депо, вокзалів, шляхопроводів тощо), на відновлення яких необхідно витратити близько 900 млн грн.

Загальна потреба залізничної галузі в інвестиціях на оновлення основних фондів на найближчі 5 років оцінюється в сумі 175-200 млрд грн. Щорічна потреба ПАТ «Укрзалізниця» в капітальних вкладеннях перевищує 35 млрд грн, у тому числі на

оновлення та модернізацію рухомого складу 24 млрд грн, на відновлення колійної інфраструктури – близько 6,8 млрд грн. При цьому останні 20 років потреба галузі в інвестиціях задовольняється лише на 25-30 %. Обсяг капітальних інвестицій ПАТ «Укрзалізниця» за рахунок власних і запозичених коштів у 2012 р. становив 9,7 млрд грн, у 2013 р. – 6,8 млрд грн, а на 2014 р. було заплановано на рівні 8,2 млрд грн. Виключно за рахунок власних коштів фінансовий стан ПАТ «Укрзалізниця» дозволяє задовольнити потребу в капітальних інвестиціях лише на 5-6 % (у сумі, що не перевищує 1,5-2 млрд грн на рік). З державного бюджету кошти на фінансування програм розвитку та придбання пасажирського рухомого складу в останні роки не виділялись. Власні можливості ПАТ «Укрзалізниця» стримуються падінням доходів і рентабельності перевезень, низьким рівнем тарифів, а приватні інвестори не поспішають вкладати кошти внаслідок відсутності необхідного законодавчого поля і гарантій щодо повернення вкладених коштів у вигляді прибутку або компенсації. Для виконання запланованих капітальних інвестицій залізниці вимушені залучати кредитні ресурси і нарощувати борги.

Зазначені внутрішньогалузеві проблеми не лише унеможливають динамічний розвиток залізничного транспорту в перспективі, а й створюють загрози для економіки країни в цілому. ***Подальше погіршення фінансово-економічного стану залізничної галузі, втрата нею технічної та технологічної стійкості можуть призвести:***

- до неспроможності залізниць забезпечити в майбутньому потреби економічного зростання країни та негативно вплинути на функціонування інших галузей економіки, з якими залізничний транспорт України пов'язаний єдиним логістичним і технологічним ланцюгами;

- дестабілізації та розбалансування транспортної системи України, оскільки частина вантажопотоку переключасться на автомобільний транспорт, але автомобільні дороги неспроможні витримати надмірне навантаження і зазнають варварської руйнації. Наявність «вузьких місць» у залізничній інфраструктурі не дозволяє налагодити більш ефективний зв'язок з портовою галуззю;

➤ зменшення конкурентоспроможності національної транспортної системи, втрата транзитного потенціалу України. Відставання розвитку української залізниці від залізниць країн-сусідів, насамперед ЄС та Росії, у поєднанні зі зростанням напруженості у відносинах з Росією стали причиною фактичної втрати залізничного транзиту, який на 80-90 % формує весь обсяг транзиту України (без урахування трубопровідного транспорту). З 2007 по 2013 рр. загальний обсяг транзитних перевезень вантажів залізничним транспортом скоротився на 67 %;

➤ негативного позначення на збалансуванні державного бюджету України, оскільки ПАТ «Укрзалізниця» входить до п'ятірки найбільших корпоративних платників податків в Україні і при цьому є однією з найбільших державних компаній-позичальників, борги яких збільшують сукупний державний борг країни;

➤ створення соціальної напруги в суспільстві внаслідок неможливості задовольнити потреби населення в перевезеннях в достатньому обсязі, належної якості і за привабливими низькими тарифами.

Враховуючи сучасні норми європейського законодавства, у процесі реформування залізничної галузі *необхідно здійснити організаційну, технічну і технологічну модернізацію залізничного транспорту, поступову демонополізацію залізничної галузі та запровадити ефективні ринкові механізми її функціонування та розвитку з метою динамічного нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни.*

Для цього необхідно реалізувати такі заходи:

1) Мініфраструктури та Укрзалізниці забезпечити:

➤ розмежування господарських функцій і функцій державного управління з метою підвищення ефективності управління залізничним транспортом шляхом вчасного і в повному обсязі виконання Постанови КМУ від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», зокрема прискорення проведення процедури незалежної оцінки майна та корпоратизації ПАТ «Укрзалізниця»;

➤ доопрацювання та внесення до КМУ проекту Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція), який створить законодавчі умови для забезпечення ринкової трансформації галузі, зокрема для допуску на ринок перевезень приватних компаній, законодавчо встановить вимоги до функціонування інфраструктури залізничного транспорту загального користування та суб'єкта господарювання, що забезпечує її утримання та експлуатацію, вимоги до перевізників та операторів залізничного рухомого складу, визначить нову структуру взаємовідносин учасників перевізного процесу, передбачить механізми компенсації приватним інвесторам вартості внесених інвестицій на будівництво залізничних шляхів і державної підтримки залізничного транспорту в сегменті пасажирських перевезень тощо;

➤ внесення до КМУ проекту Закону України «Про державне регулювання у сфері транспорту», який встановить правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій і суміжних ринків за участю суб'єктів природних монополій у сфері транспорту, зокрема визначить принципи діяльності та встановить порядок утворення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції, завдання та повноваження;

➤ розроблення проекту постанови КМУ «Про затвердження Правил рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування», яка визначить принципи недискримінаційного доступу перевізників до залізничної інфраструктури загального користування, зокрема забезпечить застосування єдиних критеріїв доступу до послуг з використання інфраструктури, і встановить порядок доступу перевізників до інфраструктури в умовах її обмеженої пропускної спроможності, що дозволить суб'єктам господарювання здійснювати діяльність із перевезень вантажів і пасажирів на конкурентних засадах;

2) ПАТ «Укрзалізниця» забезпечити:

➤ актуалізацію та виконання завдань щодо оновлення рухомого складу українських залізниць, зокрема, які визначені зведеним фінансовим планом ПАТ «Укрзалізниця», затвердженим Розпорядженням КМУ від 18 червня 2014 р.

№ 581-р, Програмою оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр., затвердженою Постановою КМУ від 1 серпня 2011 р. № 840, встановлені Постановою КМУ від 17 жовтня 2013 р. № 807, за рахунок власних і залучених коштів, надаючи перевагу рухомому складу вітчизняного виробництва;

➤ зосередження робіт з оновлення та модернізації залізничної інфраструктури на ділянках і напрямках, від модернізації яких можна отримати найбільший економічний ефект (зростання обсягів перевезень, перерозподіл вантажних потоків і підвищення швидкостей руху, маси поїздів, енергозбереження, зменшення експлуатаційних витрат), що передбачає прискорення електрифікації напрямків руху Волноваха – Комиш-Зоря – Запоріжжя, Долинська – Миколаїв – Колосівка, Овруч – Коростень – Житомир – Бердичів, ліквідацію «вузьких місць» інфраструктури, якими є одноколіїні перегони, і в напрямках руху до морських торговельних портів;

➤ розроблення заходів щодо підвищення економічної ефективності приміських перевезень, зокрема опрацювати питання щодо створення у складі ПАТ «Українська залізниця» приміської пасажирської компанії з урахуванням європейської практики, коли компанію створює національний оператор залізничного транспорту та місцеві органи влади і можуть залучатися приватні інвестори. При цьому керівництво області формує замовлення для перевізника і гарантує фінансові компенсації в разі встановлення пільгових тарифів на перевезення. Доцільно також використати позитивний практичний досвід Росії, у якій ще на початку 2012 р. працювало 25 приміських пасажирських компаній, 10 з яких вийшли на безбитковий рівень роботи.

Таким чином, сьогодні на залізницях України утворилося замкнене коло, коли високий ступінь морального і фізичного зносу основних фондів обумовлює суттєві витрати на їхнє утримання й ремонт, які у свою чергу негативно впливають на рівень прибутку і, як наслідок, на можливості фінансування залізничних інвестиційних проектів. Саме тому в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів особливої актуальності набуває проблема пошуку джерел їхнього формування.

12.2. Основні джерела фінансування залізничного транспорту

Основними джерелами фінансування підприємств на залізничному транспорті можуть бути:

- власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування, накопичені грошові кошти); кошти державного і місцевих бюджетів, які можуть надаватися на зворотній і незворотній основі, а також у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського процента за наданими кредитами;
- кошти позабюджетних фондів;
- кредити банків та інших фінансових установ;
- облігаційні позики;
- випуск облігацій і єврооблігацій;
- розміщення акцій на біржі (IPO/SPO) і приватне розміщення;
- орендні відносини з інвестиційними зобов'язаннями;
- концесійні угоди;
- кошти іноземних інвесторів;
- лізинг.

Починаючи з часу здобуття незалежності, в Україні запроваджувалася ціла низка економічних реформ, покликаних сприяти створенню сприятливого інвестиційного клімату на підприємствах залізниці, однак, як можна зробити висновок із ситуації в галузі на сьогодні, суттєвої практичної користі від таких реформ отримано не було. Зокрема на сьогодні знос основних фондів перевищує 80 %, у тому числі вантажних вагонів – 86 %, що є відчутним недоліком, зважаючи на те, що дохід від перевезення вантажів формує 90 % доходів ПАТ «Укрзалізниця», а частка в перевезенні вантажів від загального річного обсягу по всіх видах транспорту складає 24 %.

Для здійснення технічного прогресу, введення в експлуатацію нових виробничих основних фондів необхідні капітальні інвестиції, що зростають з року в рік. Капітальними інвестиціями називається сукупність всіх витрат на створення нових і реконструкцію, а також розширення об'єктів основних фондів як виробничого, так і невиробничого призначення. Вони

являють собою з основних видів накопичення — щорічний приріст національного багатства країни. Сума коштів, що спрямовується на капітальні інвестиції підприємств залізничного транспорту України, і джерела їх формування визначаються щороку Фінансовим планом ПАТ «Укрзалізниця», що затверджується Кабінетом Міністрів України.

Формування капітальних інвестицій за рахунок власних джерел ПАТ «Укрзалізниця» забезпечує максимальну фінансову стійкість підприємств залізничного транспорту, тобто чим вища частка власного капіталу в капітальних інвестиціях, тим стабільніша робота підприємств галузі.

Говорячи про власні джерела формування ресурсів для капітальних інвестицій, слід зазначити, що важливим інвестиційним джерелом є доходи залізниць від вантажних перевезень. На жаль, рівень вантажних тарифів не дає тієї рентабельності, яка дозволяла б направляти необхідні фінансові суми на оновлення основних фондів залізничного транспорту. Не сприяє зростанню доходів залізничного транспорту і збитковість пасажирських і приміських перевезень, результатом якої є перехресне фінансування цих перевезень залізницями.

Інвестиції, залучені за рахунок бюджетних коштів, як правило, надаються на безоплатній основі або на більш тривалій термін і під проценти, нижчі, ніж проценти за банківський кредит. Проте залучення бюджетних коштів частіше за все мають значні обмеження щодо обсягу і сфери їхнього використання.

Що стосується залучення кредитних коштів у банківських установах, то цей напрям має ряд недоліків, зокрема високу процентну ставку та небажання банків кредитувати довгострокові проекти через зростання рівня ризикованості та низьку прибутковість галузі. Крім того, банки вимагають надання ліквідної застави та доказів позитивної кредитної історії, що для ПАТ «Укрзалізниця» є важкою до виконання умовою.

Нестача власних коштів залізниць, недостатність обсягів фінансування за рахунок державного і місцевих бюджетів, складність отримання банківських кредитних ресурсів призвели до поширення альтернативної форми фінансування необхідних інвестицій – лізингу.

З одного боку, лізинг є більш привабливим і прийнятним, ніж залучення боргового капіталу, оскільки і основна частина залученого фінансування, і нараховані проценти, які входять до складу лізингового платежу, повністю входять до складу валових витрат виробництва (послуг) лізингоотримувача. Зокрема лізинг дає змогу оновити рухомий склад і матеріальне забезпечення підприємств залізничної галузі, придбати техніку, обладнання, пасажирські та вантажні вагони тощо. З іншого боку, лізингові ресурси не можна залучити для електрифікації залізниці, впровадження автоматизованих систем управління, ремонту і будівництва залізничних колій. Ще одним джерелом формування коштів для капітальних інвестицій можуть бути іноземні інвестиції. На проблему залучення іноземних інвестицій впливає широке коло об'єктивних і суб'єктивних факторів. До суб'єктивних перш за все належать відсутність економічної доктрини держави і, як наслідок, невизначеність щодо шляхів розвитку економіки і суспільства.

До фактора невизначеності додаються не менш складні проблеми з бюрократичною тяганиною, хабарництвом, відсутністю чітких гарантій і, головне, з нестабільністю законодавства. Крім суб'єктивних, поки ще домінуючих, перешкод на шляху іноземних інвестицій, не слід забувати і про об'єктивні: загальна кризова ситуація; невисока ефективність виробництва; нерозвинена інфраструктура; низький платоспроможний попит.

Незважаючи на це, слід зазначити, що сума іноземних інвестицій, що вкладаються у сферу транспорту та зв'язку України, постійно зростає. Так, наприклад завдяки проведенню Євро-2012 Україна отримала можливість залучення у сферу залізничного транспорту іноземних інвестицій на досить вигідних умовах, оскільки іноземні інвестори зацікавлені в отриманні частки прибутку від проведення чемпіонату (рис. 12.1).

Ефективним джерелом інвестування в оновлення основних засобів пасажирського господарства є інвестиції комерційних структур у придбання пасажирського рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» у приватну власність.



Рис. 12.1. Можливі джерела фінансування інвестицій у розвиток залізничного транспорту України залежно від сфери реалізації інвестиційних проектів

На сьогоднішній день українські залізниці визначили такі пріоритетні напрями інвестування:

- модернізація головних шляхів;
- розвиток міжнародних транспортних коридорів;
- відновлення парку пасажирських і вантажних вагонів, електро- й дизель-поїздів, електровозів, колійної техніки [3, с. 45].

Так, інвестиційні ресурси можуть бути спрямовані:

- на капітальне будівництво;

- модернізацію рухомого складу;
- модернізацію залізничних шляхів та інших комунікацій, зокрема електрифікацію залізниці, побудову мостів тощо;
- придбання механізмів та обладнання.

Слід зазначити, що ПАТ «Укрзалізниця» успішно співпрацює з міжнародними фінансовими організаціями з проектів, спрямованих на підвищення пропускної спроможності залізниць і відновлення їхніх основних фондів. Вона має позитивний досвід співробітництва з Європейським банком реконструкції і розвитку (ЄБРР). Так, з 1999 р. по 2005 р. Державна адміністрація залізничного транспорту разом з ЄБРР працювали над проектом «Розвиток залізниць України», загальна вартість проекту 92,57 млн дол. США.

На стадії реалізації знаходиться спільний проект «Упровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України». Кредит у розмірі 120 млн дол. США надано ЄБРР на придбання колійної техніки та будівництво нового двоколісного тунелю на ділянці Бескид-Скотарське Львівської залізниці. У січні 2009 р. ПАТ «Укрзалізниця» підписала Кредитну угоду з ЄБРР на суму 62,5 млн дол. США для комерційного проекту «Закупівля рухомого складу для потреб залізничного транспорту України», метою якого є придбання сучасних вантажних вагонів. ПАТ «Укрзалізниця» також досягнута домовленість з ЄБРР щодо фінансування проекту «Модернізація залізничного напрямку Полтава–Кременчук–Бурти–Користівка з метою забезпечення енергозбереження при перевезеннях залізничним транспортом» і збільшення пропускної спроможності залізниць у напрямку портів Чорного моря та забезпечення енергоефективності перевезень і зниження їх собівартості, а також зменшення впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище. Його загальна вартість складає 315 млн євро [2].

12.3. Управління капітальними інвестиціями у сфері залізничного транспорту

Відповідно до фінансових планів ПАТ «Укрзалізниця» за останні роки переважна кількість капітальних інвестицій спрямовується на оновлення та модернізацію рухомого складу, а також на ремонт залізничних колій.

Але, разом з тим існує і ряд недоліків в управлінні капітальними інвестиціями у сфері залізничного транспорту:

1) неефективна амортизаційна політика. За рахунок штучного заниження термінів амортизації основних засобів відбувається невмотивоване продовження терміну їх експлуатації, тобто гальмування процесу оновлення основних фондів;

2) слабка інноваційна діяльність, зокрема в таких галузях економіки, як машинобудування, виготовлення нових матеріалів, інформаційні технології, що не дає змоги забезпечити залізничну галузь новітніми технологіями без відчутного підвищення витрат;

3) недостатній контроль за використанням коштів, спрямованих на капітальні інвестиції, відсутність централізованої, комплексної та прозорої звітності про надходження й використання інвестиційних ресурсів. Так, значна частина коштів іде не на фінансування якихось конкретних інвестиційних проектів, а на ремонт або оновлення без оформлення відповідного бізнес-плану тощо.

Держава має можливість створення сприятливих умов для збільшення об'єму коштів, що інвестуються в інфраструктуру залізничного транспорту з різних джерел. Необхідно реалізувати цю можливість, здійснивши низку заходів, направлених на стимулювання інвестицій. *Для поліпшення ситуації зі здійсненням управління капітальними інвестиціями на підприємствах залізничного транспорту доцільно:*

1. Здійснювати формування капітальних інвестицій за конкретними напрямками інвестиційної діяльності, кожний з яких потребує попереднього розроблення так званих інвестиційних проектів.

2. Забезпечити фінансовими ресурсами пріоритетні для залізничного транспорту напрями наукових розробок, розширити

джерела фінансування на основі спеціальних цільових, венчурних фондів.

3. Довести тарифи на перевезення вантажів до економічно обґрунтованого або близького до економічно обґрунтованого рівня. Істотно скоротити обсяг і переглянути механізм вживання кодів виняткових тарифів.

4. Спрямувати зусилля на підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту, розширити перелік джерел залучення коштів для формування капітальних інвестицій за рахунок, наприклад, приватних коштів великих вантажоперевізників на умовах надання їм знижки на перевезення, коштів домогосподарств тощо.

5. Упровадити в практику систему участі держави у фінансуванні утримання і розвитку інфраструктурного комплексу і взаємної відповідальності держави і власника залізничної інфраструктури (регуляторний контракт).

6. Переглянути існуючі методики нарахування і терміни амортизації з метою уникнення надлишкового терміну використання основних засобів.

Необхідно зауважити, що спроби вирішення проблеми дефіциту інвестицій за рахунок залучення засобів з одного з джерел не приведуть до бажаного результату:

➤ по-перше, об'єм необхідних засобів настільки великий, що жодне з джерел не здатне забезпечити його самостійно;

➤ по-друге, залучення засобів з одного з джерел у великому обсязі може призвести до негативних наслідків.

Для вирішення проблеми дефіциту інвестицій необхідне використання сукупності джерел.

Ліквідація накопиченого недофінансування інфраструктури залізничного транспорту загального користування в першу чергу вигідна державі, оскільки саме для неї є найбільш вигідними прямі і непрямі мультиплікативні ефекти, що виникають при інвестуванні коштів в інфраструктуру. Держава має у своєму розпорядженні інструменти збільшення інвестиційних коштів в інфраструктуру залізничного транспорту з різних джерел і здатна забезпечити створення збалансованого за джерелами інвестиційного портфеля.

Недофінансування проектів з розвитку інфраструктурного комплексу призводить до обмеження пропускної спроможності. Обмеження пропускної спроможності спричиняє собою прямі і непрямі негативні мультиплікативні ефекти для економіки країни. До прямих мультиплікативних ефектів можна віднести в першу чергу зниження ВВП через втрати вартості неперевазених вантажів; недоотриманий ПАТ «Укрзалізниця» дохід від вантажних перевезень. До непрямих – недоотримання фінансових ресурсів до бюджету; зниження інвестицій промислових виробників.

Питання для самоконтролю

1. Прокоментуйте сучасний стан залізничного транспорту в Україні.
2. Охарактеризуйте наслідки подальшого погіршення фінансово-економічного стану залізничної галузі.
3. Назвіть заходи, необхідні для виходу залізничної галузі з кризи.
4. Якими є основні джерела фінансування залізничного транспорту?
5. Назвіть роль та особливості управління *капітальними інвестиціями у сфері залізничного транспорту*.

Розділ 13. ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДОЛОГІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛІЗИНГОВИХ УГОД І ЇХ ВИКОРИСТАННЯ В СИСТЕМІ ПАТ «УКРАЗАЛІЗНИЦЯ»

13.1. Економічний механізм лізингових технологій

Лізингові відносини реалізуються за допомогою різноманітних важелів та інструментів, але найбільш суттєве значення в теорії та на практиці мають здійснення лізингової операції та визначення розміру лізингових платежів.

За допомогою лізингу поєднуються два фактори виробництва: підприємницькі здібності та капітал, які в сукупності забезпечують, з одного боку, участь суб'єктів лізингу у формуванні бюджетів усіх рівнів і, таким чином, у вирішенні соціально-економічних проблем суспільства, а з іншого – розширене відтворення та насиченість ринку необхідними товарами.

Техніка проведення лізингових операцій полягає в тому, що за згодою лізингоотримувача з умовами лізингу потрібного йому обладнання він підписує договір і повідомляє про це письмово фірму-виробника безпосередньо сам або через лізингову фірму, з якою укладено договір на одержання в лізинг обладнання, що виготовляється цим виробником. Лізингова фірма видає замовлення фірмі-виробнику на виготовлення потрібної техніки, тобто підписується договір купівлі-продажу. Після виготовлення обладнання воно пропонується до приймання лізингоотримувачу, який підписує акт про прийняття і один примірник надсилає лізинговій фірмі. Застосування такої традиційної схеми укладання угод між усіма учасниками лізингової операції є прийнятним і в умовах нашої країни.

В умовах перехідного періоду до ринкової економіки необхідно вибирати найприйнятніші схеми здійснення лізингових операцій. Техніку цих операцій подано на рис. 13.1.

Беручи до уваги, що лізинговій компанії часто бракує власних коштів для здійснення лізингових операцій і вона залучає їх, такі операції мають назву «лізинг з додатковим залученням коштів» (рис. 13.2).

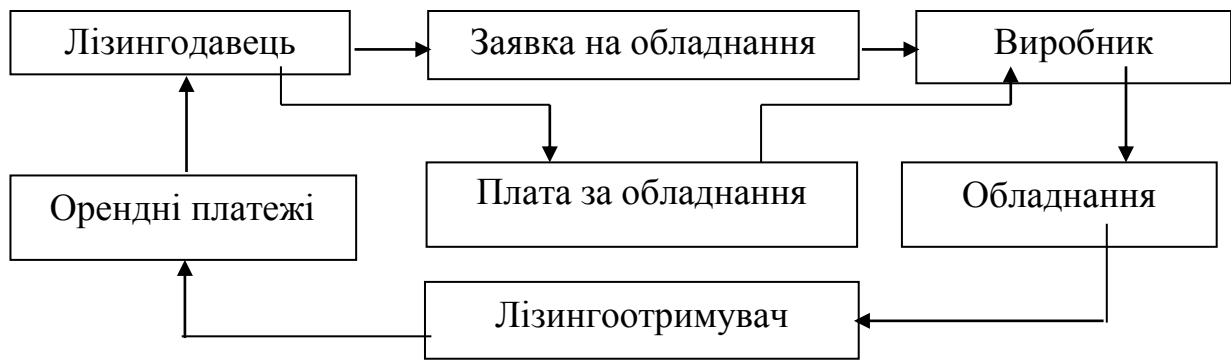


Рис. 13.1. Схема лізингової операції без залучення додаткових коштів

Підраховано, що понад 85 % всіх угод з лізингу є лізингом з додатковим залученням капіталу. Лізингодавець бере довгострокову позику в одного чи кількох кредиторів у розмірі до 80 % вартості активів, що надаються в лізинг (без права регресу на лізингоотримувача), причому лізингові платежі та обладнання служать забезпеченням позики.

У тих випадках, коли лізинг здійснюється через посередника, проведення лізингових операцій відображує схема, наведена на рис. 13.3.



Рис. 13.2. Схема лізингової операції з додатковим залученням коштів

Основний лізингодавець отримує переважне право на одержання лізингових платежів. В угоді зазвичай обумовлюється, що в разі банкрутства третьої сторони лізингова плата

надходитиме головному лізингодавцеві. Такі угоди мають назву «сублізингу».

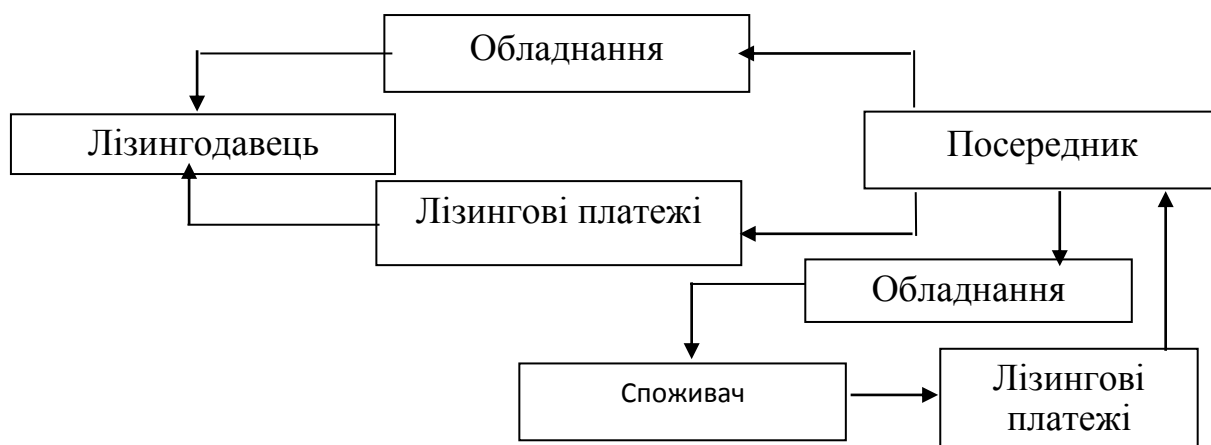


Рис. 13.3. Схема лізингової операції з використанням послуг фірми-посередника

Наведені вище приклади лізингових операцій можна звести до узагальненого порядку здійснення лізингової операції (рис. 13.4).



Рис. 13.4. Схема узагальненого порядку здійснення лізингової операції

Перейдемо до розгляду всіх етапів лізингової операції, яка відображена на схемі:

1. Пропозиція лізингового контракту. Початком лізингової угоди є одержання заявки від підприємства на необхідне обладнання. Як правило, суб'єкти господарювання звертаються з цією заявкою до свого банку, а той пропонує укладення угоди спеціалізованій лізинговій компанії. Не виключно, звісно, і звернення лізингоотримувача безпосередньо до лізингової фірми з пропозицією про укладення угоди.

2. Лізинговий контракт підписується лізингодавцем і лізингоотримувачем одночасно з оформленням купівлі техніки лізинговою фірмою в постачальника.

3. Придбання машин та обладнання провадиться за дорученням клієнта (лізингоотримувача) за рахунок власних або позикових коштів (кредитних ресурсів банку) лізингодавця лізинговою фірмою. Купівля товарів відбувається на підставі наряду на поставку, надісланого постачальникові.

4. Постачання замовленого обладнання здійснюється постачальником-виробником за вказаною в наряді адресою і передається в користування лізингоотримувачу.

5. Приймання товару здійснюється підписанням протоколу приймання постачальником і лізингоотримувачем. Після підписання протоколу, що підтверджує виконання зобов'язань виробника перед лізингодавцем, постачальник може претендувати на повну оплату поставленого товару. Лізингоотримувач своїм підписом засвідчує досягнення обумовлених заздалегідь показників експлуатації техніки, визнає виконання решти умов договору (заявки) і зобов'язується зробити в установлений час перший лізинговий внесок. Приймання товару часто відбувається в присутності представника лізингодавця (покупця за даною угодою), який приймає всі документи і, підписуючи протокол прийняття, бере на себе право власності на об'єкт лізингової угоди.

6. Оплата поставки заявленої техніки відбувається після одержання лізингодавцем комплекту документів, до якого входять підтвердження одержання наряду, рахунок на лізингову компанію, виписаний у двох примірниках; підписаний сторонами протокол приймання; проспект; технічна документація, передбачена в наряді на поставку.

7. Уклавши лізинговий контракт і купуючи у власність товар за нарядом на поставку, лізингова компанія повинна рефінансувати угоду за допомогою позикових коштів. Необхідність в одержанні банківських кредитів впливає з розбіжності в часі між оплатою 100 % вартості поставленого товару та одержанням періодичних лізингових внесків від лізингоотримувача протягом терміну дії контракту. Будучи, як і банки, фінансовою установою, що спеціалізується на наданні матеріальних кредитів, лізингова компанія потребує одержання додаткових позикових коштів, кредитів банку. Але якщо для банків головним засобом мобілізації необхідних ресурсів є кошти їхніх вкладників і клієнтів, то лізингова фірма використовує для своїх цілей кредити банків.

8. Основою повернення отриманого матеріального кредиту є лізингові платежі лізингоотримувача на користь лізингової компанії. Так само, як і у виплаті кредитів банку (погашення основного боргу і процентів за користування кредитом), у лізингових платежах закладено погашення вартості взятого в лізинг обладнання та оплата кредитів. Виплата лізингових платежів за обладнання здійснюється рівними частками і складається з вартості обладнання та лізингової ставки, яка містить у собі процентну ставку за користування кредитом банку; розмір накладних витрат лізингодавця за цією угодою; розмір прибутку, що закладається лізинговою фірмою. В окремих випадках ставка лізингової компанії містить і плату за ризик.

Слід також зауважити, що, незважаючи на важливість використання лізингової форми інвестування технічного розвитку підприємств, необхідна ретельна перевірка доцільності фінансування інвестиційних проектів, які не завжди відповідають реальній ситуації, що склалася на ринку. В інтереси лізингових фірм входить фінансування працездатних проектів. Гарантія лізингового контракту забезпечується власністю на основні засоби виробництва.

На специфіці обчислення загальної суми лізингових платежів вітчизняними підприємствами необхідно зупинитися докладніше. Справа в тому, що національним законодавством передбачено нарахування амортизації не лізингодавцем (як у країнах розвиненої ринкової економіки), а лізингоотримувачем.

Тому платежі за лізинговою угодою складаються з суми амортизаційних відрахувань, плати за ресурси, що використовуються, комісійних виплат, платежів за додаткові послуги лізингодавця. Крім того, слід враховувати, що український лізингодавець вносить до бюджету податок на додану вартість.

Різноманітність видів і форм лізингових платежів подано на рис. 13.5.



Рис. 13.5. Схема видів і форм лізингових платежів

На практиці застосовуються три види лізингових платежів:

- грошові – якщо всі платежі здійснюються у грошовому вимірі;
- натуральні або компенсаційні – якщо розрахунки здійснюються товарами, виготовленими на лізинговому обладнанні, або шляхом надання зустрічних послуг;
- змішані платежі – сукупність грошових і компенсаційних витрат. Мають поширене використання за домовленістю сторін, особливо в умовах жорсткої фінансової політики.

Залежно від методу нарахування виокремлюють 4 види лізингових платежів:

➤ фіксовані ставки, які встановлюються у грошовій, натуральній або змішаній формі в абсолютній сумі за угодою;

➤ пайові платежі, які розраховуються як частка обсягу реалізованої продукції, виготовленої на лізинговому обладнанні, шляхом участі у прибутку або валовому доході лізингоотримувача та ін. Це простий, зручний і вигідний для користувача об'єкту лізингу засіб встановлення платежів;

➤ сукупні або мінімальні платежі – це сума всіх лізингових платежів за весь період лізингу плюс плата за викуп орендованого майна у власність після закінчення терміну угоди;

➤ платежі у процентах від вартості наданого у лізинг об'єкта – найбільш поширений метод нарахування. Залежно від характеру обладнання і термінів окупності розмір оплати за лізинг встановлюється в межах від 1 до 10 % вартості обладнання [25].

За способом оплати залежно від економічного стану лізингоотримувача застосовуються такі види лізингових платежів:

➤ лінійні, що сплачуються пропорційно рівними частками. Це стандартний, типовий, рівномірний засіб виплати;

➤ прогресивні (ті, що підвищуються) – невеликі внески, що встановлюються в початковому періоді контракту, які поступово підвищуються з мірою опанування обладнання та розширенням обсягу виготовленої продукції. Такі відносини є особливо привабливими для підприємців, які тільки починають свій бізнес і мають обмежений стартовий капітал;

➤ регресивні – ті, що поступово зменшуються, вони здебільшого застосовуються при прискорених платежах на початковому етапі лізингу. Вони значно знижують ризик власника майна та поширюють свободу дій лізингоотримувача;

➤ сезонні – які використовуються в сільському господарстві та переробних галузях з сезонним характером процесу виробництва, де можливості оплати набагато підвищуються після збору врожаю.

За періодичністю виплат розрізняють:

✓ *одноразові платежі* – застосовуються відразу ж після поставки об'єкта лізингу та підписання сторонами акта приймання обладнання;

✓ звичайно мають широке застосування на практиці платежі *за встановленим сторонами графіком*;

✓ *платежі з авансом (депозитом)* – це свого роду часткова передоплата в момент підписання лізингової угоди, яка потім вираховується з загального обсягу лізингових платежів, а сума, що залишилася, погашається за встановленим порядком.

При укладанні лізингового контракту сторони можуть вибрати найбільш прийнятний у конкретних умовах варіант лізингових платежів, який задовольнятиме всіх учасників угоди.

В основному все залежить від фінансового становища та платоспроможності лізингоотримувача. Вибір способу платежу – це одна з найважливіших умов лізингової угоди. З початку експлуатації лізингового обладнання в лізингоотримувача ще може бути недостатньо грошових коштів. Лізингова компанія в цьому випадку може піти назустріч інтересам лізингоотримувача й в угоді передбачити зменшені розміри лізингових платежів. Якщо фінансове становище лізингоотримувача стійке й стабільне, він може погасити більшу частину необхідної за угодою загальної суми лізингових платежів. У цьому випадку в угоді фінансового лізингу можна передбачити аванс.

При будь-якому способі внесення лізингових платежів невід'ємну частину лізингової угоди складає *графік лізингових платежів* з визначенням конкретних дат сплати. Порушення лізингоотримувачем термінів графіка виплат лізингових платежів призводить до економічних санкцій.

Основою вибору найбільш прийнятної форми розрахунків є величина загальної суми лізингових платежів. Ця величина непостійна, а залежить від тих критеріїв, які будуть обрані для обґрунтування методики розрахунку лізингових платежів. Чим швидше такою методикою буде передбачено відшкодування вартості лізингового обладнання, тим менша сума процентів буде нараховуватися на його залишкову вартість. Якщо лізингоотримувач переносить виплату перших платежів на більш пізній термін, то початкова вартість обладнання підвищиться за

рахунок нарахованих процентів на лізингове обладнання та кредит. Угодою фінансового лізингу може бути передбачений викуп лізингового майна. У цьому випадку за домовленістю сторін залишкова вартість рівними або нерівними частками включається в лізингові платежі.

З точки зору лізингоотримувача використання будь-якої методики розрахунку лізингових платежів повинно передбачати одну мету – використання лізингової угоди як ресурсозберігаючого фактора для впровадження власних інвестицій.

У спеціальній літературі представлено велику кількість методик розрахунку лізингових платежів. Методичні рекомендації, наведені в них, передбачають розрахунок лізингових платежів у такій послідовності.

Спочатку розраховуються розміри лізингових платежів за роками, які передбачені угодою лізингового контракту. Потім розраховується загальний розмір лізингових платежів за весь термін угоди лізингу як сума платежів за роками. Наприкінці розглядаються розміри лізингових внесків відповідно до обраної сторонами періодичності внесків, а також узгоджених ними методів нарахування та способів сплати.

Така послідовність розрахунків є виправданою, оскільки із зменшенням заборгованості за кредитом, отриманим лізингодавцем для придбання лізингового майна, зменшується й розмір комісійної винагороди лізингодавцеві. Крім того, слід враховувати, що ставка винагороди дуже часто встановлюється сторонами у процентах непогашеної (незамортизованої) вартості майна.

Методичні рекомендації містять типові формули таких розрахунків:

- 1) загальної суми лізингових платежів;
- 2) плати за кредитні ресурси, що мають бути використані;
- 3) комісійної винагороди лізингодавцеві;
- 4) плати за додаткові послуги лізингодавцеві;
- 5) розміру податку на додану вартість, що сплачується лізингодавцем при придбанні об'єкта лізингу;
- 6) розмірів лізингових внесків при їх сплаті рівними частками за обумовленою угодою періодичністю.

Розрахунок загальної суми лізингових платежів здійснюється за формулою

$$\text{ЛП} = \text{АВ} + \text{Пк} + \text{Пком} + \text{Пп} + \text{ПДВ}, \quad (13.1)$$

де ЛП – загальна сума лізингових платежів;

АВ – сума амортизаційних відрахувань, що сплачується лізингодавцю в поточному році;

Пк – плата за використані кредитні ресурси;

Пком – розмір комісійних виплат лізингодавцю за надання обладнання за угодою лізингу;

Пп – платежі за додаткові послуги лізингодавця, обумовлені угодою лізингу;

ПДВ – сума податку на додану вартість, що вноситься до бюджету лізингодавцем.

Розглянемо розрахунок компонентів щорічного лізингового платежу в році t .

1. Розмір амортизаційних відрахувань, які належить сплатити лізингодавцеві лізингоотримувачем за весь період лізингу, можна обчислити за формулою

$$A = \frac{БВ \cdot Н_a}{A} \cdot 100\%, \quad (13.2)$$

де A – сума амортизаційних відрахувань;

$БВ$ – балансова вартість обладнання;

$Н_a$ – норма амортизаційних відрахувань.

Слід зауважити, що при застосуванні лізингу можливе використання прискореної амортизації з коефіцієнтом 2.

2. Плата за використані кредитні ресурси (Пк) визначається за формулою

$$П_k = \frac{K \times C_k}{100 \times T}, \quad (13.3)$$

де C_k – ставка за користування кредитними ресурсами;

K – розмір залучених кредитних ресурсів для проведення лізингової угоди;

T – термін лізингової угоди.

Розмір залучених кредитних ресурсів можна визначити так:

$$K = \sum_{n=1}^T \left| \frac{C_n * C_k}{2} \right|, \quad (13.4)$$

де C_n – вартість обладнання на початок року;

C_k – вартість обладнання на кінець року;

T – термін (кількість років), що на нього укладається лізингова угода.

3. Розмір комісійних виплат ($\Pi_{ком}$) визначається так:

$$\Pi_{ком} = \frac{K \times C_{ком}}{100}, \quad (13.5)$$

де $C_{ком}$ – ставка комісійної винагороди, яка встановлюється у процентах середньорічної залишкової вартості майна, або за формулою

$$\Pi_{ком} = \frac{ЗВ_n + ЗВ_k}{2} + \frac{C_{ком}}{100}, \quad (13.6)$$

де $ЗВ_n$, $ЗВ_k$ – розрахункова вартість обладнання відповідно на початок і кінець року.

4. Розмір платежів за додаткові послуги лізингодавця ($Дп$) обчислюється за формулою

$$Дп = \frac{Вв + Вп + Вр + В\delta}{T}, \quad (13.7)$$

де $Вв$ – витрати на відрядження працівників лізингової фірми;

$Вп$ – витрати на послуги (юридичні консультації, інформація про експлуатацію обладнання тощо);

$Вр$ – витрати лізингодавця на рекламу;

$B\delta$ – інші види витрат лізингодавця на послуги;
 T – термін дії лізингової угоди.

5. Сума податку на додану вартість, що вноситься до бюджету лізингодавцем (ПДВ), обчислюється за формулою

$$\text{ПДВ} = \frac{B \times H\%}{100}, \quad (13.8)$$

де B – виручка за лізинговою угодою,

$$B = P_k + P_{\text{ком}} + P_n; \quad (13.9)$$

$H\%$ – ставка податку на додану вартість, %.

Розрахунок розмірів лізингових внесків при їх сплаті рівними частками з обумовленою в угоді періодичністю:

а) при щорічній оплаті:

$$LB_p = ЛП : T_l, \quad (13.10)$$

де LB_p – розмір щорічного внеску;

T_l – термін лізингової угоди;

б) при щоквартальній оплаті лізингу:

$$LB_k = ЛП : T_l : 4, \quad (13.11)$$

де LB_k – розмір щоквартального лізингового внеску;

в) при щомісячних платежах:

$$LB_m = ЛП : T_l : 12, \quad (13.12)$$

де LB_m – розмір щомісячного лізингового внеску.

Комерційна сторона лізингової угоди для лізингодавця має такий вигляд:

$$Лд = БВ + Пк + Дп, \quad (13.13)$$

де $БВ$ – балансова вартість майна;

$Пк$ – плата за кредитні ресурси;

$Дп$ – плата за додаткові послуги.

Але ця методика має ряд недоліків:

✓ по-перше, вона не відображує ринкових взаємовідносин лізингоотримувача та лізингової компанії. Зацікавленість лізингоотримувача не враховується. Методика передбачає тільки підрахунок витрат лізингової компанії щодо організації та проведення лізингу та його націнку (маржу). Питання про те, як встановлюється маржа лізингової компанії, також не розглядається;

✓ по-друге, розрахунки проводяться, не враховуючи дисконтування грошових потоків.

На жаль, ціла низка вітчизняних методик розрахунку лізингових платежів повторює вищезгадані помилки, але є виключення. У 1998 р. російськими авторами підручника «Фінансовий лізинг на підприємстві» [37] внесено корективи щодо вдосконалення методик розрахунку платежів за лізинговими операціями. Новітність їх уточнень полягає в коригуванні вартості лізингу з урахуванням факторів, які дійсно впливають на розміри лізингових платежів.

На першому етапі розраховується щомісячна вартість наданого в лізинг обладнання, на другому – визначається загальний розмір лізингового платежу. Розрахунки проводяться послідовно щомісяця за наведеною вище методикою, на третьому – складається графік оплати лізингових внесків.

Після складання графіка оплати лізингових внесків відбуваються такі коригування:

– коригування загальної суми лізингових платежів на індекс зміни цін на обладнання (розміри лізингових платежів повинні враховувати фактичні темпи інфляції). Автори вдосконаленої методики вважають доцільним коригувати базову вартість об'єкта лізингу на індекс зростання цін за лізинговим обладнанням. Індекссування лізингових платежів відбувається наприкінці розрахункового періоду, окремо за кожен рік, за фактичною зміною цін на лізингове обладнання;

– коригується базовий розмір загальної суми лізингових платежів залежно від ефективності використання наданого в лізинг обладнання. Важливо, щоб надане в лізинг обладнання працювало ефективно. Оскільки методика розрахунку лізингових платежів враховує сплачений лізингодавцем податок на додану вартість, то податкова пільга, яка надається лізингодавцеві, фактично надається й лізингоотримувачу. Якщо отримане в лізинг обладнання експлуатується неефективно, то нема сенсу в наданні державою такої пільги. Важливо визначити, наскільки підвищиться вартість лізингових платежів у разі втрати податкової пільги;

– загальна сума лізингових платежів коригується на величину прискореної амортизації. Сума прискореної амортизації входить до складу лізингового платежу, та, підвищуючи його, призводить до перерахунку ПДВ та загальної суми лізингового платежу.

Заслуговує на увагу метод розрахунку платежів за лізингом, який було запропоновано Р. Г. Ольховською [126]. Метод побудовано на визначенні розміру лізингових платежів на підставі формули ануїтетів, що визначає взаємопов'язаний вплив на їх розмір усіх умов лізингової угоди. В. Газман відзначає, що іноземні фахівці використовують методику розрахунків лізингових платежів, приблизно ідентичну цій. Формула розрахунку лізингових платежів у відповідності з цією методикою має такий первинний вигляд:

$$C_{лн} = B \times \frac{Lв}{1 - (1 + Lв)^{-D \times T}} \times T \times r, \quad (13.14)$$

де $C_{лн}$ – сума лізингових платежів;

D – термін дії угоди;

$Lв$ – ставка лізингового відсотка в розрахунку на тривалість періоду платежів;

r – періодичність лізингових платежів (кількість на рік);

B – вартість лізингового майна.

Для визначення суми лізингових платежів, скоригованої на величину передбачуваної залишкової вартості, застосовується формула дисконтованого множника

$$K_{зал} = \frac{1}{1 - Ч_{зал} \times (1 + Лв)^{-Д \times r}}, \quad (13.15)$$

де $K_{зал}$ – коригування на залишкову вартість;
 $Ч_{зал}$ – частка залишкової вартості.

Якщо в лізинговій угоді є авансова виплата, що враховується на початку процентного періоду, то розрахунок суми платежу доповнюється додатковим коригуванням:

$$K_{ав} = \frac{1}{1 + Лв}, \quad (13.16)$$

де $K_{ав}$ – коригування на авансову виплату.

У закінченому вигляді сума лізингового платежу, що вноситься до лізингової угоди, буде дорівнювати

$$С_{пл} = В \times \frac{Лв}{1 - (1 + Лв)^{-Д \times r}} \times Д \times r \times K_{зал} \times K_{ав}. \quad (13.17)$$

З метою обліку витрат лізингодавця та розрахунку лізингових платежів, що забезпечують беззбитковість його діяльності, формується перелік витрат, які складаються з інвестиційних і поточних витрат, а також витрат щодо обслуговування кредиту лізингодавця на придбання предмета лізингу.

Під інвестиційними витратами розуміють вартість предмета лізингу; витрати на митні процедури; комісійну винагороду торгового агента; транспортні витрати, пов'язані з доставкою предмета лізингу; витрати на збереження предмета лізингу до моменту його введення в експлуатацію; витрати на встановлення та монтаж; витрати на навчання персоналу; інші витрати.

Повна вартість лізингового майна розраховується з урахуванням всіх інвестиційних витрат і ПДВ. Під поточними витратами розуміють витрати лізингодавця протягом терміну дії лізингової угоди, які пов'язані з виконанням цієї угоди.

Зазначений вище метод розрахунку платежів по лізингу базується на такому групуванні поточних витрат:

- 1) експлуатаційні витрати;
- 2) податки, які входять до складу витрат;
- 3) податки, що відносяться на фінансові результати.

При обґрунтуванні обсягів лізингових платежів враховується низка специфічних параметрів лізингової угоди:

- 1) частка авансового платежу;
- 2) термін угоди;
- 3) періодичність лізингових платежів;
- 4) річна норма амортизаційних відрахувань;
- 5) коефіцієнт прискорення амортизації.

Чистий дохід – це один з основних показників цього методу. Позитивне значення цього показника забезпечує беззбитковість діяльності лізингодавця. Основним співвідношенням методу беззбитковості є таке рівняння:

$$Чд = Пч + АВ + Вк, \quad (13.18)$$

де $Чд$ – чистий дохід;

$Пч$ – чистий прибуток лізингодавця;

$АВ$ – амортизаційні відрахування;

$Вк$ – виплати по кредиту.

Розрахунки можуть виконуватися як на весь термін лізингу, так і на окремі часові інтервали. Даний метод обґрунтовує беззбитковість лізингу для лізингодавця, але ефект лізингу для лізингоотримувача не береться до уваги.

Підводячи підсумки, можна сказати, що стає очевидною неможливість оцінити лізинг за допомогою методик розрахунку розміру лізингових платежів, які ґрунтуються на калькулюванні витрат лізингодавця. При простій калькуляції витрат лізингодавця беруться до уваги тільки його інтереси, а зацікавленість лізингоотримувача не враховується. У багатьох

випадках звичайне раціональне мислення вимагало від потенційних орендарів відмовитися від лізингу – більш дорогого, ніж традиційний інвестиційний кредит, лише тому, що розмір лізингових платежів визначався виключно калькуляцією витрат лізингодавця щодо організації угоди та маржею лізингодавця, а не шляхом ринкового ціноутворення вартості лізингу.

У ринковій економіці, приймаючи зважене рішення щодо вибору форми фінансування інвестиційної діяльності, слід враховувати сукупний економічний і соціальний ефект, який можна отримати використовуючи ту чи іншу форму фінансування. Лізинг, в умовах браку власних коштів для здійснення інвестиційної діяльності та обмеженості банківських кредитних ресурсів, при тих перевагах, які йому властиві, може стати майже єдиною формою фінансування вітчизняного виробництва. Досвід економік багатьох іноземних держав, які у той чи інший час переживали різного рівня скрутне становище, відчували брак фінансових ресурсів для стабільної роботи всіх галузей, свідчить про те, що в економіці України настав той час, коли використання лізингу може стати вирішальним фактором відродження виробничого потенціалу всіх її галузей, у тому числі й галузі залізничного транспорту.

13.2. Організація лізингових угод у системі ПАТ «Укрзалізниця»

В умовах, коли підприємства залізничного транспорту працювали стабільно й могли дозволити собі відмовляти багатьом користувачам залізниці, великого значення інвестиційній політиці в галузі не приділялося. Кошти вкладалися, як правило, у найбільш слабкі місця залізниці, в основному у збільшення провізних і пропускних властивостей залізничних напрямків. Ефективність інвестицій розраховувалася з урахуванням загальнодержавного транспортного ефекту, не враховуючи інтереси окремих залізниць. У результаті розпаду СРСР частина залізниць отримала такі основні фонди, з якими не знали що робити, а витрати на їх утримання буквально зруйнували ці залізниці. Почався процес різкого зниження фінансової віддачі від використання основних фондів.

Ось чому на даному етапі існування залізниць одним з найважливіших завдань економічної стратегії управління залізничним транспортом є оновлення технічних засобів, створення та введення в експлуатацію більш сучасних і досконаліх зразків техніки, які б забезпечили підвищення якості та конкурентоспроможності послуг і сприяли б зниженню витрат на перевезення.

Підвищення технічного рівня галузі, підтримання основних виробничих фондів на такому рівні, який би дозволив забезпечити високий рівень безпеки та безперебійності процесу перевезень, а також постійне вдосконалення технологій та обладнання, потребують значних капіталовкладень.

В умовах ринкових відносин, до яких перейшла економіка України, система планування, фінансування та кредитування, а також інших важелів державного регулювання на залізничному транспорті принципово змінилася. Це зумовлено реальною практикою роботи залізниць, яка проходить нелегкий період адаптації до ринкових умов господарювання. У цій ситуації технологічна єдність і високий технічний рівень усіх підрозділів стають важливими факторами стабільної роботи в нових умовах, які дозволяють успішно конкурувати на ринку транспортних послуг.

Закономірно виникає питання про активізацію інвестиційного процесу в галузі, вдосконалення його фінансових механізмів, розширення їх використання. Це стосується в першу чергу основних засобів, тому слід подумати про використання лізингових механізмів, які можуть відіграти домінуючу роль в активізації процесу оснащення галузі сучасними видами техніки.

Можливі різноманітні варіанти реалізації лізингової діяльності на залізницях України з використанням усього спектра форм, типів і видів лізингу. Як було зазначено раніше, у наш час найбільш реальним є розвиток лізингу рухомого майна, у тому числі й рухомого складу через відсутність діючих стимулюючих факторів для розвитку лізингу нерухомості.

Центральною фігурою в лізинговому процесі виступає лізингова компанія. У структурі ПАТ «Укрзалізниця» була створена така фінансова компанія.

Цілями створення цієї лізингової компанії є досягнення таких результатів:

➤ створення ефективного механізму управління інвестиційними ресурсами та в цілому майном галузі;

➤ отримання економічного ефекту за рахунок оптимізації оподаткування протягом здійснення інвестиційної діяльності, а також за рахунок оптимізації використання наявних активів.

Процес створення лізингової компанії за участю ПАТ «Укрзалізниця» ґрунтується на таких принципах:

➤ організація лізингової компанії з урахуванням галузевого та регіонального аспектів реалізації завдань компанії щодо консолідації власності та оновлення основних фондів;

➤ вирішення питань управління власністю (у тому числі з використанням варіанта зворотного лізингу), а також здійснення контролю над діяльністю підприємств через управління основними фондами підприємств;

➤ підвищення ступеня управління власними інвестиційними потоками за рахунок концентрації фінансово-економічної інформації в межах діяльності лізингової компанії;

➤ реалізація переваг лізингу при оновленні технологічного обладнання з довготривалими термінами амортизації (20-40 років), у тому числі з використанням оптимізуючої функції зворотного лізингу;

➤ оптимізація системи управління витратами підприємств й особисто ПАТ «Укрзалізниця», податкового планування, отримання податкової економії;

➤ залучення до проектів підприємств-виробників обладнання, споживачів продукції ПАТ «Укрзалізниця» з метою вирішення питання дефіциту інвестиційних ресурсів за рахунок участі у структурах проектів зацікавлених платоспроможних дебіторів-споживачів транспортних послуг;

➤ забезпечення додаткових можливостей щодо виходу на ринок капіталів (у тому числі міжнародний) з метою фінансування інвестиційних програм ПАТ «Укрзалізниця».

Для успішної діяльності створеної компанії необхідно здійснити низку організаційних заходів:

➤ закріпити керівника з лізингової тематики з числа начальників управлінь ПАТ «Укрзалізниця», які б могли

забезпечувати доступ до інформації, систему взаємодії з іншими підрозділами ПАТ «Укрзалізниця» та регіональними підприємствами при реалізації проектів, узгодженість методологічних та технологічних параметрів діяльності лізингової компанії;

- включити представника лізингової компанії до органу ПАТ «Укрзалізниця», який регулює інвестиційний процес;

- здійснити спільну підготовку та затвердження документів, які регламентуватимуть інвестиційні відносини між ПАТ «Укрзалізниця» та її підрозділами, відносини з постачальниками обладнання, підприємствами ПАТ «Укрзалізниця» та лізинговою компанією;

- розробити та узгодити технології проходження лізингового проекту в системі ПАТ «Укрзалізниця»;

- включити лізингову компанію до інвестиційних програм, які пов'язані з предметом її основної діяльності;

- здійснити розроблення та узгодження форм планів і звітності лізингової компанії перед ПАТ «Укрзалізниця»;

- фінансування поточних витрат компанії в межах узгодженого річного бюджету;

- проходження всіх проектів, що підготовлені лізинговою компанією, експертизи у відповідному підрозділі ПАТ «Укрзалізниця» та винесення на розгляд інвестиційних органів ПАТ «Укрзалізниця».

Всі ці заходи дозволять скоординувати і максимально узгодити дії всіх учасників лізингової діяльності на залізничному транспорті.

У контексті стабільної нестачі ресурсів, особливо інвестиційних, у системі ПАТ «Укрзалізниця» та несприятливого фінансового середовища основою фінансування інвестицій є перш за все власні кошти ПАТ «Укрзалізниця».

Лізинг дозволяє залучати додаткові фінансові ресурси у фінансування капітальних вкладень як за рахунок зниження податкових платежів і їх перерозподілу в інвестиційні програми, так і за рахунок додаткових позикових коштів. У силу своїх переваг та існуючої практики лізинг здатний забезпечити залучення позикових коштів у фінансування капіталовкладень як з боку банківських інститутів, так і з боку іноземних виробників

обладнання. Крім того, лізинг дозволяє використовувати при залученні фінансування для оновлення основних фондів механізми часткового перенесення фінансового навантаження щодо обслуговування інвестиційних запозичень на великі платоспроможні підприємства, які є користувачами послуг ПАТ «Укрзалізниця».

Ними можуть бути підприємства таких галузей:

- кольорової металургії;
- чорної металургії;
- нафтопереробної галузі;
- харчової галузі;
- сільського господарства;
- хімічної галузі та ін.

Основним фактором, який сприятиме розгляду підприємствами можливої участі в подібних проектах, може стати готовність ПАТ «Укрзалізниця» гарантовано забезпечити їх запланованими обсягами перевезень за узгодженими тарифами на період дії проектів лізингу.

Таким чином, основними напрямками використання лізингу в галузі залізничного транспорту є:

- використання фінансового лізингу для оновлення основних фондів галузі;
- використання лізингу для ремонту основних засобів залізниць;
- застосування схем зворотного лізингу;
- застосування компенсаційного лізингу;
- надання основних засобів, які не використовуються, у лізинг іншим підприємствам галузі.

На підставі здійсненого аналізу використання лізингу підприємствами залізничної галузі іноземних держав і вітчизняними підприємствами інших секторів економіки можна зробити висновок про необхідність використання лізингових механізмів для фінансування капіталовкладень підприємств ПАТ «Укрзалізниця» з тим, щоб:

- оновити основні виробничі фонди галузі;
- у перспективі підвищити виробничо-фінансовий потенціал галузі;

- підвищити ефективність використання та обіговість власних інвестиційних ресурсів;
- знизити загальний рівень інвестиційного ризику завдяки зменшенню часу обігу (часовий фактор ризику) та обсягів капіталу, що у свою чергу підвищить інвестиційну привабливість галузі;
- залучити додаткові вітчизняні та іноземні інвестиції та прискорити процес мобілізації власних джерел фінансування;
- забезпечити ефективність і безпеку залізничних перевезень за рахунок зниження витрат на ремонт морально та фізично зношеного рухомого складу й більш високу надійність нової техніки;
- прискорити процес структурних зрушень у галузі за рахунок додаткових можливостей розвитку конкурентного сектора;
- забезпечити замовленнями виробників транспортної техніки, що сприятиме покращенню соціально-економічного стану регіонів, за рахунок податкових надходжень і забезпечення зайнятості населення.

Таким чином, розвиток лізингових технологій підвищить інвестиційну активність та привабливість галузі як важливий ресурсний фактор структурної реформи галузі.

13.3. Переваги використання лізингових технологій для оновлення основних фондів підприємствами залізничного транспорту

Лізинг як особлива форма господарювання має комплексний вплив на основні складові елементи виробничого процесу: на засоби виробництва та живий труд людини, на ступінь використання техніки та робочої сили. У господарському житті ефект лізингу складається з об'єктивної переваги оперативного використання досягнень науково-технічного прогресу, збільшення масштабів діяльності, зниження питомих витрат і інтенсифікації всього виробничого процесу.

У загальному методологічному відношенні власний ефект лізингу має як мінімум три особливості [39]:

- перша – мультиплікативність. Виникнувши в результаті використання новітньої техніки та перетворення працівника в самостійного підприємця-власника в момент доцільної діяльності, ефект лізингу розповсюджується ланцюгом на всі стадії відтворення, нарощується з переходом до розподілу, обміну та споживання;

- друга – емерджентність, якісна новизна ефекту лізингової діяльності, через що величина його значно перевищує арифметичну суму результату звичайної діяльності без залучення додаткових технічних засобів. Такий ефект є інтегральним й має прояв не тільки локально, але й у масштабі всієї виробничої системи, підвищуючи її продуктивність;

- третя – отриманий ефект має прояв не тільки у процесі виробництва, але й у соціальному житті та діяльності людей, тобто він має як економічні критерії, так і соціальні цінності, які мають прояв у підвищенні змістовності праці, усвідомленні працівником своїх творчих можливостей, підвищенні власних доходів, незалежності та ін.

У сукупності всі перелічені особливості розкривають ефект лізингу як своєрідного економічного мультиплікатора, який дає імпульс розвитку всіх ланок підприємницької діяльності. Якщо перша особливість відображує динаміку ефекту лізингу, механізм його реалізації, а друга розкриває економічну сутність лізингу як прояв нових емерджентних властивостей лізингової форми підприємництва, то третя показує його соціальну спрямованість і тісний зв'язок із задоволенням власних, колективних і громадських інтересів. При цьому лізингову діяльність можна вважати ефективною: з точки зору власних інтересів – якщо вона покращує можливості задоволення матеріальних і духовних потреб підприємців; з позиції колективних інтересів організації – якщо забезпечує умови для розширеного відтворення; з точки зору громадськості – якщо ринок насичується необхідними товарами й від збільшення масштабів виробництва товарів збільшуються надходження в бюджет.

Джерелом розвитку лізингового бізнесу є закладені в ньому широкі можливості та переваги для кожного учасника угоди.

Зацікавленість у розвитку лізингових операцій у галузі, як і на всіх рівнях національної економіки, зумовлена перевагами, які

отримують всі учасники лізингових відносин: лізингодавець, лізингоотримувач, виробник обладнання, державний і регіональний бюджети, населення та держава в цілому.

Використання різноманітних видів і форм лізингу – фінансового, оперативного, зворотного, компенсаційного – дозволяє досягти максимального економічного ефекту при укладанні лізингової угоди.

Позитивним моментом є те, що лізингові платежі, як правило, здійснюються після встановлення, налагоджування та пуску обладнання в експлуатацію. Це знижує фінансову навантаженість на підприємство-лізингоотримувача до початку експлуатації обладнання. Причому лізингові платежі здійснюються з суми, отриманої від використання орендного майна і в повному обсязі списуються на собівартість підприємством-лізингоотримувачем.

Порядок здійснення лізингових платежів є більш гнучким, ніж за кредитними угодами, тому що розмір платежів визначається при підписанні угоди, він не залежить від коливань валютного курсу та зміни банківського процента. При підготовці розрахунків за лізинговою угодою обладнання оцінюється в поточних цінах, а орендні внески їх майбутніх надходжень стають засобом зниження інфляції в результаті незмінності цін на обладнання. Лізингоотримувач може розраховувати надходження своїх доходів і спільно з лізингодавцем обрати зручну схему платежів (щомісячні, щоквартальні та ін., сума платежів може бути постійною або «плаваючою»; при її визначенні може бути врахована сезонність використання предмета лізингу). Це дозволить підприємству-лізингоотримувачу координувати витрати на фінансування капіталовкладень і надходження від реалізації продукції більшою мірою, ніж, наприклад, при купівлі обладнання.

Найбільш вагомими перевагами оновлення основних засобів за допомогою лізингових схем є можливість віднесення всіх лізингових платежів на собівартість продукції (послуг), що виробляються з використанням предмета лізингу, або на витрати, які пов'язані з основною діяльністю й використанням механізму прискореної амортизації (з коефіцієнтом прискорення не вище двох). Це дає можливість суттєвого зниження бази оподаткування

для податку на прибуток підприємств. Здійснюючи експрес-оцінку, досить обґрунтовано можна говорити про те, що без урахування фактора часу фактична собівартість придбання основних засобів дорівнює вартості лізингової угоди, помноженої на коефіцієнт (1 – ставка податку на прибуток), тобто 0,7, за умови, що підприємство сплачує до бюджету зіставлені суми податку на прибуток.

Хотілося б особливо зазначити, що в умовах, коли існує вірогідність нецільового використання інвестицій, спрямованих на оновлення основних фондів, лізинг є найбільш доцільним, тому що, на відміну від «фінансування грошима», відбувається «кредитування майном». Лізингове майно, що залишається на балансі лізингодавця, який є підконтрольним інвестору, служить додатковим гарантом надійності угоди. У зв'язку з цим доцільним є використання лізингових технологій для реалізації лізингових проектів на базі галузевої лізингової компанії, яка б реалізовувала виробничі інтереси залізничного транспорту. Завдяки вищому органу, галузевому міністерству, залишається підконтрольністю лізингової угоди як щодо лізингодавця, так і щодо лізингоотримувача обладнання.

Підвищення ефективності управління державним майном з використанням сучасних економічних і фінансових інструментів дозволить забезпечити надходження додаткових доходів у державний бюджет шляхом створення нових оновлюваних джерел платежів і більш ефективного використання наявного майна.

Використання механізму лізингу дасть можливість підприємству-лізингоотримувачу розширити виробництво й налагодити обслуговування без великих одночасних витрат і необхідності залучення позикових коштів. При цьому для лізингоотримувача питання придбання та фінансування вирішиться одночасно. У той же час частково вирішиться проблема обмеженості ліквідних засобів підприємства, витрати на придбання обладнання рівномірно розподіляються на весь термін дії угоди лізингу. При рентабельному виробництві вивільняються кошти для вкладення в інші види активів. Таким чином, якщо підприємство розглядатиме новий інвестиційний проект, то лізинг дозволить знизити ризик ліквідності на перших

етапах розвитку проекту, що є особливо важливим, доки система «виробництво-реалізація» не вийде на повну потужність.

Використання лізингових схем фінансування дозволяє управляти не тільки ризиком ліквідності, але й рядом інших видів фінансових ризиків підприємства та окремих проектів.

Лізингова операція, як економічна форма діяльності, несе в собі елементи кредиту, оренди та інвестицій. Вважається, що лізинг має цілий ряд переваг порівняно з іншими формами фінансування.

Переваги лізингу для виробника-продавця лізингового обладнання зумовлені наступними факторами:

➤ проведення активного маркетингу, що пов'язано з розширенням кола споживачів за рахунок тих, хто:

- не потребує постійного володіння технікою;
- не може придбати обладнання у власність;
- має бажання випробувати техніку у виробництві;

➤ встановлення зворотного зв'язку між учасниками лізингової угоди, що пов'язано з оперативним виявленням конструктивних недоліків обладнання;

➤ прискорення темпів оновлення обладнання пов'язано з форсуванням зміни моделей, і на цьому підґрунті завоювання нових ринків;

➤ мінімізація ризиків неплатежів: виплату лізингових платежів за об'єкт лізингу й гарантії бере на себе лізингова компанія;

➤ лізингові угоди – засіб ефективної реклами: якість обладнання перевіряється в експлуатації, що підсилює мотиви нових покупців. Розширюється список тих потенційних споживачів, які через брак власних оборотних коштів або через відсутність можливості отримати необхідну суму в кредит виявилися б поза сферою економічних інтересів виробника, позбавили б його можливості отримати додатковий прибуток;

➤ незадоволення споживачів, викликане поломкою обладнання внаслідок невмілої експлуатації або поганого обслуговування, стає «заземленим» на лізингову компанію;

➤ лізингова компанія є для виробника продукції постійним оптовим споживачем, готовим сплатити стопроцентну вартість замовлення відразу;

➤ підвищення попиту на допоміжне обладнання за рахунок того, що експлуатація основного об'єкта частіше за все потребує різноманітних приладів тощо, які можуть продаватися споживачам;

➤ зменшення негативних наслідків кон'юнктури: встановлюються довгострокові відносини з користувачами і стабільні лізингові платежі;

➤ зручність розрахунків: оскільки нема потреби використовувати комерційний кредит, платежі надходять відразу після здійснення угоди (якщо інше не обумовлено умовами угоди);

➤ вивільнення зв'язаного капіталу оскільки частково здійснюється відшкодування вкладеного капіталу.

Переваги лізингу для лізингової компанії (лізингодавця):

➤ право власності на майно, що надається в лізинг, дає суттєві податкові пільги. Компанії з високим рівнем оподаткованого прибутку забирають частину податкових пільг у лізингоотримувачів з пільговим режимом оподаткування прибутку через більш низьку ставку лізингових платежів, ніж проценти за кредитом на придбання того самого майна;

➤ оскільки майно, яке надається в лізинг, залишається у власності лізингодавця, останній може використовувати це майно в невиробничих цілях (наприклад, як додаткове забезпечення повернення кредитних коштів);

➤ висока ліквідаційна вартість (яка, як правило, є більшою, ніж залишкова) після застосування прискореної амортизації предмета лізингу. Повернення її частки після реалізації предмета лізингу може принести досить високий прибуток;

➤ інвестиції у вигляді майна, на відміну від грошового кредиту, знижують ризик неповернення коштів, тому що лізингодавець залишає за собою право власності на майно, що надається в лізинг. Воно завжди (при невиконанні умов угоди) може бути затребуваним лізингодавцем;

➤ основна роль при підготовці та проведенні лізингової операції залишається за лізингодавцем. Вартість цих послуг складає суттєву частку комісійної винагороди лізингодавця;

➤ лізингодавець має можливість вишукувати додаткові фінансові ресурси для продовження та розширення діяльності,

здійснюючи закладання наданого в лізинг обладнання або поступитися правом вимоги лізингових платежів;

➤ лізингодавець має можливість розширити номенклатуру товарів, з якою він виступає на внутрішньому та зовнішньому ринках;

➤ для лізингодавця лізинг є вигідним засобом вкладення капіталу, що дозволяє ефективно використовувати грошові активи та підвищувати прибутки.

Переваги лізингу для лізингоотримувача:

➤ лізинг передбачає стопроцентні фінансування і не потребує швидкого повернення всієї суми боргу, хоч більшість лізингових компаній і потребує сплати авансового платежу в розмірі 10-30 % вартості обладнання;

➤ лізинг забезпечує фінансування лізингоотримувача в чіткій відповідності потребам у фінансованих активах. Це є особливо вигідним для дрібних позичальників, для яких є просто неможливим прийнятне й гнучке фінансування за допомогою позики або поновленого кредиту, яким можуть користуватися більш солідні компанії;

➤ велика кількість лізингоотримувачів має довгострокові фінансові плани, протягом реалізації яких їх фінансові можливості значною мірою обмежені. Лізинг дозволяє подолати такі обмеження й тим самим сприяє більшій мобільності при інвестиційному та фінансовому плануванні;

➤ без значних власних витрат або залучених коштів лізингоотримувач може оновити та розширити парк свого обладнання, збільшити виробничі потужності, впровадити передові технології, засвоїти випуск нових видів продукції;

➤ при лізингу питання придбання та фінансування активів вирішується одночасно;

➤ придбання активів за допомогою лізингу виконує «золоте правило фінансування», за яким фінансування має здійснюватися протягом всього терміну використання активів. Якщо при купівлі активів використовується позиковий капітал, то звичайно необхідно більш швидке погашення позики, ніж термін експлуатації активів;

➤ лізинг підвищує гнучкість лізингоотримувача у прийнятті рішень. Якщо при купівлі існує лише альтернатива «не

купувати», то при лізингу лізингоотримувач має більш широкий вибір. З лізингових контрактів з різноманітними умовами лізингоотримувач може обрати той, який найточніше відповідає його вимогам і можливостям;

➤ маючи на увазі те, що лізингові платежі здійснюються за фіксованим графіком, лізингоотримувач має більші можливості координувати витрати на фінансування капітальних вкладень й надходження від реалізації продукції, забезпечуючи тим самим більшу стабільність фінансових планів, ніж це має місце при придбанні обладнання;

➤ підприємство-лізингоотримувач може зафіксувати прийнятну для себе періодичність лізингових платежів, а також спосіб їх розрахування та форму оплати;

➤ беручи до уваги те, що частиною забезпечення повернення інвестованих коштів вважається предмет лізингу, який є власністю лізингодавця, легше отримати контракт за лізингом, ніж альтернативну йому позику на придбання тих самих активів;

➤ при використанні лізингу лізингоотримувач може використовувати більше виробничих потужностей, ніж при придбанні того самого активу. Тимчасово вивільнені фінансові ресурси лізингоотримувач може використати на інші цілі;

➤ оскільки лізинг довгий час служить засобом реалізації продукції виробництва, то державна політика, як правило, спрямована на підтримку та розширення лізингових операцій;

➤ у випадку низької прибутковості лізингоотримувача останній має можливість скористатися зворотним лізингом, який дає можливість отримання пільгового оподаткування прибутку;

➤ лізинг дозволяє лізингоотримувачу, який не має значних фінансових ресурсів, започаткувати масштабний проект;

➤ можливість отримання високої ліквідаційної вартості предмета лізингу наприкінці контракту є в багатьох випадках визначальним моментом для прийняття лізингу лізингоотримувачем.

Лізингові угоди передбачають також специфічні переваги: фінансування напрямків формування виробничої бази методом лізингу не обмежує можливостей основних структурних ланок для збільшення закупівлі сировини й матеріалів,

необхідних для розширення виробництва. Крім того, фінансування основних засобів на основі лізингу не впливає на співвідношення статей у балансі, фінансування ж капітальних вкладень за рахунок довгострокових кредитів банку значно погіршує кредитоспроможність підприємств.

У цілому народногосподарська ефективність лізингу складається під впливом таких факторів:

1. Зниження потреб у власному стартовому капіталі – оскільки угода в повному обсязі фінансується лізингодавцем. Нема потреби в одночасній оплаті вартості необхідного обладнання, що звільнює ліквідні засоби користувача та збільшує обіговий капітал для розширення виробництва.

2. Підвищення ступеня захисту позичальника: угода забезпечується самим предметом лізингу. При банкрутстві користувача об'єкт лізингу повертається власнику. При несплатах лізингових платежів об'єкт лізингу може бути затребуваним і проданим для покриття збитків.

3. Гнучкість системи платежів: оскільки можливе відстрочення першого платежу, поетапне підвищення або зниження виплат з прибутку у вигляді товарів або послуг, що виготовляються на обладнанні, яке надано в лізинг.

4. Економія на трансакціях: знижуються адміністративні витрати за рахунок виключення трудомістких операцій з придбання, утримання, ліквідації та продажу обладнання.

5. Податкові пільги, державна підтримка лізингу: зменшення оподаткованого прибутку за рахунок віднесення лізингових платежів на собівартість виробництва.

6. Зниження ризику у виробника у зв'язку зі старінням обладнання – оскільки ризик моральної та фізичної зношеності переноситься на лізингодавця. Підприємство може взяти в лізинг нове обладнання.

7. Підвищення виробничого потенціалу: однаковий стартовий капітал дозволяє при використанні лізингу задіяти значно більше виробничих потужностей, ніж при придбанні у кредит з відповідними процентами.

8. Розвиток диференціації ринку засобів виробництва:

- включення нових об'єктів у сферу лізингу;
- розширення ринку збуту для товаровиробників;

– підтримка платоспроможного попиту на техніку.

9. Розширення економічної свободи підприємства: можливість вибору (викупити об'єкт лізингу, продовжити угоду або залучити нове сучасне обладнання).

10. Реалізація державних інтересів: залучення приватних інвестицій в економіку країни, збільшення податкових надходжень до бюджету за рахунок активізації підприємництва, прискорення технічного і технологічного переозброєння виробництва, міжнародний валютний фонд може не враховувати суми лізингових угод у національній заборгованості.

11. Облікові вигоди виробника: об'єкт лізингу є власністю лізингодавця, враховується на його балансі, і на нього нараховуються амортизаційні відрахування.

12. Фінансові вигоди:

- зберігається кредитна лінія;
- зменшується залежність від звичайних джерел фінансування (банків, постачальників та ін.);
- лізинговий контракт отримати легше, ніж позику;
- стабільні платежі знижують вплив інфляції та підвищення банківських процентів за довгостроковими позиками.

13. Зниження ризику при освоєнні нової продукції: у випадку недостатнього попиту є можливість повернути об'єкт лізингу лізингодавцеві.

14. Чітка визначеність лізингових платежів: полегшується бізнес-планування на весь термін дії угоди.

15. Ефект фінансового важеля: щорічні фінансові вигоди від об'єкта лізингу, як правило, перевищують процент за кредитом.

Крім того, слід розраховувати на підвищення зацікавленості до лізингових технологій з боку банків та інших фінансово-кредитних установ. Це відкриває перспективи диверсифікації їх діяльності, дає можливість вкладати вільні грошові ресурси в надійний і прибутковий бізнес.

Але, як і будь-яке економічне явище, лізинг може мати й негативні наслідки:

➤ у разі значної інфляції користувач зазнає фінансових втрат через підвищення залишкової вартості об'єкта лізингу;

➤ не слід давати категоричної оцінки податковим аспектам лізингових операцій. Дійсно, лізингові платежі відносять до собівартості продукції й тим самим зменшують оподатковуваний прибуток, але ті самі платежі, будучи підвищеними, здатні призвести до зростання цін на товари та послуги (особливо це слід враховувати при формуванні тарифів на залізничні перевезення) і знизити їх конкурентоспроможність;

➤ вартість оформлення угод та іншої документації для проведення лізингової операції, яку необхідно вносити до калькуляції витрат, відносно невелика;

➤ зміна порядку нарахування оподаткованої бази (у цьому нема стабільності) може несприятливо позначитися на лізингових операціях також при зниженні податкового пресу в цілому;

➤ на лізингодавця покладається ризик морального старіння майна та отримання лізингових платежів, а для лізингоотримувача вартість лізингу частіше є вищою, ніж ціна придбання майна за рахунок власних коштів або банківського кредиту.

Може здатися недоліком і той факт, що користувач не стає власником об'єкта лізингу, незважаючи на багаторічні виплати грошових коштів, але в даному випадку зовнішня сторона не містить всієї істини:

✓ по-перше, для успіху підприємницької діяльності не є важливою власність на засоби виробництва як така, а важливим є можливість ефективного використання цих засобів;

✓ по-друге, лізинг не виключає придбання лізингоотримувачем права власності на об'єкт лізингу по закінченні терміну угоди або в будь-який інший час.

Зазначені недоліки, які притаманні деяким видам лізингу в цілому, не змінюють загальної позитивної оцінки використання цього ефективного методу інвестування.

Слід зазначити, що перелічені загальні переваги використання лізингових методів фінансування інвестиційної діяльності також повною мірою можуть бути використаними і підприємствами залізничного транспорту.

Узагальнення практичного зарубіжного досвіду і досвіду використання лізингу підприємствами інших галузей економіки дозволяє зробити такі висновки:

1. Використання лізингових схем фінансування інвестиційної діяльності підприємствами залізничного транспорту дозволить оптимізувати їх загальний грошовий потік, а також здійснити перерозподіл прибутку усередині галузі.

2. Лізингові схеми дозволять залучити додаткові ресурси для їх використання в межах інвестиційної діяльності залізниць, а також оптимізувати використання існуючих активів.

3. Використання можливостей лізингової компанії дозволить ПАТ «Укрзалізниця» сконцентрувати права власності на основні фонди своїх підприємств, більш ефективно контролювати їх, оптимізувати використання інвестиційних ресурсів і створити централізований фінансовий механізм управління інвестиційним процесом.

Досвід російських лізингових компаній свідчить про те, що підприємство при реалізації лізингових схем може отримувати економічний ефект у розмірі близько 14-18 % вартості інвестованих в основні фонди через лізингові схеми коштів з фінансового лізингу за рахунок економії податкових платежів [43]. Що стосується ПАТ «Укрзалізниця», то, крім використання фінансового лізингу, підприємства галузі, використовуючи механізм зворотного лізингу щодо основних фондів, які знаходяться на балансі ПАТ «Укрзалізниця», зможуть отримати додатковий ефект, який приблизно може становити 10-12 % від їх вартості. Використання лізингових схем фінансування інвестиційної діяльності дозволить в оперативному режимі управляти величиною собівартості та відповідно прибутком підприємства-лізингоотримувача. Також лізингові відносини в системі ПАТ «Укрзалізниця» можуть передбачати зобов'язання лізингодавця (галузевої лізингової компанії) здійснювати ремонт і технічне обслуговування обладнання. Це має особливе значення, якщо в лізинг отримується складне комплектне обладнання, яке потребує висококваліфікованого персоналу для ремонту та обслуговування.

Використання різноманітних видів і форм лізингу – фінансового, оперативного, зворотного, компенсаційного,

застосування лізингу для ремонту техніки дозволить досягти максимального ефекту при укладанні лізингової угоди.

Використання компенсаційного лізингу дозволить здійснювати лізингові платежі не грошима, а послугами (перевезеннями), що виробляються з використанням майна, наданого в лізинг.

Забезпечення використання нових сучасних технологій на підприємствах залізничного транспорту з використанням схем лізингового фінансування інвестиційної діяльності дозволить підвищити рівень технічного оснащення підприємств галузі, продуктивність, надійність, якість перевезень, знизити питомі витрати й відповідно підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Таким чином, лізинг сприятиме оснащенню підприємств галузі сучасним високоефективним обладнанням, передовими технологіями і стимулюватиме вітчизняних виробників.

Питання для самоконтролю

1. Охарактеризуйте найприйнятніші схеми здійснення лізингових операцій на сучасному етапі розвитку вітчизняної економіки.

2. Які види і форми лізингових платежів ви знаєте?

3. Вкажіть порядок розрахунку загальної суми лізингових платежів.

4. Наведіть основні напрямки використання лізингу в галузі залізничного транспорту.

5. Назвіть переваги використання лізингових технологій для оновлення основних фондів підприємствами залізничного транспорту.

Розділ 14. ІНВЕСТУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

14.1. Теорія і практика інвестування на залізничному транспорті

Залізничний транспорт України – один з найважливіших ланцюгів не тільки транспортної інфраструктури, а й національної економіки. Функціонуючи як виробничо-технологічний комплекс, залізничний транспорт є ключовою складовою транспортного сектора економіки країни. Його призначення полягає в наданні транспортних послуг у сфері виробництва, обігу та соціальній сфері, при цьому залізниці забезпечують як міжгалузеві, міжрегіональні, так і міжнародні транспортно-економічні зв'язки країни.

Частка залізниць України на ринку транспортних послуг як за обсягом вантажоперевезень (понад 50 %), так і за обсягом пасажироперевезень (понад 35 %) значно перевищує питому вагу залізниць як Росії, так і країн Європи. Саме тому діяльність залізничного транспорту впливає на всі макроекономічні показники, разом з тим будь-які зміни макроекономічних процесів позначаються на діяльності галузі.

Реформування залізничного транспорту України спрямовано на формування прийняттого інвестиційного клімату (що у свою чергу є умовою для залучення в галузь приватних інвестицій, у тому числі іноземних), який стане підґрунтям зростання ефективності роботи підприємств галузі, підвищення якості надання транспортних послуг, і, як наслідок, більш повного задоволення економічних інтересів транспортної клієнтури країни. Реформування залізничного транспорту України розглядається як сукупність трансформаційних перетворень, що впливають безпосередньо на структуру управління галуззю, зачіпають та удосконалюють майнові відносини, вносять позитивні зміни в техніко-технологічне, економічне, інвестиційне середовище.

В умовах реформування залізничного транспорту відбувається вибудова структури акціонерної компанії, удосконалюється облікова політика галузі з метою переходу на окремий облік витрат за видами економічної діяльності,

впроваджується система бюджетування, що сприятиме більш ефективному управлінню фінансами галузі, здійснюється перехід на проектне фінансування тощо.

Ефективність роботи залізничного транспорту залежить від темпів оновлення рухомого складу, удосконалення матеріально-технічної бази. Нормальне (стабільне, безперервне) функціонування галузевих підприємств базується на заходах, що передбачають впровадження сучасних екологічних норм, енергозберігаючих технологій, удосконаленні системи ціноутворення на транспортні послуги, впровадженні логістичних принципів управління та переходу до моделі стратегічного фінансового планування тощо.

Але цього недостатньо. Темпи оновлення основних засобів скоротилися за останній час майже в 10 разів. Це посприяло значному погіршенню стану виробничо-технічної бази залізничного транспорту, згортанню програм його економічного розвитку, що у свою чергу фактично створює загрозу безпечному функціонуванню залізниць. Знос основних засобів залізничного транспорту становить понад 85 %, а амортизаційний механізм дозволяє їх відновити лише на 7-8 %. За таких умов залізничний транспорт перетворюється з двигуна в гальмо розвитку економіки України.

Підсумовуючи, слід зазначити, що джерела незадовільного стану матеріально-технічної бази підприємств залізничного транспорту знаходяться у відсутності потрібного обсягу інвестицій для оновлення основних засобів, унаслідок чого здійснюється звужене їх відтворення, що гальмує інтеграційні процеси та не відповідає потребам економіки як у розширеному, так і простому відтворенні основного виробничого капіталу. Водночас інвестиційний розвиток галузі зумовлений об'єктивними суспільними потребами та інтересами. Саме тому процес інвестування з метою його активізації потребує особливої уваги дослідників на сучасному етапі розвитку економічних відносин.

Інвестиції являють собою всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються на тривалий термін у підприємницьку діяльність і приносять певний ефект від неї. Частину інвестицій, спрямовану на відтворення

основних засобів, становлять капітальні вкладення. У більш широкому розумінні під інвестиціями розглядають відносини, що виникають і розвиваються у процесі вкладання таких цінностей і потребують системного управління.

Інвестиції на залізничному транспорті становлять основу формування потужного імпульсу розвитку галузі. Активізація інвестиційної діяльності в галузі має стати основним результатом процесу реформування залізничного транспорту.

Економічна діяльність залізниці та її види значною мірою обумовлена обсягом і формами інвестицій, спрямованих на її розвиток. *З цих позицій ієрархія цілей інвестування, що має бути врахована при розробці засад його удосконалення, виглядає так:*

1. Прибутковість інвестиційного проекту характеризується в першу чергу нормою прибутку на інвестиції. При цьому капіталовкладення здійснюються, як правило, у тому разі, якщо прибуток від них досягне обумовленого для певних інвестиційних умов мінімуму.

2. Економічний розвиток галузі характеризується, по-перше, через зростання вантажо- та пасажирообороту, по-друге, через підвищення якості надання транспортних послуг; фінансово-економічні показники розглядаються як наслідок зміни зазначених показників.

3. Збереження та збільшення частки залізниць на ринку транспортних послуг, підвищення їх конкурентоспроможності має бути прерогативою як стратегічних, так і оперативних завдань роботи галузі.

4. Інтеграція до Європейського транспортного ринку як запорука підтримки та підвищення якості транспортних послуг, наближення до міжнародних стандартів їх надання і, як наслідок, задоволення вимог клієнтури.

5. Підвищення продуктивності праці, покращення умов соціального захисту працівників, підвищення їх кваліфікації.

6. Постачання на ринок нової продукції та послуг – розширення спектра транспортних послуг, їх диверсифікація, забезпечення комплексності надання.

Рушійним мотивом здійснення інвестицій і джерелом приросту капіталу є прибуток від них, а правовою основою

проведення інвестиції – Закон України «Про інвестиційну діяльність», за яким інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, у результаті якої створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект.

Інвестиційна діяльність як сукупність практичних дій всіх суб'єктів згаданого процесу з реалізації інвестицій є об'єктом фінансового управління на залізничному транспорті, якість якого у свою чергу залежить від урахування її особливостей у галузевому зрізі.

До основних особливостей інвестиційної діяльності залізничної галузі необхідно віднести:

1) інвестиційну діяльність залізничної галузі – це головна форма реалізації виробничої, економічної та фінансової стратегії галузі;

2) обсяги інвестиційної діяльності залізничної галузі – головні вимірники темпів економічного розвитку як галузі, так і економічного сектора країни;

3) інвестиційну діяльність залізничної галузі, що має стимулюючий характер щодо операційної діяльності галузевих підприємств;

4) інвестиційну діяльність залізничної галузі, що є нерівномірною та циклічною, що вимагає постійного коригування та адаптації до змін зовнішнього середовища;

5) невисоку залежність її форм і методів від галузевих особливостей і тісну взаємопов'язаність з фінансовим ринком і його сегментами;

6) наявність специфічних інвестиційних ризиків і необхідність їх мінімізації;

7) наявність «лага» запізнення між інвестиційною діяльністю та інвестиційним прибутком;

8) наявність диференційованих грошових потоків по періодах і напрямках.

Інвестиційна діяльність – це головна форма реалізації економічної стратегії галузі, основа забезпечення зростання її операційної діяльності. Усі завдання економічного розвитку підприємств залізничного транспорту потребують оновлення складу його операційних активів (рухомого складу, інфраструктури).

Оновлення здійснюється в процесі різних форм інвестиційної діяльності підприємств галузі, а інвестиційна політика є складовою загальної стратегії розвитку залізничного транспорту; водночас при формуванні стратегії розвитку галузі враховуються потенційні інвестиційні можливості.

Основою інвестиційної діяльності є реальне інвестування. Слід зазначити, що в сучасних умовах це є практично єдиним напрямком інвестиційної діяльності.

Вкладення коштів у реальні інвестиційні проекти у формі введення в експлуатацію нових виробничих засобів, придбання нематеріальних активів дозволяє забезпечити інвестиції від інфляційного знецінення, тому що зростання цін на ці об'єкти часто перевищує темп інфляції.

Реальне інвестування – це форма реалізації стратегії економічного розвитку галузі, яка дозволяє залізниці бути конкурентоздатною та розширювати власний сегмент на транспортному ринку.

Знаходячись у тісному зв'язку з операційною діяльністю залізниць, реальне інвестування сприяє збільшенню обсягів перевезень вантажів і пасажирів, підвищенню якості та асортименту послуг, а також обумовлює у свою чергу параметри майбутнього перевізного процесу, сприяє формуванню потенціалу операційної діяльності.

Отже, *основу інвестиційної діяльності залізниць складає* реальне інвестування в матеріальні активи, основними формами якого є будівництво інфраструктури, придбання об'єктів

рухомого складу (локомотивів, тепловозів, вагонів та ін.), модернізація і реновація діючих основних виробничих засобів.

Реальні інвестиції в розвиток залізничного транспорту мають специфічні ознаки:

➤ реальне інвестування в розвиток підприємств залізничного транспорту призводить до зростання ринкової вартості транспортних об'єктів, підприємств і їх структурних підрозділів, а також дозволяє збільшувати сегмент, що вони займають на транспортному ринку;

➤ реальне інвестування здійснюється у відповідності з особливостями його експлуатаційної діяльності. У результаті реального інвестування залізниці можуть збільшувати обсяги перевезень, розширювати межі своєї експлуатаційної діяльності, знижувати експлуатаційні витрати, покращувати сервіс, проводити диверсифікацію діяльності;

➤ портфель реальних інвестицій на залізничному транспорті внаслідок значної вартості основних засобів, зокрема рухомого складу, є капіталоємним, у зв'язку з чим виникає необхідність у їх акумуляції (накопиченні) для здійснення інвестиційної діяльності;

➤ реальні інвестиційні проекти на залізничному транспорті є низьколіквідним, що пов'язано з їх вузькоцільовою направленістю і значною капіталоємністю тощо.

Інвестиційна діяльність галузі – це досить довготерміновий процес, і тому вона повинна здійснюватися з урахуванням напрямків стратегічного розвитку. Водночас процес реалізації стратегії має бути гнучким і таким, що дозволить внести певні корективи залежно від значних змін зовнішнього середовища.

Інвестиційна діяльність і управління нею характеризуються етапністю. Основні взаємопов'язані етапи управління інвестиціями в розвиток залізничної галузі відображено на рис. 14.1.



Рис. 14.1. Основні етапи управління інвестиціями в розвиток залізничної галузі

Отже, стратегічні цілі формулюються залежно від стратегічних засад розвитку галузі як бази економічного сектора країни та вимагають урахування процесів реформування її фінансово-економічної системи, передбаченої Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., Транспортною стратегією України на період до 2020 р., іншими нормативними актами.

Цілі можуть бути класифіковані за видами очікуваного ефекту, за напрямками виникнення ефекту, за пріоритетним значенням, за відтворювальною спрямованістю, за функціональною направленістю інвестиційної діяльності. Така класифікація розширює раніше проведені та відображена в табл. 14.1.

Стратегічні цілі інвестиційної діяльності в залізничній галузі

Класифікаційна ознака	Стратегічні цілі
1. За видами очікуваного ефекту	1.1. Економічні. 1.2. Неєкономічні
2. За напрямками виникнення ефекту	2.1. Транспортні. 2.2. Позатранспортні. 2.3. Комплексні
3. За пріоритетним значенням	3.1. Основні. 3.2. Допоміжні
4. За відтворювальною спрямованістю	4.1. Реноваційні. 4.2. Розвитку
5. За функціональною спрямованістю	5.1. Інвестування. 5.2. Формування інвестиційних ресурсів

Досягнення економічних інвестиційних цілей полягає у збільшенні ринкової вартості підприємств залізничної галузі шляхом відбору максимально ефективних напрямків інвестування, нарощення загального рівня інвестицій, зниження рівня інвестиційних ризиків.

Неекономічні інвестиційні цілі залізниць пов'язані з забезпеченням стандартів у сфері охорони праці, безпеки руху поїздів і перевезення пасажирів, екології.

До неекономічних інвестиційних цілей належать організаційні, технологічні, технічні, екологічні тощо.

Транспортні цілі інвестиційної діяльності залізничної галузі спрямовані на розширення сегмента галузі на ринку транспортних послуг, укріплення конкурентоспроможності залізниць при здійсненні як внутрішніх, так і міжнародних перевезень.

Позатранспортні цілі пов'язані з виникненням соціального та інших видів ефекту за рахунок більш чіткої роботи підприємств залізничного транспорту, модернізація якого, як результат ефективного інвестування, буде забезпечувати більш повне врахування потреб та інтересів клієнтури. Водночас більшість проектів, що реалізуються в галузі, носять не тільки комплексний, а й комплементарний характер, при цьому

сприяють реалізації як транспортних, так і позатранспортних цілей.

Основні цілі відповідають ключовій стратегічній меті інвестиційного менеджменту, що формується на базі пріоритетних засад розвитку підприємств залізничного транспорту, врахуванні потреб як простого, так і розширеного відтворення основних виробничих засобів.

Допоміжні галузеві цілі об'єднують усі інші економічні та неекономічні цілі інвестиційної діяльності; водночас вони спрямовані на досягнення основних цілей.

Формування реноваційних цілей відбувається у відповідності з необхідністю заміни зношених основних засобів, що здійснюється в рамках процесу простого відтворення (відтворення в незмінних обсягах і якості), у той час як цілі розвитку забезпечують приріст активів залізниць і їх структурних підрозділів (розширене відтворення – кількісне та якісне зростання активів).

Цілі інвестування пов'язані зі стратегічними цілями розвитку експлуатаційної діяльності залізниць. Цілі формування інвестиційних ресурсів спрямовані на формування власних інвестиційних ресурсів, зміну структури і вартості інвестиційного капіталу.

До стратегічних інвестиційних цілей відносять мінімально прийнятний рівень прибутку на інвестований капітал, допустимий рівень фінансового ризику, темп зростання загального обсягу інвестицій у перспективі, мінімальний рівень інвестування за рахунок власних коштів, структуру інвестиційного капіталу та ін. Більшість із зазначених цілей відображує лише цільові установки для інвесторів.

Тісний взаємозв'язок між інвестуванням у розвиток залізниць і їх експлуатаційною діяльністю диктує необхідність розширення сукупності інвестиційних цілей. *Сукупність інвестиційних цілей для залізниць формується* з головних і другорядних, повинна бути розгорнута через включення допоміжних цілей, що враховують специфіку реального інвестування на залізницях. *До таких цілей можна віднести* конкурентні позиції (ринкова частка залізниць), обсяг перевезень, рівень технологічного розвитку інфраструктури, термін доставки

вантажів і пасажирів, продуктивність рухомого складу, комплексність доставки та ін.

На основі визначених цілей формується інвестиційна стратегія галузі, яка покладена в програму інвестиційної діяльності залізничних підприємств; її реалізація в довготерміновій перспективі призведе до досягнення інвестиційних цілей і отримання інвестиційного ефекту. Визначена стратегія формується на підставі аналізу інвестиційного ринку, відбору джерел фінансових ресурсів. Крім того, інвестиційна стратегія має враховувати стан і тенденції розвитку макроекономічного середовища, що істотно впливає на процеси галузевого інвестування.

Важливою складовою є етап оцінки та вибору активів – об'єктів потенційного інвестування. Для досягнення економічно привабливих цілей інвестування необхідний вибір таких активів, які дозволять при здійсненні перевезень (іншого виду діяльності підприємств залізничного транспорту) отримувати максимальний прибуток. На оцінку та наступний вибір активів впливає значна кількість факторів, зокрема і рід вантажів, і характер транспортних операцій, і комерційна філософія залізничних підприємств.

Саме оцінка і вибір активів формує вимоги до наступного етапу – обґрунтування та вибору варіантів фінансування інвестицій. Рішення щодо джерел фінансування інвестиційних проектів приймаються як з огляду власних можливостей, так і на основі оцінки стану і тенденцій розвитку грошового ринку. Формування інвестиційних ресурсів підприємств залізничної галузі підпорядковується задоволенню потреб залізниць в оновленні основних засобів з позиції забезпечення ефективних результатів, у першу чергу основної діяльності. При цьому, як показує практика господарювання залізничного транспорту, значна частка інвестиційних проектів реалізується у зв'язку з необхідністю ліквідації тих чи інших «вузьких» місць, і ефективність інвестиційної діяльності не є самоціллю. Водночас при формуванні варіантів фінансування доцільно звертати увагу на структуру капіталу підприємств з метою її оптимізації.

Незважаючи на вищезазначене, оцінка ефективності проектів за допомогою показників дохідності, окупності, ризику

тощо формує ще один етап управління інвестиціями в галузі; на цьому етапі діагностують неефективні або низькоефективні проекти. Інструментами реалізації інвестицій у розвиток залізничної галузі є схеми фінансування інвестиційних проектів.

Діагностика досягнення інвестиційних цілей на різних стадіях процесу управління інвестиціями дає керівництву залізниць інформацію для підвищення ефективності планування і здійснення інвестиційної діяльності в майбутніх періодах. Успіх інвестиційних проектів оцінюється за критеріями їх відбору.

На останньому етапі проводиться як оцінка досягнення поставлених цілей інвестування, так і коригування подальшої стратегії управління інвестуванням.

14.2. Моніторинг інвестиційної діяльності на залізничному транспорті

Залізнична галузь є однією з пріоритетних галузей як серед транспортного комплексу, так і серед інших галузей національного господарства. Ця пріоритетність базується на економічній та оборонній безпеці країни, яку підтримує галузь, на прискоренні науково-технічного прогресу, на створенні передумов гармонійного і пропорційного розвитку господарства. Виконувати цю роль залізниця може тільки за умов озброєності основними засобами, які відповідають сучасним вимогам перевізного процесу, що спостерігається при забезпеченні сталого інвестиційного розвитку та пріоритетності інноваційного оновлення галузі. Однак моніторинг інвестування на залізничному транспорті країни показує протилежне. Незважаючи на роль і пріоритетність, галузь потерпає від нестачі коштів для проведення цілеспрямованої інвестиційної діяльності, крім того, вона практично позбавлена державної підтримки цієї діяльності.

Проте на сьогодні залишаються невирішеними проблеми, що пов'язані з проведенням ефективною інвестиційної діяльності на залізничному транспорті, а саме її державна підтримка через інноваційно-інвестиційну політику, нестача власних коштів у потрібному обсязі для оновлення основних засобів залізниць,

наявність розривів в інвестиційних циклах, а також відсутність механізму залучення інвестицій у галузь.

Інвестиційна діяльність, що проводиться в галузі, спрямована на розширення економічного потенціалу залізниць і потребує значних вкладень як з боку ПАТ «Укрзалізниця», так і з боку держави, оскільки від рівня розвитку залізниць залежить економічний потенціал країни та її галузей.

Державна підтримка залізничної галузі може здійснюватися через пріоритетну інвестиційну політику, яка повинна формуватися як за умов ринкових важелів, так і під впливом державного регулювання. Адміністративно-командна економіка формувала та розподіляла інвестиційні ресурси відповідно до централізованого планування, при цьому в залізничний транспорт вкладалися значні бюджетні кошти. Після обрання Україною в 1991 р. шляху незалежного розвитку і початку розбудови ринкової економіки обсяг інвестицій у залізничний транспорт значно зменшився, незважаючи на пріоритетність і роль галузі у виконанні загальнодержавних і соціальних програм.

Досить невеликі обсяги коштів, що виділяються з централізованих джерел на фінансування капітальних вкладень залізниць, свідчать про мізерність підтримки інвестиційної діяльності залізниць з боку держави. Оновлення основних засобів за таких умов практично неможливо.

Проводячи паралелі з процесом інвестування на транспорті і в залізницях, зокрема в країнах Європейського Союзу (Німеччині та Великій Британії) і США, слід відзначити дві наявні тенденції – вагома державна підтримка інвестиційної діяльності на залізницях і досить широка участь приватного капіталу в інвестиційному процесі на залізничному транспорті.

Отже, розвиток залізничного транспорту тісно пов'язано з процесом інвестування. Саме інвестування забезпечує його ефективне функціонування, конкурентні переваги на ринку транспортних послуг і динамічний довготерміновий розвиток. Але *хронічна проблема* – обмеження інвестиційних можливостей залізничних підприємств – ускладнює, а іноді і унеможлиблює інвестиційну діяльність на залізничному транспорті.

Відсутність інвестицій у належному обсязі з боку держави, нестача власних інвестиційних ресурсів та

обмеженість використання запозичених внаслідок їх високої ціни призводить до припинення відновлення основних засобів на залізничному транспорті. За цих умов виникає необхідність створення на залізниці привабливих інвестиційних умов, привабливого інвестиційного клімату для забезпечення потоку приватних інвесторів.

Також серед напрямків покращення інвестиційної діяльності можна виділити пошук альтернативних джерел і методів інвестування, створення прозорого механізму інвестування. Оздоровлення основних засобів на залізниці, врегулювання економічних відносин між галуззю і державою, відносин у самій галузі призведе до зміцнення її фінансово-економічного стану.

14.3. Діагностика інвестиційного потенціалу залізниць України

Розпочнемо діагностику інвестиційного потенціалу залізничного транспорту з аналізу впливу макроекономічних параметрів, що безпосередньо формують особливі умови проведення інвестиційної діяльності.

У даний період часу багато країн переживають наслідки глибокої економічної кризи. Саме інтенсифікація інвестиційного процесу в реальному секторі економіки, зокрема на залізничному транспорті, може слугувати імпульсом для виходу економіки країни з кризи, оскільки інвестиції в реальний сектор – це та база і водночас джерело економічного зростання, для якої характерний мультиплікативний ефект. На ділову активність галузі мають вплив всі чотири фази економічного циклу – криза, де відбувається зниження ємкості ринку, депресія, яка призводить ринок до пасивного стану, пожвавлення – спонукає перевізників до експансії ринку і підйом – як поштовх до збалансованих дій на базі прогресивних управлінських рішень.

У 2001-2008 рр. спостерігався значний за останні десятиліття підйом кон'юнктури транспортного ринку, що було викликано зростанням світової і національної економіки, нарощенням обсягів торгівлі та перевезення пасажирів. Таке зростання було логічним і закономірним з точки зору циклічності розвитку економіки. Спочатку воно носило відновлювальний

характер і відбувалося за рахунок залучення в оборот додаткових ресурсів, які вивільнилися в період попереднього спаду і кризи. Далі, при підключенні ефекту акселерації, відбувається подальше логічне економічне зростання і, як наслідок, зміна кон'юнктури ринків, зокрема транспортного.

Спад у діяльності залізниць призводить до скорочення прибутковості від перевезень, галузь втрачає обсяги, починаються фінансові проблеми в перевізників і практично зводиться нанівець інтерес до галузі інвесторів. Ринкова вартість рухомого складу зменшується, а ринок повертається до низького рівня активності. Новий підйом кон'юнктури залежить від того, коли наступного разу відбудеться зростання попиту на продукцію галузі, тобто на перевезення вантажів і пасажирів. Інвестиції в оновлення основних засобів галузі відбувається, як правило, на піку ринкового циклу, коли перевезення активні, тобто прибуток і ринкова вартість рухомого складу висока. Але на пік кон'юнктури ринку перевезень впливає цикл світової економіки, і на час поставки нового обладнання, об'єктів інфраструктури, рухомого складу цілком можливо, що загальноекономічна кон'юнктура піде на спад, знижуючи активність галузі.

Водночас слід констатувати, що за сучасних умов підприємства залізничного транспорту стають підґрунтям поступового виходу з економічної кризи, формуючи важливі засади стабільного макроекономічного розвитку, покращення соціально-економічного стану, зростання конкурентоспроможності національної економіки.

Отже, з точки зору управління інвестиціями, існують позитивні і негативні аспекти, пов'язані з циклічністю транспортного ринку. Позитивний аспект – при низькій кон'юнктурі ринку завжди вигідніше здійснювати інвестиції, тому що для інвесторів з'являються можливості здійснити вкладення з відносно низькими ризиками. У період депресивної фази та слабкої кон'юнктури інвестиції в основні засоби виявляються достатньо ефективними.

Таким чином, циклічність транспортного ринку, обумовлена змінами фаз циклу економічного розвитку, впливає на інвестиційну діяльність галузі, а саме на прийняття комерційних рішень при придбанні основних засобів, даючи можливість

інвесторам використовувати переваги цінової циклової турбулентності. Вплив економічної кризи, зокрема і динамізація циклів економічного розвитку, ставить особливі вимоги до формування та зміцнення інвестиційного потенціалу галузі.

Інвестиційний потенціал визначає можливість підприємств галузі інвестувати свій розвиток, створювати додаткові фінансові потоки за рахунок власних і залучених коштів. Слід зазначити, що потенціальна можливість до збільшення потужності галузі за рахунок власних ресурсів визначає потенціал підприємства до залучення саме позичкових коштів.

Під інвестиційним потенціалом залізничного транспорту слід розуміти сукупність матеріальних, фінансових, інтелектуальних і кадрових ресурсів підприємств залізничної галузі, які можуть бути використані в інвестиційній діяльності у формі капітальних вкладень і забезпечать підвищення рівня її ефективності.

Інвестиційний потенціал галузі визначає динаміку її інвестиційної діяльності, тому для її максимально ефективного проведення необхідно:

- ✓ по-перше, проаналізувати інвестиційний потенціал залізничних підприємств;
- ✓ по-друге, сформулювати стратегію її використання;
- ✓ по-третє, оцінити характер майбутньої віддачі.

Складовими інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту є ресурсний потенціал, фінансовий потенціал, кадровий потенціал, інтелектуальний потенціал, виробничий потенціал, інноваційний потенціал, а також інфраструктурний потенціал (рис. 14.2).

Взаємодіючи, складові потенціали визначають необхідність підприємств галузі в інвестиційних ресурсах і водночас формують інвестиційну привабливість галузі, реалізація якої виникає через передачу інвесторами засобів у галузь для їх подальшого використання у вигляді капітальних вкладень при інвестуванні. При цьому основними факторами інвестиційного

потенціалу виступають інтелектуальний капітал; можливість залучати різнопланові ресурси; спроможність перетворювати реалізацію інвестиційних проектів у зростання ринкової вартості підприємств.

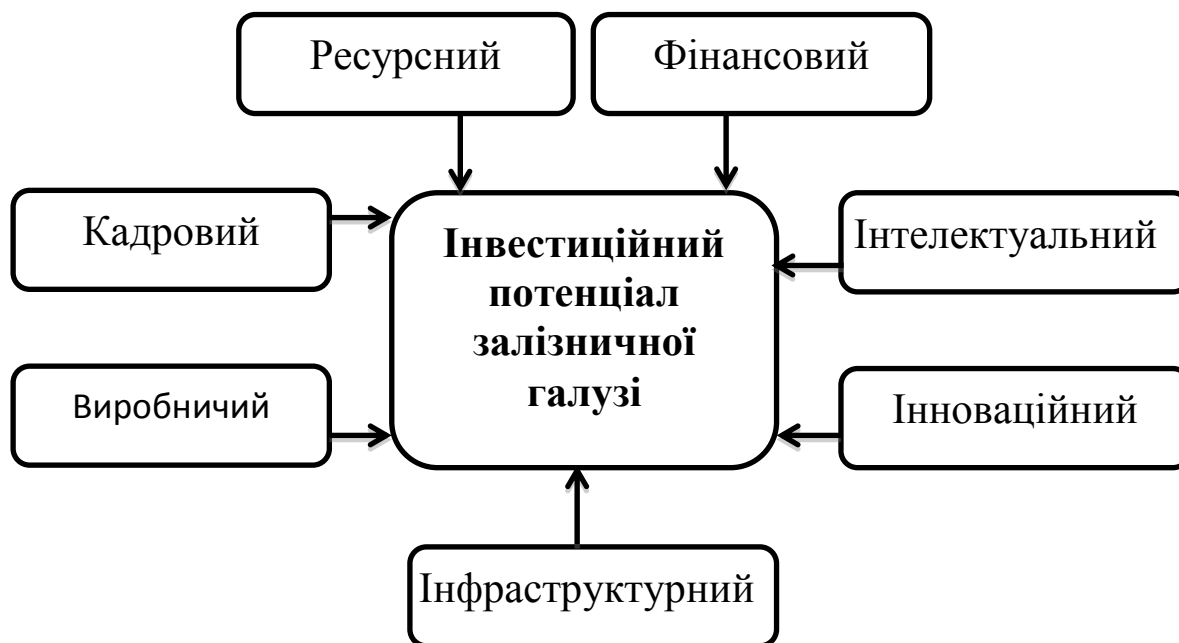


Рис. 14.2. Складові інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту

Інтелектуальний капітал виражається в наявності на підприємстві висококваліфікованого персоналу, здатного інтегрувати знання і організаційний інтелект і на базі такої інтеграції створити інтелектуальний капітал, наприклад у вигляді портфеля інвестиційних проектів.

Можливість залучати ресурси у свою чергу зупиняється на дії таких основних факторів, як капітал, умови, застава. Фактор капіталу змушує позичальника мати певну суму власного капіталу, для її використання в інвестиційному проекті для розподілу ризику з банком. Специфіка умов кредиту ґрунтується на оцінці стану економіки галузі і країни в періоді кредитування, кон'юнктурі ринків і економічному прогнозі. Борг, у надійній формі, матеріально забезпечує принцип повернення при кредитуванні і може перемогти деякі «вузькі» місця кредитного договору.

Аналізуючи інвестиційний потенціал залізниць України у відповідності з його складовими, слід зазначити, що в науковій літературі нема точного визначення ресурсного потенціалу. Відмічається, що *ресурсний потенціал являє собою одну з об'єктивних характеристик загального виробництва, а саме сукупність не тільки потенційно можливих ресурсів, але і можливість підприємства здійснити процеси виробництва, розподіл, відтворення товарів і послуг і приносити доходи.* Також відмічається ресурсний потенціал як сукупність використання первинних ресурсів і способів їх поєднання для отримання нових видів ресурсів чи більшої їх вартості.

***Ресурсний потенціал залізничних підприємств** – це сукупність всіх існуючих ресурсів, використання яких у даному періоді і в перспективі принесе підприємствам економічний ефект.*

Реалізуючись через діяльність, ресурсний потенціал залізничних підприємств зростає або спадає, причому його спад може бути викликано старінням основних засобів, недофінансуванням реальних інвестиційних проектів, спадом попиту на продукцію і послуги. Як зазначалось раніше, на залізницях України склалась різко негативна ситуація з точки зору оснащеності основними засобами. Така ситуація є відображенням процесу хронічного недофінансування інвестиційних програм галузі. Так, з 1992 р. потреба залізничного транспорту в інвестиціях покривалась лише на 25-30 %.

Об'єми інвестицій у розвиток залізничного транспорту в період 2008-2010 рр. склали близько 3 % загальних державних капітальних вкладень у рік, у той час як в розвинутих країнах ця цифра складає понад 10-15 %. Майже в 10 разів скоротився темп оновлення основних виробничих засобів, а їх технічний стан досягнув критичного рівня. Водночас галузь відіграє ключову роль в економічному секторі країни, за даними ПАТ «Укрзалізниця», залізничний транспорт України займає лідируючу позицію в пасажирських і вантажних перевезеннях.

***Інфраструктурний потенціал залізничного транспорту** – це технологічний комплекс, що включає залізничні шляхи сполучення, залізничні станції, пристрої енергопостачання, зв'язку, сигналізації, централізації, блокування, інформаційні*

комплекси і систему керування рухом та ін., що забезпечують функціонування єдиного комплексу перевезень залізничним транспортом загального користування.

Одним із напрямлень збільшення інфраструктурного потенціалу залізниць України може бути оптимізація її використання. На практиці це призведе до ліквідації 2300 км «вузьких місць» на найнапруженіших вантажних ділянках, які забезпечують близько 35 % загального вантажообігу і скорочення малодіяльних ділянок з пропускною спроможністю менше 2 поїздів на добу. За даними стратегічної діагностики ПАТ «Укрзалізниця», сукупні інвестиції в оптимізацію використання інфраструктури складуть до 2020 р. 56 млрд грн., куди ввійдуть витрати на будівництво додаткових залізниць, електрифікацію і автоматизацію.

Фінансовий потенціал залізничного транспорту визначає його фінансові можливості. Його можна розглядати як *сукупність вже наявних грошових ресурсів, які можуть бути використані для вирішення інвестиційних програм, включаючи здатність даних ресурсів генерувати доходи.*

Логічно, що фінансові ресурси залізниць формуються в процесі діяльності, і тут підприємства стикаються з протиріччям між темпами зростання тарифів і темпами зростання цін на споживану ними продукцію. Ситуація обтяжується наявністю перехресного субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних і відсутністю компенсаційного механізму державного фінансування пасажирських перевезень. Так, за 10 років, у період з 1994 по 2014 р., тариф на перевезення 10 ткм вантажу збільшився в 22,7 разу, тариф на перевезення 10 пас.км у 12 разів, у той час як дизельне паливо (1 т натур.) у 51,2 разу, електроенергія (1 кВт·год) у 31,7 разу, локомотив (електровоз 2ЕЛ5) у 51,2 разу, пасажирський вагон 61-779 у 24,8 разу, вантажний вагон (напіввагон) у 37,6 разу. Наслідком такої ситуації є формування фінансових ресурсів у недостатньому для інвестиційної діяльності об'ємі.

Інтелектуальний потенціал, як здатність придбати і генерувати інтелектуальні знання, є передумовою для ефективної діяльності та посилення конкурентних позицій залізничного транспорту. Його збільшення буде і причиною і

наслідком інвестиційної діяльності на залізничному транспорті, закономірним результатом якої є впровадження інновацій у технологічний процес.

Інноваційний потенціал трактується в більшості джерел як можливість підприємств до досягнення цілей за рахунок реалізації інноваційного проекту. Його величина визначається величиною науково-дослідних, проектних, конструкторських, технологічних організацій, навчальних закладів. Пріоритетом для інвестування завжди повинні бути інноваційні розробки і проекти, що визначають перспективи розвитку галузі та зовнішнього середовища, доцільні при високому темпі впровадження досягнень науково-технічного прогресу.

Кадровий потенціал підприємств залізничного транспорту визначає можливості трудового колективу, як цілісної системи, виконувати покладені на нього функції для досягнення цілей перспективного розвитку. Інвестиції і перспектива – це два взаємодоповнюючих поняття, де на кадровий потенціал покладена функція вибору, впровадження, експлуатації і обслуговування об'єктів інвестування. Тому управління кадровим потенціалом з метою його стимулювання до ефективної роботи має кінцеву мету – зростання ринкової вартості підприємств залізничної галузі через успішну інвестиційну діяльність.

Таким чином, особливості проведення інвестування залізничного транспорту і діагностика інвестиційного потенціалу дозволяють виділити фактори інвестування, а на їх підставі обґрунтуємо основні вимоги до управління інвестиційними процесами в галузі.

14.4. Фактори інвестування національного залізничного транспорту

При дослідженні процесу управління інвестиційним розвитком залізничної галузі важливим є врахування умов і факторів, під впливом яких безпосередньо відбувається інвестиційний процес. Фактори інвестування на тому чи іншому етапі реалізації інвестиційних проектів виступають як рушійна сила, яка спрямовує інвестиційний процес, причина, умова чи

будь-яка інша обставина, здатна впливати на його протікання та результативність.

Цілком очевидним є вплив на інвестиційний процес таких об'єктивних факторів, як час, що необхідно враховувати при приведенні різночасових витрат і результатів до співставного вигляду. Проте більшої уваги, з огляду на необхідність формування стабільного інвестиційного потенціалу, вимагають фактори, що підлягають можливості управління тією чи іншою мірою, врахування дії та управління такими факторами, що призводитиме до підвищення рівня ефективності як процесу інвестування, так і фінансово-господарської діяльності в цілому.

Інвестиційний процес у залізничній галузі формується під впливом мінливих зовнішніх і внутрішніх факторів, які мають істотний вплив на його кінцевий результат (рис. 14.3). Розглянемо їх характеристику з позицій впливу на інвестиційний процес.

Одним з ключових, базисних факторів інвестування є державне регулювання діяльності залізничної галузі як стратегічно значущої для економіки країни і такої, що містить у собі функції забезпечення економічної незалежності держави.

Таке регулювання здійснюється в межах національної транспортної політики, яка спрямована на розвиток залізничного транспорту, зростання обсягів перевезень, підвищення рівня зайнятості у галузі. Така політика проявляється у вигляді державного регулювання, а саме у вигляді податкових пільг, наданні субсидії, встановленні категорій населення, які користуються пільгами при перевезеннях, і т. д.

В умовах реформування галузі зміщуються акценти і значення такого регулювання – розмежовуються функції державного управління та ведення господарської діяльності. Водночас умови державного регулювання не завжди мають позитивну дію на залізничну галузь. Так, досить не вироблено чіткий і прозорий механізм компенсування галузі збитків за перевезення пільгових категорій населення. При цьому державне регулювання має спрямовуватися на побудову ефективної моделі управління інвестиціями на базі збалансування інтересів усіх учасників інвестиційного процесу. Особливості антимонопольного регулювання унеможливають вплив на рівень тарифних ставок

з боку галузі, що пов'язано з національним регулюванням сфери залізничних перевезень, і водночас унеможлиблюють ліквідацію збитковості пасажирських перевезень, зокрема приміських.



Рис. 14.3. Фактори впливу на процес управління інвестуванням на залізничному транспорті

Слід зазначити, що діюче тарифне регулювання з боку держави не стимулює залучення в галузь інвестицій. Тарифи є громіздкими та недостатньо прозорими для клієнтури.

Розрахунок тарифів на рік унеможлиблює середньо- і довгострокове планування та підвищує ризики інвестиційної діяльності. Існуюча система тарифоутворення стимулює підвищення витрат для отримання в майбутньому більш високого тарифу. Таким чином, вплив діючої системи тарифів не стимулює галузь до зниження витрат і підвищення якості послуг.

Удосконалення діючої системи формування тарифів призведе до підвищення інвестиційної привабливості залізничних підприємств, а тариф почне діяти як потужний фактор залучення інвестиційних ресурсів у галузь.

Нестабільність економічного законодавства, характерна для національної економіки, супроводжує її розвиток впродовж усіх років незалежності, формує несприятливий інвестиційний клімат, а умови інвестування здебільшого є непередбаченими.

Зміна фаз циклу економічного розвитку є об'єктивною складовою розвитку, але саме зміни фаз циклу мають вплив на менеджмент інвестиційної діяльності та поведінкову психологію галузевих підприємств. Динамізація економічного циклу, яка спостерігається в останні десятиріччя, практично хронічний характер фінансових криз, що спонукають прискорення економічних криз, впливає на всі ланцюги інвестиційної політики галузі: вибір об'єктів і часу інвестування, співвідношення залучених і власних інвестиційних ресурсів, форми і способи запозичення, інвестиційний менеджмент.

Коливання кон'юнктури транспортного ринку відображує форму прояву взаємодії елементів ринку – попиту, пропозиції, ціни та конкуренції. Такі коливання органічно пов'язані зі зміною фаз циклу економічного розвитку та його динамізацією. Різним стадіям кон'юнктурного циклу (підйом кон'юнктури, кон'юнктурний максимум, пошавлення кон'юнктури і кон'юнктурний спад) притаманні різні види інвестиційної політики та інвестиційного менеджменту.

Дії конкурентів на ринку – це постійно діючий, мінливий, мало прогнозований фактор зовнішнього середовища, який спонукає галузь до конкурентоспроможного рівня цін, конкурентоспроможного рівня надання послуг, безпеки та комфорту перевізного процесу, що можливо тільки за умов системного впровадження інноваційної моделі розвитку галузі.

Внутрішні фактори інвестиційного процесу на залізничному транспорті обумовлені його галузевими можливостями та особливостями, поширенню та зміцненню яких сприяє процес реформування системи управління.

Реформування на залізницях України йде шляхом структурної, технічної і технологічної трансформації, при цьому кінцева мета реформування – максимальна ефективна робота при забезпеченні безпеки процесу перевезень вантажів і пасажирів. Саме безпека є пріоритетом і головним критерієм при розробленні будь-якого інвестиційного проекту на залізниці.

Основними внутрішніми факторами є:

➤ жорсткі галузеві стандарти з безпеки руху та потреба в приведенні діяльності галузі до міжнародних стандартів надання транспортних послуг, нагальна необхідність прискорення оновлення рухомого складу і об'єктів інфраструктури та ін., що визначають ретельний відбір інвестиційних проектів, які на підставі комплексного обґрунтування можуть бути рекомендовані до впровадження;

➤ поєднання централізованого та децентралізованого принципу проведення інвестиційної політики, що має прояв через механізм розподілу фінансових ресурсів між галузевими фондами і залізницями, окремими видами економічної діяльності, конкретними об'єктами тощо;

➤ достатня кількість висококваліфікованого, спеціально підготовленого персоналу, що історично характерно для залізничного транспорту, є запорукою для успішної реалізації обраних інвестиційних проектів;

➤ застосування та поєднання різних економічних і неекономічних інвестиційних цілей, вплив сукупності факторів на ступінь їх досягнення;

➤ різні види комерційної філософії і цілі управління, що можуть впливати на рішення при плануванні інвестицій на залізницях, наявність високого рівня впливу суб'єктивного фактора на прийняття того чи іншого інвестиційного рішення;

➤ можливість прийняття помилкових рішень при відборі об'єктів і часу інвестування, що зумовлено як суб'єктивними обставинами, так і значним періодом часу, що проходить в умовах уповільнення інвестиційних процесів (внаслідок

грунтовних прогнозних розрахунків, експертних оцінок та ін.). Інвестування в періоди несприятливої кон'юнктури, висока частка залучених коштів може призвести до зниження інтенсивності грошових потоків на залізничному транспорті.

Системне врахування та управління факторами інвестування сприятиме проведенню успішної інвестиційної діяльності в галузі, що призводить до збільшення прибутку за рахунок кращого задоволення ринкового попиту, зниження витрат виробництва порівняно з конкурентами на транспортному ринку.

Основною проблемою впровадження інвестиційних планів є неможливість ефективно та оперативно сконцентрувати кошти для їх проведення. Фінансування інвестиційного процесу в галузі – ще одна його важлива особливість. Інвестиційна діяльність передбачає різні схеми фінансування: кошти залізниць, кредити і позики комерційних структур, лізингові схеми, облігаційні позики. Дана особливість вимагає більш ретельного розгляду та діагностики інвестиційного потенціалу в умовах значного рівня диверсифікації економічних процесів.

Таким чином, інфраструктура інвестиційного процесу на залізничному транспорті, розвиток якої знаходиться під впливом багатьох факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, – це складна система взаємообумовлених і взаємопов'язаних за ресурсами, термінами і виконавцями наукових, технологічних, виробничих, організаційних, фінансових і комерційних заходів. Залежить вона, перш за все, від стратегії управління тими чи іншими факторами і складається з ресурсного та організаційного забезпечення інвестиційного процесу.

Саме наявність стратегічного інвестиційного плану розвитку галузі дає можливість виключити неефективне витрачання коштів і ефективно використовувати переваги і зменшувати негативний вплив факторів інвестиційного процесу.

14.5. Механізм інвестування на залізничному транспорті

Інвестування в умовах фінансово-економічної кризи вимагає ґрунтовного науково-практичного підходу. Спрогнозувати наслідки економічної кризи і, особливо, визначити шляхи мінімізації її негативних наслідків на процес інвестування доволі

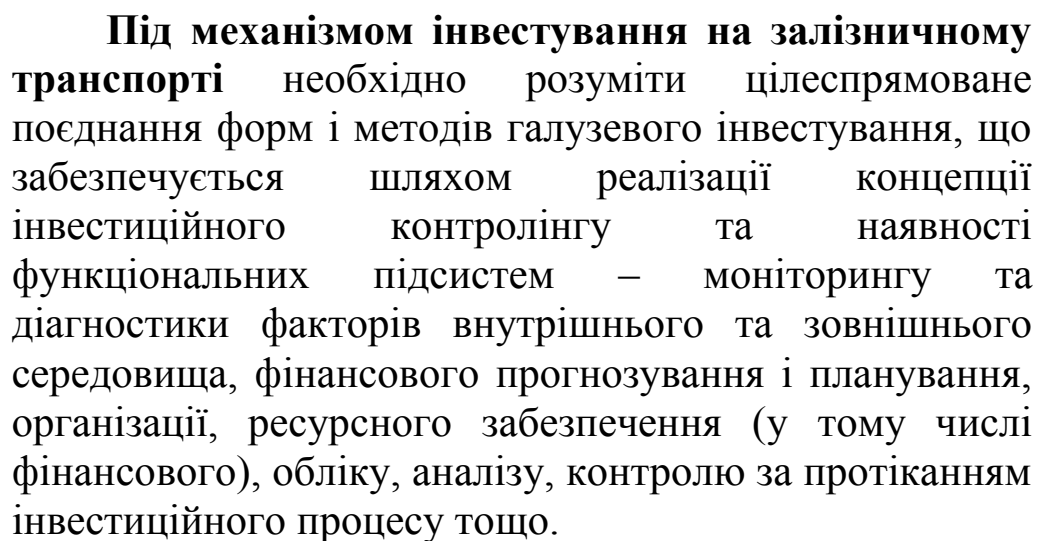
складно. Саме тому в основі регулювання таких процесів має знаходитися ґрунтовний, відпрацьований механізм управління інвестуванням.

Необхідне удосконалення механізму управління інвестиційними процесами в галузі – трансформація існуючих форм і методів реалізації управлінських функцій у сфері галузевого інвестування. Така трансформація відбувається під впливом різнопланових важелів (регуляторів) інвестиційної діяльності; регулятори уособлюються у виглядів факторів інвестиційної діяльності та спрямовують її у відповідності з прийнятою в галузі інвестиційною політикою та стратегією. Регулятори є елементами інвестиційного середовища.

У цілому під економічним механізмом розуміють і комплекс заходів, спрямованих на досягнення певних економічних цілей, і сукупність організаційних та інституціональних структур, і поєднання форм і методів господарювання, які такими структурами використовуються, і набір зв'язків між суб'єктами, за рахунок якого забезпечується досягнення кінцевої мети, і послідовність процесів, що призводять до такого досягнення.

У будь-якому випадку економічний механізм призначений для вдосконалення системи організаційних, фінансових та інших відносин, гармонізації інтересів суб'єктів економічної діяльності, підвищення її ефективності тощо. Механізм є потужною рушійною силою для досягнення мети – реалізації інвестиційної політики; саме завдяки вибудові та гармонійному поєднанню його елементів це відбувається. І залежно від економічних реалій, завдань, що стоять на тому чи іншому етапі розвитку суспільно-економічних відносин, набір елементів економічного механізму може змінюватися.

Результатом функціонування злагодженого механізму завжди буде досягнення поставленої мети. Саме тому результат ефективного механізму інвестування на залізничному транспорті проявляється у вигляді зростання інвестиційної привабливості галузі, цілеспрямованому залученні та ефективному вкладанні й використанні інвестиційних ресурсів, отриманні очікуваного рівня ефекту від такої діяльності.



Під механізмом інвестування на залізничному транспорті необхідно розуміти цілеспрямоване поєднання форм і методів галузевого інвестування, що забезпечується шляхом реалізації концепції інвестиційного контролінгу та наявності функціональних підсистем – моніторингу та діагностики факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, фінансового прогнозування і планування, організації, ресурсного забезпечення (у тому числі фінансового), обліку, аналізу, контролю за протіканням інвестиційного процесу тощо.

На рис. 14.4 наведено спрощену структуру та особливості формування означеного механізму (формування механізму відбувається з урахуванням специфіки об'єкта і суб'єктів системи економічних відносин та зв'язків); виділено ключові його складові, що потребують особливої уваги в умовах трансформації ринкових відносин. Розглянемо такі особливості.

Механізм управління інвестиціями є складовою фінансово-економічного механізму галузі, який у свою чергу виступає важливим елементом національної економіки. Рушійним елементом зазначеного механізму є інвестиційна галузева політика, сформована у відповідності з засадами розвитку економічної системи країни та реформ, що його супроводжують.

Форми інвестування включають форми державного регулювання інвестиційної діяльності, зокрема ті, що передбачені Законом України «Про інвестиційну діяльність»: надання фінансової допомоги у вигляді дотацій, субсидій, субвенцій, бюджетних позик; реалізація заходів щодо розвитку та захисту економічної конкуренції; реалізація стратегії роздержавлення і приватизації власності; проведення політики ціноутворення тощо.

Методи інвестування – це способи залучення інвестиційних ресурсів з метою фінансового забезпечення проекту.



Рис. 14.4. Механізм управління інвестиційними процесами на залізницях

Серед чисельних методів інвестування на залізничному транспорті (самофінансування, акціонування, кредитний метод, державно-приватне партнерство, лізинг тощо) доцільно виділити інвестування в цінні папери – акції та облігації.

При цьому різні цінні папери характеризуються різною інвестиційною привабливістю – для облігацій характерною рисою є надійність і стабільність доходу (відносно невисокого) для інвестора, а для акцій існує можливість зростання їх вартості. Вживаним є і кредитний метод інвестування – кредит дозволяє швидко розпочати реалізацію інвестиційного проекту.

Важливою особливістю інвестування на залізничному транспорті є змішаний метод інвестування, певний вид диверсифікації джерел, поєднання різних форм фінансування проектів тощо. У цілому всі методи інвестування можна поділити як такі, де використовуються посередники (держава, приватні інвестори, змішане фінансування) і не використовуються (повне самоінвестування). Останні внаслідок браку власних фінансових ресурсів залізницями використовуються обмежено.

Важелі регулювання інвестиційного процесу виділяються на різних рівнях управління, наприклад з боку держави на макрорівні, інвестора – на макрорівні. До них належить система оподаткування (у тому числі пільгове оподаткування), ціноутворення (враховуючи інвестиційну складову системи тарифів), стимулювання та ін.

Функціональні підсистеми механізму ґрунтуються на проведенні інвестиційного моніторингу, прогнозуванні та плануванні елементів процесу (узгодженні їх з фінансовим плануванням), формуванні бюджету інвестицій (інвестиційних виплат і надходжень), впровадженні системи контролінгу процесу інвестування (спрямування та оцінка управлінських дій згідно з поставленою метою інвестування тощо).

Необхідною умовою є створення єдиної бази даних галузевих інвестиційних проектів, за допомогою якої може бути сформована система інвестиційного моніторингу. Моніторинг формує основу інформаційно-комунікаційного забезпечення інвестиційного процесу щодо об'ємних і якісних показників діяльності залізничного транспорту, стану і тенденцій розвитку конкурентного середовища, інвестиційного ринку, політичних, законодавчих факторів, ресурсної бази, показників макроекономічного розвитку та взаємозв'язку між ними і розвитком залізниць.

Проведення детального аналізу факторів внутрішнього та зовнішнього залізничного транспорту (його підприємств) здійснюється на базі моніторингу та дозволяє виявити ключові проблеми й протиріччя розвитку, а, отже, у подальшому встановити можливі напрямки їх вирішення. Систематизовані результати моніторингу та комплексного аналізу інвестиційного середовища дозволяють здійснити прогнозування та планування показників певного інвестиційного процесу.

Всі функціональні підсистеми тісно пов'язані між собою, доповнюють одна одну та в цілому спрямовані на реалізацію концепції інвестиційного контролінгу.

Контролінг інвестиційного процесу як комплексна система функцій управління інвестиціями в галузі, що спрямована на координацію і взаємодію елементів управління інвестиційним процесом, контроль за його системною ефективністю в умовах нестабільності, має стати основою функціональних підсистем механізму інвестування на залізничному транспорті.

Це зумовлено тим, що інвестиційна діяльність такої базової галузі, як залізничний транспорт, характеризується підвищеними ризиками, а отже, вимагає постійного удосконалення та гнучкого реагування на зміни макроекономічного середовища.

Контролінг інвестицій включає не тільки управління інвестиційними ризиками, а й створення потужної інформаційно-аналітичної бази (у тому числі з інформацією щодо макроекономічних показників, їх динаміки, прогнозу, відслідковування взаємовпливу та взаємозв'язку з показниками розвитку залізничного транспорту, аналітичної оцінки впливу кризових явищ тощо), управління системою інвестиційного планування.

Таким чином, **контролінг інвестицій є невід'ємною частиною системи фінансового управління, це певна концепція діяльності, орієнтована на ефективне залучення і використання інвестиційних ресурсів і стратегічний розвиток залізничної галузі як бази відродження національної економіки, це інтегрована система аналітичної підтримки в процесі аналізу, планування, контролю та прийняття рішень у системі управління галузевими інвестиціями.** Контролінг базується на плануванні та полягає в координації інвестиційного процесу у

відповідності зі стратегією розвитку залізничного транспорту, реалізації та супроводі галузевих інвестиційних проектів, пристосуванні до умов зовнішнього середовища, контролі бюджету інвестицій.

Важливими завданнями в системі інвестиційного контролінгу на залізничному транспорті є:

✓ впровадження лише за умов цілеспрямованої (неформальної) реалізації програми реформування галузі;

✓ координація процесу інвестиційного планування як елемента системи фінансового стратегічного планування і бюджетування інвестиційних проектів;

✓ діагностика впливу (аналіз, оцінка, прогнозування) факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, коригування інвестиційного процесу у відповідності з цим;

✓ контролювання параметрів реалізації інвестиційного проекту на предмет дотримання принципів інвестування .

Ключовим елементом механізму інвестування залізничного транспорту за умов впровадження концепції контролінгу інвестиційного процесу в галузі виділяється система управління інвестиційними ризиками.

Питання для самоконтролю

1. Дайте визначення поняття "інвестування" та вкажіть основні цілі інвестування залізничної галузі.

2. Назвіть основні особливості інвестиційної діяльності залізничної галузі.

3. Які специфічні ознаки мають реальні інвестиції в розвиток залізничного транспорту?

4. Назвіть складові інвестиційного потенціалу залізниць країни та фактори інвестування національного залізничного транспорту.

5. У чому полягає механізм інвестування на залізничному транспорті?

Розділ 15. ФІНАНСОВЕ ПЛАНУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

15.1. Зміст, завдання та методи фінансового планування

Залізничний транспорт України протягом останніх років залишається провідною ланкою транспортної інфраструктури країни. Водночас значний ступінь зносу основних засобів залізниць стає на заваді створенню передумов для поліпшення економічних взаємозв'язків національного та міждержавного рівня, розвитку експортного потенціалу та піднесення іміджу України як транзитної держави. При цьому розвиток залізничної галузі формує фундамент стратегії економічного зростання для країни. Одним з перспективних завдань ПАТ «Укрзалізниця» є входження залізничного комплексу України в європейську транспортну систему, для повноправного членства в якій необхідно не тільки приведення інфраструктури та рухомого складу до технічних норм ЄС, а й існуючої практики планування та здійснення фінансово-економічної діяльності.

Фінансове планування як складова бізнес-планування є одним із найефективніших інструментів менеджменту.

Фінансове планування становить процес розроблення системи фінансових планів і планових (нормативних) показників щодо забезпечення розвитку підприємства необхідними фінансовими ресурсами та підвищення ефективності його фінансової діяльності у майбутньому періоді.

Фінансове планування – це технологія планування, обліку та контролю за грошима та фінансовими результатами.

Фінансовий план – план діяльності та розвитку підприємства на визначений період, виражений у грошовій формі.

Значення фінансового планування полягає в тому, що воно дає можливість визначити життєздатність підприємства за умов конкуренції і є інструментом одержання фінансової підтримки від зовнішніх інвесторів.

В умовах розвинутої ринкової економіки теорія бізнес-планування використовується для обґрунтування процесів освоєння нових сфер діяльності підприємств, створення нових видів бізнесу. Для більшості українських підприємств пошук нових сфер діяльності (у галузі збуту продукції, освоєння виробництва нових видів виробів, підвищення конкурентоспроможності продукції тощо) є необхідним для виживання і подальшого розвитку. Саме тому зросло значення перспективного, поточного в бізнес-плані та оперативного фінансового планування для збільшення стійкості фінансового стану та підвищення ефективності діяльності підприємств.

Система фінансового планування на підприємстві включає три основні підсистеми:

- перспективне фінансове планування;
- поточне фінансове планування;
- оперативне фінансове планування (бюджетування).

Кожна з цих підсистем передбачає певні форми фінансових планів, їхній зміст і чіткі межі періодів, на які ці плани розробляються.

Фінансове планування є необхідним для фінансового забезпечення розширення кругообігу виробничих фондів, досягнення високої результативності виробничо-господарської діяльності, створення умов, які забезпечили б платоспроможність і фінансову стійкість підприємства. Ринок ставить високі вимоги до якості фінансового планування, оскільки нині за негативні наслідки своєї діяльності відповідальність нестиме само підприємство.

Нині фінансове планування потребує використання нових принципів організації. Його зміст і форми суттєво змінюються у зв'язку з новими економічними умовами та соціальними орієнтирами. Фінансове планування – це процес визначення обсягу фінансових ресурсів за джерелами формування і напрямками їх цільового використання згідно з виробничими та маркетинговими показниками підприємства у планування, є

забезпеченням господарської діяльності необхідними джерелами фінансування. Фінансове планування втілює встановлені цілі у форми конкретних фінансових показників і забезпечує фінансовими ресурсами закладені у виробничому плані економічні пропорції розвитку.

Фінансовий план розробляють на основі:

- загальної фінансової стратегії підприємства;
- основних напрямів його фінансової політики;
- даних про планові обсяги виробництва та реалізації продукції; показників розвитку фінансового ринку;
- результатів фінансового аналізу діяльності підприємства за попередні звітні періоди;
- оцінки фінансового стану і резервів економічного розвитку підприємства на початок планового періоду тощо.

У процесі фінансового планування використовуються різні методи, тобто конкретні способи і прийоми планових розрахунків. Найпоширенішими є такі: балансовий; нормативний; розрахунково-аналітичний; оптимізації планових рішень; моделювання.

Балансовий метод планування фінансових показників передбачає не тільки балансування підсумкових показників доходів і витрат фінансового плану, а й визначення конкретних джерел покриття для кожної статті витрат.

Суть нормативного методу фінансового планування полягає в тому, що на основі певних фінансових норм та техніко-економічних нормативів розраховується потреба підприємства у фінансових ресурсах і визначаються джерела цих ресурсів. Такими нормативами є ставки податків, ставки зборів і внесків до державних цільових фондів, норми амортизаційних відрахувань, норми оборотних коштів, облікова ставка процента за кредит Національного банку України тощо. Норми та нормативи бувають галузевими, регіональними та індивідуальними (нормативи підприємства).

За використанням розрахунково-аналітичного методу планові показники розраховуються на підставі аналізу фактичних фінансових показників, які слугують базою для розрахунків і враховують їх зміни в плановому періоді.

Оптимізація планових рішень полягає в розробленні варіантів планових розрахунків для вибору найоптимальнішого.

Можуть бути використані різні критерії вибору:

- максимум прибутку (доходу) на грошову одиницю вкладеного капіталу;
- економія фінансових ресурсів, тобто мінімум фінансових витрат;
- економія поточних витрат;
- мінімум вкладення капіталу за максимально ефективного результату;
- максимум абсолютної суми одержаного прибутку.

Метод економіко-математичного моделювання уможливорює знаходження кількісного вираження взаємозв'язків між фінансовими показниками та факторами, які їх визначають. Економіко-математична модель – це точний математичний опис факторів, які характеризують структуру та закономірності зміни даного економічного явища і здійснюються за допомогою математичних засобів. Моделювання може передбачати функціональний або кореляційний зв'язок факторів.

Економіко-математичне моделювання дає змогу перейти в плануванні від середніх величин до оптимальних варіантів. Підвищення рівня наукової обґрунтованості планування потребує розроблення кількох варіантів планів виходячи з різних умов та напрямів розвитку підприємства з наступним вибором оптимального варіанта фінансового плану.

Основними завданнями фінансового планування на підприємстві є:

- забезпечення виробничої та інвестиційної діяльності необхідними фінансовими ресурсами;
- установлення раціональних фінансових відносин із суб'єктами господарювання, банками, страховими компаніями;
- визначення шляхів ефективного вкладення капіталу, оцінка раціонального його використання;
- виявлення та мобілізація резервів збільшення прибутку за рахунок раціонального використання матеріальних, трудових і грошових ресурсів;
- здійснення контролю за утворенням і використанням платіжних засобів.

Фінансове планування дає можливість дати відповідь на такі конкретні питання:

✓ які грошові кошти може мати підприємство у своєму розпорядженні; які джерела їх надходження;

✓ чи достатньо фінансових ресурсів для виконання накреслених завдань;

✓ яка частина коштів має бути перерахована до бюджету, у позабюджетні фонди, банкам та іншим кредиторам;

✓ як повинні здійснюватися розподіл і використання прибутку на підприємстві.

Планування має охоплювати всі сфери діяльності підприємства, а також усі етапи, дії та операції як господарських процесів, так і процесів управління. Якщо при плануванні щось випаде зі сфери уваги менеджера, то неминучим є виникнення в цій ланці неузгодженості і, як наслідок, зривів або порушення фінансово-господарської діяльності підприємства. ПАТ «Укрзалізниця» як суб'єкт державної власності зобов'язана складати і виконувати річний фінансовий план відповідно до наказу Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 27.05.2003 р. № 137, згідно з яким була введена нова форма фінансового плану.

Основними завданнями фінансового планування залізничного транспорту є:

1) виявлення резервів і мобілізація ресурсів підприємств з метою найраціональнішого використання коштів, що забезпечують підвищення ефективності їх функціонування;

2) забезпечення потреби залізниць фінансовими ресурсами відповідно до встановлених виробничих завдань при ретельному узгодженні виробничих і фінансових показників;

3) планування доходів, прибутку та інших фінансових ресурсів, їх оптимальний розподіл на основі показників виробничих планів (з перевезень, капітальних вкладень, капітального ремонту та ін.);

4) визначення фінансових взаємин з держбюджетом, ПАТ «Укрзалізниця», окремими лінійними підприємствами, різними фінансово-кредитними установами;

5) організація фінансового контролю за діяльністю залізниць.

Таким чином, фінансове планування дає змогу підприємству визначити:

- розмір грошових коштів, що їх може отримати підприємство у своє розпорядження;
- джерела надходження коштів;
- відповідність фінансових ресурсів обсягу операційної та інвестиційної діяльності;
- частину коштів, яка має бути переказана в бюджет, державні цільові фонди, банкам та іншим кредиторам;
- напрями розподілу та використання прибутку на підприємстві;
- міру забезпечення реальної збалансованості планових витрат і доходів підприємства на принципах самоокупності та самофінансування.

Фінансове планування можна розглядати як єдиний процес, що включає шість етапів:

1. Аналіз фінансової ситуації.
2. Розроблення загальної стратегії підприємства.
3. Складання поточних фінансових планів.
4. Коригування, узгодження і конкретизація фінансового плану.
5. Розроблення оперативних фінансових планів.
6. Контролінг.

15.2. Система фінансових планів на залізничному транспорті

15.2.1. Порядок розроблення та затвердження фінансових планів

Складання плану фінансово-економічної діяльності на наступний рік починається зі структурних підрозділів залізниці. Починаючи з жовтня звітного року кожне структурне підприємство залізниці аналізує свій фінансовий стан роботи за десять місяців поточного року і прогнозує очікувані фактичні показники за цей рік. Отримані очікувані дані за поточний рік фактично є плановими на наступний, збільшення планових показників можливе тільки за наявності серйозних економічних

обґрунтувань. Проведений аналіз і проект плану фінансово-економічної діяльності на наступний рік передається на погодження до фінансово-економічних відділів відповідних служб залізниці. Кожний фінансово-економічний відділ служб залізниці розглядає і аналізує проекти планів своїх структурних підрозділів і робить зведений план по службі в цілому; надає проекти плану фінансово-економічної діяльності до фінансово-економічної служби залізниці, яка у свою чергу розглядає та проводить аналіз цих проектів планів окремо по кожній службі. Після проведеного аналізу проектів планів на наступний рік фінансово-економічна служба надає зведений проект плану фінансово-економічної діяльності залізниці в цілому до Головного фінансово-економічного управління ПАТ «Укрзалізниця».

Головне фінансово-економічне управління ПАТ «Укрзалізниця» розглядає надані проекти планів по залізницях та запрошує представників фінансово-економічних відділів служб залізниць на нараду для його захисту. Після того як проект плану розглянули і захистили на нараді в ПАТ «Укрзалізниця», його затверджує Головне фінансово-економічне управління та надає у фінансово-економічні служби кожної залізниці окремо у вигляді наказу з додатками. Одержаний затверджений план фінансово-економічної діяльності залізниці на наступний рік фінансово-економічна служба затверджує плани основної фінансово-економічної діяльності окремо по кожній службі та дирекціях залізничних перевезень залізниці; доводить до кожної служби і дирекцій залізниці окремо у вигляді наказу по залізниці з додатками. Фінансово-економічні відділи служб, отримавши затвержені плани фінансово-економічної діяльності, розбивають і доводять їх окремо до кожного структурного підприємства. Відобразимо порядок розроблення та доведення планів фінансово-економічних показників до структурних підрозділів залізниці у вигляді схеми (рис. 15.1).

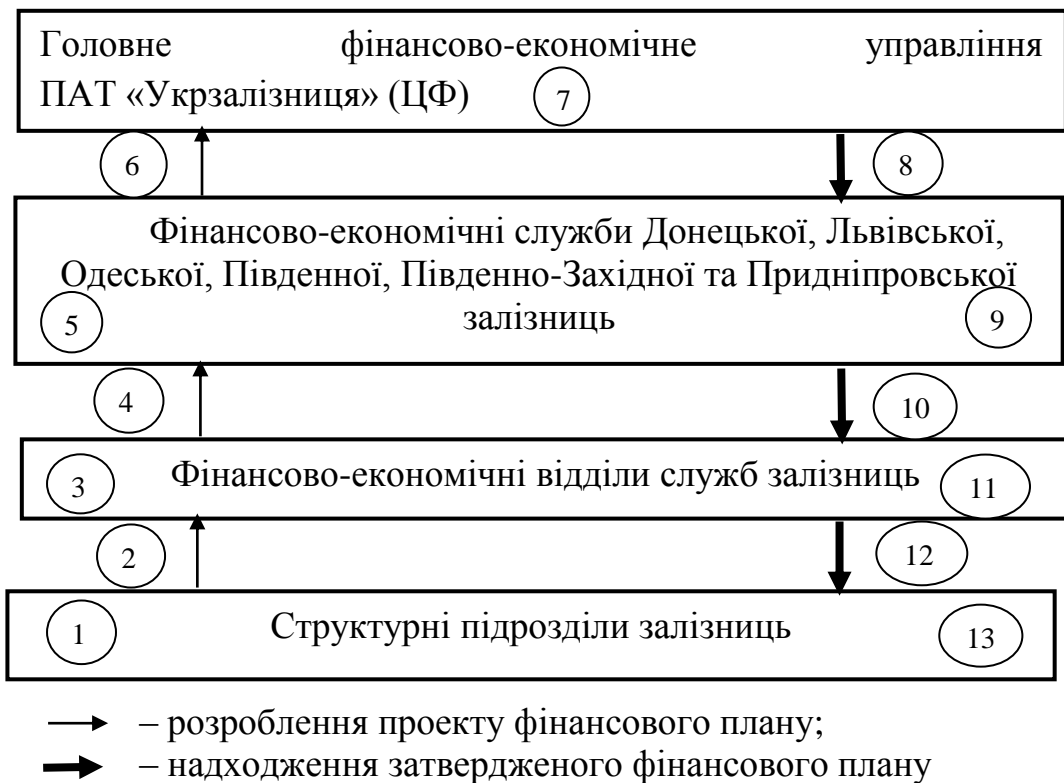


Рис. 15.1. Порядок розроблення та затвердження фінансового плану залізниці:

- 1 – структурні підрозділи розробляють проекти планів на наступний рік;
- 2 – передають на погодження до фінансово-економічного відділу відповідної служби;
- 3 – фінансово-економічний відділ служби розробляє зведений проект плану по службі;
- 4 – передає на погодження до фінансово-економічної служби залізниці;
- 5 – фінансово-економічна служба розробляє зведений проект плану по залізниці;
- 6 – передає на погодження до Головного фінансово-економічного управління ПАТ «Укрзалізниця»;
- 7 – головне фінансово-економічного управління ПАТ «Укрзалізниця» розглядає та затверджує плани;
- 8 – передає для роботи затверджені плани до фінансово-економічних служб залізниці;
- 9 – фінансово-економічна служба залізниці розбиває затверджені плани по кожній службі;
- 10 – передає для роботи розбиті фінансові плани у фінансово-економічні відділи служб;
- 11 – фінансово-економічні відділи служб розбивають доведені плани по своїх підрозділах;
- 12 – передають для роботи розбиті фінансові плани на структурні підрозділи;
- 13 – підприємства приймають до виконання доведені фінансові плани

15.2.2. Види і зміст фінансових планів на залізничному транспорті

Плани фінансово-економічних показників по Південно-Західній залізниці затверджуються Головним фінансово-економічним управлінням ПАТ «Укрзалізниця» наказом по ПАТ «Укрзалізниця» і бувають таких видів:

1. План обсягів перевезень по залізниці.

На підставі доведених планів фінансово-економічної діяльності залізниці, які затверджені наказом ПАТ «Укрзалізниця», фінансово-економічна служба залізниці визначає планові обсяги перевезень окремо по кожній дирекції залізничних перевезень.

Зразок його форми наведено в табл. 15.1.

Таблиця 15.1

Зразок форми плану обсягів перевезень по залізниці

Показник	ДН-1	ДН-2	---	По залізниці
Відправлення вантажів, т	---			
Експлуатаційні, млн ткм	---			
Вантажооборот, млн ткм, у тому числі міждержавний транзит	---			
Пасажиरोоборот, млн пас. км	---			
Приведені ткм, млн	---			

У цій формі відображуються такі показники:

- відправлення вантажів у тоннах;
- експлуатаційні тонно-кілометри в мільйонах;
- вантажооборот у мільйонах тонно-кілометрах (у тому числі міждержавний транзит);
- пасажирооборот у мільйонах пасажиро-кілометрів;
- приведені тонно-кілометри в мільйонах.

Дані плану обсягів перевезень є вихідною базою для розрахунку фінансово-економічних показників експлуатаційної роботи залізниці.

2. План основних фінансово-економічних показників роботи залізниці і підприємств залізниці.

Зразок його форми наведено в табл. 15.2 та 15.3.

Таблиця 15.2

Зразок форми плану основних фінансово-економічних показників по залізниці

Показник	План на рік	I квартал	II квартал	III квартал	IV квартал
1. Доходи від звичайної діяльності	---				
у тому числі:					
перевезення	---				
допоміжне виробництво	---				
інші операції	---				
інші	---				
2. Витрати звичайної діяльності	---				
у тому числі:	---				
перевезення	---				
з них:	---				
фонд оплати праці	---				
нарахування на зарплату	---				
паливо	---				
електроенергія	---				
Амортизаційні відрахування	---				
інші витрати	---				
ремонт та інші види поліпшення основних засобів	---				
Реалізація послуг допоміжного виробництва	---				
Інші операції	---				
Інші	---				
3. Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування	---				
у тому числі:	---				
від перевезень	---				
від реалізації послуг допоміжного виробництва	---				
від іншої операційної діяльності	---				
від іншої діяльності	---				

План фінансово-економічних показників роботи по Південно-Західній залізниці на рік розбивається фінансово-економічною службою залізниці на підставі доведених планів фінансово-економічної діяльності залізниці, які затверджені наказом ПАТ «Укрзалізниця», окремо по дирекціях залізничних перевезень і всіх службах і по залізниці в цілому з урахуванням визначених обсягів експлуатаційної роботи.

Річний план розбивається поквартально.

У цій формі відображуються такі показники:

➤ доходи від звичайної діяльності, які включають у себе доходи від перевезень, допоміжного виробництва, інших операцій та інші доходи;

➤ витрати звичайної діяльності у розрізі: витрати на перевезення, з виділенням фонду оплати праці; нарахування на заробітну плату; витрати на паливо, електроенергію, матеріали; амортизаційні відрахування; інші витрати; витрати на ремонт та інші види поліпшення основних засобів; витрати від реалізації послуг допоміжного виробництва, від інших операцій та інші витрати;

➤ фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування, у тому числі від перевезень, реалізації послуг допоміжного виробництва, іншої операційної діяльності та від іншої діяльності.

Таблиця 15.3

Додаток до форми плану основних фінансово-економічних показників по залізниці

Показник	План на рік	I квартал	II квартал	III квартал	IV квартал
Витрати допоміжного виробництва по елементах:	---				
у тому числі:	---				
фонд оплати праці	---				
нарахування на зарплату	---				
Паливо	---				
Електроенергія	---				
амортизаційні відрахування	---				
інші витрати	---				
ремонт та інші види поліпшення основних засобів	---				

Додатково до плану основних фінансово-економічних показників по залізниці надається інформація про витрати допоміжного виробництва по елементах: фонд оплати праці; нарахування на зарплату; паливо; електроенергія; матеріали; амортизаційні відрахування; інші витрати, ремонт та інші види поліпшення основних засобів.

3. План розподілу виручки від перевезень по залізниці.

План розподілення виручки від перевезень по залізниці на рік розбивається фінансово-економічною службою залізниці на підставі доведених планів, які затверджені наказом ПАТ «Укрзалізниця», по дирекціях залізничних перевезень, центрах з обслуговування пасажирів на залізничному транспорті та окремо по вокзалах станцій окремих залізниць і по залізниці в цілому. Річний план розбивається поквартально.

Зразок його форми подано у вигляді табл. 15.4.

Таблиця 15.4

Зразок форми плану розподілення виручки по залізниці

Період	Дирекція залізниці			--	Залізниця		
	Всього	У тому числі від перевезень:			Всього	У тому числі від перевезень:	
		вантажних	пасажирських			вантажних	пасажирських
1 квартал	---						
2 квартал	---						
3 квартал	---						
4 квартал	---						
Рік	---						

План розподілу виручки від перевезень включає в себе виручку від вантажних і пасажирських перевезень.

15.2.3. Фінансове планування в пасажирській службі

Планування фінансово-економічної діяльності пасажирської служби залізниці на наступний рік починається з підпорядкованих їй структурних підрозділів (трьох вагонних дільниць, двох вагонних депо та п'яти вокзалів).

Починаючи вже з жовтня поточного року кожний структурний підрозділ аналізує свій фінансовий стан і фінансово-економічну діяльність за десять місяців. На підставі фактичних даних за десять місяців роботи економісти підприємства розраховують очікувані показники, які фактично можуть бути отримані за поточний рік, і надає їх для подальшого затвердження у фінансово-економічний відділ пасажирської служби.

Фінансово-економічний відділ пасажирської служби за наданими даними проводить аналіз та розробляє зведений проект плану фінансово-економічної діяльності пасажирської служби в цілому на наступний рік і надає його на затвердження до фінансово-економічної служби залізниці.

Фінансово-економічна служба залізниці надає зведений проект фінансового плану по залізниці в цілому на затвердження та подальше погодження до Головного фінансово-економічного управління ПАТ «Укрзалізниця» після того, як фінансово-економічний відділ пасажирської служби отримав затвержені плани фінансово-економічної діяльності на наступний рік.

На підставі проведеного аналізу фінансово-економічний відділ пасажирської служби розбиває затвержені плани по своїх структурних підприємствах відповідно до фактичних фінансово-економічних показників аналогічного періоду минулого року з урахуванням коригування показників у поточному році або відповідно до пропозицій структурних підрозділів.

Відобразимо процес фінансового планування по пасажирській службі у вигляді схеми (рис. 15.2).

Планова робота пасажирської служби здійснюється у фінансово-економічному відділі служби. Керівником цього відділу є заступник начальника служби – начальник фінансово-економічного відділу.

Відділ знаходиться в прямому підпорядкуванні начальнику галузевої пасажирської служби.

Оперативно підпорядковується:

- заступнику начальника залізниці з економіки;
- начальнику фінансово-економічної служби залізниці;
- начальнику планово-економічного відділу Головного пасажирського управління.

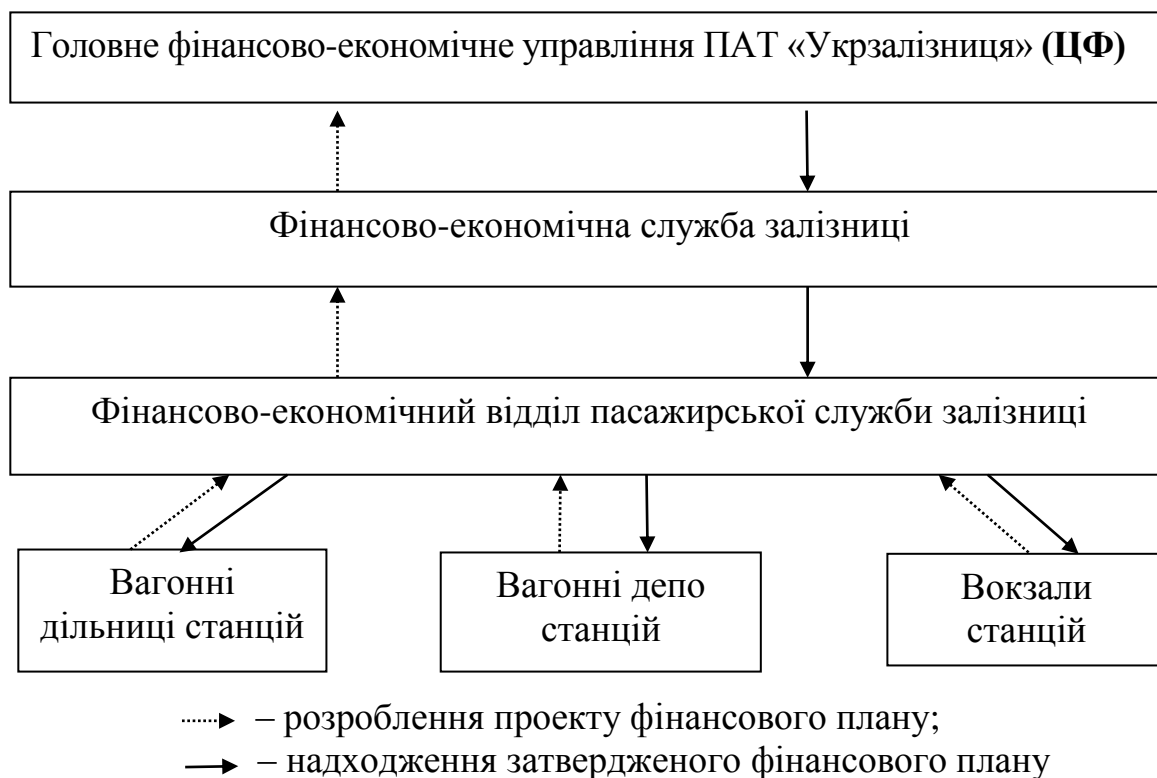


Рис. 15.2. Схема фінансового планування в пасажирській службі

Організаційна структура фінансово-економічного відділу галузевої пасажирської служби складається з чотирьох осіб:

- заступник начальника служби – начальник відділу;
- провідний економіст;
- економіст першої категорії з фінансової роботи;
- економіст з планування.

Основними завданнями та функціями фінансово-економічного відділу є:

- планування та контроль виконання всіх показників роботи пасажирського господарства залізниці, робота з їх покращення;
- розроблення заходів зі збільшення виручки від пасажирських перевезень і підсобно-допоміжної діяльності;
- керівництво, методична підтримка та контроль структурних підприємств у фінансово-економічних питаннях;
- робота зі складання консолідованої фінансово-економічної звітності по пасажирському господарству;
- фінансово-економічний аналіз і прогноз роботи підприємств пасажирського господарства;

➤ робота зі сторонніми організаціями різних форм власності, у тому числі організаціями державного регулювання з метою комерційної та правової підтримки роботи пасажирського господарства.

Основні функції робочих місць:

1. Заступник начальника служби – начальник відділу – здійснює загальне управління фінансово-економічним відділом; бере участь і безпосередньо проводить наради, семінари, безпосередньо співпрацює з керівництвом Головного пасажирського управління, залізниці та служб залізниці; здійснює методичну допомогу підлеглим.

2. Провідний економіст – готує, аналізує та перевіряє консолідовані звіти, пояснювальні записки, оперативні довідки по економічному сектору служби; методично допомагає економісту з фінансової роботи та економісту з планування.

3. Економіст першої категорії з фінансової роботи веде облік та аналізує виручку і доходи від пасажирських перевезень (тарифні від далекого та приміського сполучення); веде облік та аналізує роботу підприємств пасажирського господарства з надання послуг пасажирам на вокзалах і в поїздах, населенню та грошові надходження від підсобно-допоміжної діяльності; готує документи для ведення роботи з обласними та райдержадміністраціями, міністерством освіти, чорнобильським і пенсійним фондами з компенсації збитків від перевезення пільгових категорій громадян залізничним транспортом; складає звітність (важку та оперативну), аналізує та надає пропозиції по галузевих програмах.

4. Економіст з планування планує всі об'ємні, фінансово-економічні та питомі показники пасажирського господарства в розрізі далекого та приміського сполучень, у тому числі пасажирооборот, перевезення та відправлення пасажирів, середню дальність поїздки, доходи, експлуатаційні витрати, собівартість перевезень, процент покриття, дохідну ставку, питомі показники на одного працівника, на один екіпірований вагон, на один відправлений поїзд тощо, фонд оплати праці по підприємствах служби, контингент; аналізує виконання плану, готує відповідну звітність.

Нормативно-правові документи, якими користується відділ:

- закон України «Про залізничний транспорт»;
- Статут залізниць України;
- постанова Кабінету Міністрів України від 19.03.1997 р. № 252 «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом»;
- правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України;
- номенклатура витрат основної діяльності залізниць України;
- закони, постанови, накази, розпорядження, рішення, інші нормативно-правові акти органів державної влади, ПАТ «Укрзалізниця», Львівської, Одеської, Південної, Південно-Західної, Донецької та Придніпровської залізниць, які регулюють порядок фінансово-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту.

Вхідна інформація:

- нормативно-правова документація, що надходить з Головного пасажирського управління, юридичної та фінансово-економічної служби; засоби масової інформації;
- накази, розпорядження, вказівки, завдання, що надходять від керівництва залізниці, Головного пасажирського управління, фінансово-економічної служби;
- галузеві програми, плани з показниками, що надходять з Головного пасажирського управління, фінансово-економічної служби;
- звіти та внутрішня документація, що надходять зі структурних підприємств служби;
- інші документи зі сторонніх організацій та інших структурних підрозділів залізниці.

Вихідна інформація:

- звіти, довідки, відповіді, листи керівництву залізниці, Головному пасажирському управлінню, фінансово-економічній службі, стороннім організаціям;
- завдання, накази, вказівки, відповіді, листи структурним підпорядкованим підприємствам.

15.3. Проблеми організації фінансового планування на транспорті

Процес фінансового планування, прийнятий на українських підприємствах, у тому числі й на ПАТ «Укрзалізниця», має суттєві недоліки:

1) відсутність серйозних теоретичних досліджень методології стратегічного планування, що дозволило б зняти невизначеність факторів зовнішнього середовища, а також схеми її реалізації, яка мала б практичне значення;

2) практична неможливість розроблення стратегічних фінансових планів через високу нестабільність зовнішнього економічного середовища. У країнах з ринковою економікою підприємства складають фінансові плани, типовий горизонт якого складає, як правило, 5 років;

3) зорієнтованість підприємств на оперативному і поточному фінансовому плануванні, у той час як у країнах з ринковою економікою підприємства використовують короткострокове фінансове планування для впевненості, що їм вистачить для оплати поточних рахунків, а отримані і видані позики є вигідними;

4) відсутність взаємозв'язків між окремими рівнями фінансового планування, проблема узгодження планових рішень, а також локальних цілей поточного і оперативного планування і стратегічної мети функціонування підприємства;

5) відсутність розробленого законодавства щодо фінансового планування;

6) орієнтація фінансового планування на прогнозування форм бухгалтерської звітності.

Удосконалення фінансово-економічної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» неможливе без впровадження фінансового планування в повному обсязі. Фінансове планування на українських підприємствах можна розглядати як управлінську проблему, яка досить довгий час не реалізовувалася як через складність розроблення і реалізації, так і через відсутність методології фінансового планування і досить простих методів його реалізації, що є прийнятними в умовах перехідної економіки.

Сучасна стратегія розвитку залізничного транспорту базується на реформуванні системи управління галуззю, подальшій її демонополізації, що в цілому стане важливим кроком до вирішення проблеми вкрай необхідного оновлення рухомого складу, модернізації інфраструктури з метою підвищення пропускної спроможності, розвитку швидкісних сполучень і, як наслідок, підвищення конкурентоспроможності як на національному, так і на міжнародному ринках транспортних послуг.

Матеріальним продуктом фінансового планування є фінансовий план, який має описувати фінансову стратегію підприємства, прогнозувати її результати за допомогою прогнозних форм фінансової звітності; формулювати фінансові цілі і критерії діяльності підприємства і давати обґрунтування обраної стратегії. Структура фінансового плану, яку розробляють українські підприємства, у тому числі й ПАТ «Укрзалізниця», значно відрізняється від фінансових планів, що розробляють у країнах з ринковою економікою. Функціонування будь-якої системи управління фінансами здійснюється в рамках чинних законодавчих актів і нормативної бази. У вітчизняній теорії та практиці питання фінансового планування як елемента управління діяльністю підприємством до цього часу недостатньо розроблені. Частково це пояснюється тим, що функція планування тривалий час належала державі. Крім того, даються ознаки недосконалість правового, законодавчого, економічного регулювання в державі, а також нестабільність законодавчої бази, відсутність практичного досвіду у фахівців.

Таким чином, фінансове планування на підприємстві забезпечує його господарську діяльність фінансовими ресурсами, вирішує існуючі фінансові суперечності у фінансових відносинах, здійснює контроль за дотриманням фінансової дисципліни, націлене на подальший розвиток підприємства, досягнення його стратегічних цілей. У сучасних умовах існує низка проблем, пов'язаних з організацією фінансового планування на підприємствах.

Проблеми, пов'язані з організацією системи фінансового планування на сучасних українських підприємствах, можна згрупувати за ступенем важливості:

- нереальність фінансових планів;
- оперативність складання планів;
- прозорість планів для керівництва;
- відрив довгострокових планів від короткострокових;
- реалізація планів;
- комплексність.

Майже третина проблем пов'язана з нереальністю фінансових планів, що викликано, як правило, необґрунтованими даними щодо збуту, великої питомої ваги коштів у розрахунках, заниженими термінами погашення дебіторської заборгованості, надмірними потребами у фінансуванні. Іншою проблемою є оперативність складання планів. Економічні служби й досі готують значну кількість непридатних для фінансового аналізу документів, а відсутність чіткої системи підготовки й передачі планової інформації з відділу до відділу, недостовірність інформації призводять до того, що навіть добре опрацьований план стає непотрібним, оскільки спізнюється до планового терміну. Дві попередні проблеми неминуче викликають третю – «непрозорість» планів для керівництва. Це природний наслідок відсутності чітких внутрішніх стандартів формування фінансових планів. Дуже важливо, щоб укладачі бюджету брали участь у прийнятті його остаточного варіанта, а керівник не переглядав бюджет без ретельного аналізу міркувань підлеглого. Порухення послідовності операцій планування може призвести до відриву довгострокових фінансових планів від короткострокових. Останні формуються за своїми законами і потребують розподілу дефіцитних оборотних коштів підприємства за напрямками і проектами. Звичайно, зараз є підприємства, де ця проблема значною мірою вирішена, але для більшості з них вона й надалі залишається актуальною. Існує ще дві проблеми – реалізація планів і їх комплексність. Під реалізацією планів маємо на увазі ступінь їх виконання з точки зору забезпечення необхідними фінансовими і матеріальними ресурсами, відсутність дефіцитів. Комплексність планів означає, що, крім фінансових розділів плану за доходами і витратами, необхідні також реальні плани за

прибутками та збитками, рухом заборгованості, плановим балансом. Усі вони повинні складатись у формі, зручній для керівників. Дуже часто на підприємствах не формується плановий баланс і не аналізується його структура, не прогнозується динаміка зміни фінансової стійкості й ліквідності. Відсутність такого аналізу на етапі довгострокового планування істотно знижує його ефективність як інструменту управління підприємством.

Фінансовий план лише тоді стане реальним інструментом управління компанією, коли його виконання можна буде оперативно контролювати.

Напрямами удосконалення фінансового планування на залізничному транспорті є:

1) формування чіткої фінансової стратегії розвитку залізничного транспорту;

2) перехід від оперативного і поточного фінансового планування до стратегічного з поступовим збільшенням горизонту планування;

3) розроблення методів і моделей стратегічного фінансового планування, які б враховували можливі негативні впливи зовнішнього середовища різної природи;

4) підвищення узгодженості локальних цілей поточного і оперативного фінансового планування і стратегічної мети функціонування ПАТ «Укрзалізниця» і окремих її підприємств і підрозділів;

5) поступовий відхід від надмірної деталізації показників фінансових планів і перехід до агрегатних;

6) забезпечення стабільних умов господарювання, а отже, стабільних податків, зборів, подолання інфляції;

7) підвищення ролі перспективного фінансового планування, яке останнім часом майже не використовується через наявність негативних тенденцій у розвитку економіки і неможливості точних розрахунків фінансових показників. Разом з тим як окремі господарюючі суб'єкти, так і території країни в цілому зацікавлені у фінансовому плануванні на перспективу, тому що багато економічних процесів (зокрема по розширеному відтворенню) виходять за межі одного року і потребують свого обґрунтування;

8) широке застосування економічних нормативів, електронно-обчислювальних машин, економіко-математичних методів, автоматизованих систем управління у фінансовому плануванні;

9) подальше розширення прав суб'єктів господарювання, органів місцевого самоврядування у фінансовому плануванні;

10) уніфікація фінансових планів в окремих сферах діяльності.

Таким чином, на основі проведеного аналізу фінансового планування на залізничному транспорті можна дійти висновку, що воно має суттєві недоліки і відмінності порівняно з методологією, прийнятою в країнах з розвинутою економікою. На сьогодні фінансове планування є одним із альтернативних фінансових інструментів, яке використовується підприємствами для налагодження фінансової діяльності та підвищення власної рентабельності та платоспроможності як найважливіших показників міцного фінансового стану суб'єкта господарювання. Приділяючи більше уваги фінансовому плануванню, можна досягти зміцнення фінансової стабільності підприємства за умови виконання прогнозованих бюджетом обсягів операційної та інвестиційної діяльності на засадах фінансової стійкості, створення передумов для отримання чистого прибутку, достатнього для самокупності та самофінансування підприємства. Для економічного розвитку підприємств, досягнення розвитку на інноваційній основі можуть бути належним чином використані підприємством лише в умовах якісної системи фінансового планування та ефективного фінансового менеджменту. У свою чергу запровадження ефективної системи фінансового планування, складання якісних фінансових планів потребують належного методологічного, методичного й організаційного забезпечення. Застосування в системі управління фінансового планування сприятиме підвищенню прибутковості підприємств і їх конкурентоспроможності, покращенню регулювання підприємствами, збільшенню надходжень до державного й місцевих бюджетів. Це забезпечить стійкий розвиток підприємств у сучасних умовах господарювання, а також сприятиме збалансуванню фінансів реального сектора економіки.

Удосконалення методів фінансового планування дозволить підвищити керованість залізничним транспортом і ефективність його функціонування.

Питання для самоконтролю

1. Охарактеризуйте зміст, завдання та методи фінансового планування.

2. Наведіть порядок розроблення та затвердження фінансових планів.

3. Назвіть та охарактеризуйте види і зміст фінансових планів на залізничному транспорті.

4. Прокоментуйте порядок фінансового планування в пасажирській службі.

5. Назвіть проблеми організації фінансового планування на транспорті.

Розділ 16. РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

16.1. Передумови впровадження ринкових перетворень на залізничному транспорті України

Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

На сьогодні залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

До проблем, які слід вирішити для забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту, також належать:

- недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, і невідповідність його організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни;
- перехресне субсидювання збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- недостатня прозорість фінансової діяльності галузі;
- низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Головною причиною критичного стану українських залізниць є те, що в галузі своєчасно не проведено структурні реформи, які давно вже провели країни Європи та більшість країн СНД. Як наслідок – залізнична галузь працює за старими принципами, які не відповідають сучасними світовим тенденціями організації роботи залізничного транспорту, роблять її функціонування неефективним та ускладнюють подальший

розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, унеможливають співробітництво з приватними компаніями.

Найбільший негативний вплив на розвиток залізничного транспорту мають такі фактори:

1. Суміщення функцій державного і господарського управління залізничним транспортом загального користування та неефективна організаційна структура ПАТ «Укрзалізниця», які не дозволяють забезпечити ефективне функціонування галузі на комерційній основі, залучити необхідні інвестиції та здійснити її технічну і технологічну модернізацію. Державна адміністрація залізничного транспорту України (ПАТ «Укрзалізниця») є органом управління залізничним транспортом загального користування, підпорядкованим Мінінфраструктури, і одночасно здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях і регулює виробничо-господарську діяльність залізниць, тобто виконує господарські функції управління рухом, забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення, розподілу доходів від перевезень, організації матеріально-технічного забезпечення залізниць, складання зведеного звіту тощо. Кожна з 6 залізниць, що входять до складу ПАТ «Укрзалізниця», виконує всі основні функції щодо забезпечення процесу перевезень, але переважно в межах своєї залізниці, і не зацікавлена виконувати завдання в інтересах галузі в цілому, внаслідок чого спостерігається дублювання функцій і неефективне використання виробничого потенціалу галузі. При цьому залізниці мають єдиний баланс доходів і витрат. Така архаїчна організаційна структура ПАТ «Укрзалізниця» не прописана в законодавстві України і в поєднанні з напіввійськовими командно-адміністративними методами управління довела свою неефективність. Вона є незрозумілою і непрозорою з точки зору інвестора, збільшує його ризики і автоматично веде до підвищення ставок по кредитах або взагалі неготовності фінансових інститутів надавати позики.

2. Державна монополія на основні види діяльності єдиного виробничо-технологічного комплексу з забезпечення перевезень вантажів і пасажирів, що стримує конкуренцію та гальмує розвиток залізничного транспорту, унеможлиблює ефективне

його функціонування в умовах активної трансформації внутрішнього ринку та розвиненого міжнародного ринку транспортних послуг.

Залізничний транспорт України функціонує як державна монополія, він повністю знаходиться в державній власності та регулюється державою (Законами України «Про залізничний транспорт», «Про природні монополії»). При цьому державне регулювання розповсюджується не тільки на послуги з утримання та експлуатації залізничної інфраструктури (колії, вокзали), яка перебуває у стані природньої монополії, але і на суміжні ринки, до яких віднесено вантажні і пасажирські перевезення. Крім того, відповідно до ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт» не тільки економічні взаємовідносини між залізницями, включаючи розподіл доходів (прибутку) від перевезень, але й розрахунки з заводами за ремонт рухомого складу і випуск запасних частин, іншими підприємствами залізничного транспорту, пов'язаними з організацією та забезпеченням процесу перевезень, регулюються в порядку, який визначає ПАТ «Укрзалізниця», і на підставі угод, що укладаються відповідно до зазначеного порядку. Проте в сучасних умовах функціонування залізниць у більшості країн світу та Європи вантажні перевезення, пасажирські перевезення, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт інфраструктури є конкурентними видами діяльності і підлягають лібералізації. В Україні недостатня розвиненість ринкових відносин обумовлює відсутність у суб'єктів господарювання залізничної галузі мотивації до підвищення ефективності роботи і якості послуг, які вони надають, розширення їх асортименту, унеможливають участь приватного капіталу у фінансуванні масштабних інвестиційних проектів.

3. Виконання господарюючими суб'єктами – залізницями – соціальної функції держави, яка реалізується шляхом організації пасажирських перевезень у внутрішньодержавному та приміському сполученні, а також перевезень пільгових категорій громадян, за заниженими тарифами або безоплатно, без відповідної компенсації з бюджету понесених витрат.

Тарифи на пасажирські перевезення, що регулюються державою, затверджуються на рівні, що не тільки не забезпечує

прибутковість перевезень, але й не відшкодовує витрат залізниць на здійснення цих перевезень. Норма законодавства про відшкодування різниці в тарифах, затверджених нижче економічно обґрунтованого рівня органами, що встановили ці тарифи (ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт»), не працює. Для приведення пасажирських перевезень у внутрішньодержавному сполученні до рівня беззбитковості (нульової рентабельності) тарифи на перевезення сьогодні необхідно підвищити у 2,72 разу. Доходи від пасажирських перевезень у приміському сполученні лише на 12 % покривають понесені залізницями витрати, а збитки ПАТ «Укрзалізниця» від приміських перевезень у 2013 р. досягли 3,6 млрд грн порівняно з 1,29 млрд грн у 2007 р. і мають стійку тенденцію до зростання. При цьому облдержадміністрації уникають укладання з залізницями договорів на соціальні перевезення, оскільки наявність договору обумовлює необхідність відшкодування різниці в тарифах. Збитки від пасажирських перевезень ПАТ «Укрзалізниця» покриває шляхом прихованого перехресного фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Крім того, залізничним транспортом відповідно до законодавства України здійснюється в повному обсязі перевезення 25 пільгових категорій громадян, однак компенсацію за ці перевезення з бюджетів всіх рівнів залізниці отримують далеко не в повному обсязі. Так, упродовж 2013 р. залізниці України перевезли пасажирів-пільговиків у далекому та приміському сполученнях на суму 628,4 млн грн, компенсацій з державного та місцевих бюджетів отримали лише 204,3 млн грн (33 %).

Таким чином, соціальне навантаження, яке несе залізнична галузь України, робить її недостатньо ефективною порівняно з залізницями інших країн, у яких держава або місцеві органи влади відшкодовують залізничникам понесені витрати за виконання соціального замовлення влади на перевезення, і неконкурентною відносно інших видів транспорту, де тарифи на перевезення не регулюються державою.

Світова фінансово-економічна криза, наслідки якої негативно позначились на економіці України в цілому і транспортній галузі зокрема, надала новий поштовх процесу

реформування ПАТ «Укрзалізниця». Основною метою структурного реформування залізничного транспорту країни є підвищення конкурентоспроможності національної економіки і транспортного комплексу в цілому, формування ринкових механізмів активізації інвестиційної діяльності і підвищення її ефективності, а також зниження транспортної складової в ціні кінцевого продукту, підвищення прибутковості і економічної стійкості галузі. Таким чином, необхідність проведення реформ обумовлена інтересами держави, галузі і транспортного комплексу в цілому, а також користувачів транспортних послуг і всього населення країни.

Для держави найважливішим підсумком реформи є стійка робота залізничного транспорту, забезпечення транспортних потреб зростаючої економіки, формування системи державно-політичного регулювання у сфері транспорту, досягнення макроекономічної стабільності при контролі над рівнем інфляції, сприяння розвитку бізнесу на принципах соціальної відповідальності.

Постановою КМУ від 26 жовтня 2011 р. № 1106 була актуалізована і затверджена в новій редакції Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. (далі – Програма), яка була прийнята ще у 2009 р., але на той час не стала робочим документом. Метою реформування залізничної галузі визначено створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування та конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринку транспортних послуг, залучення інвестицій, технічне і технологічне оновлення рухомого складу та інфраструктури, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях і покращення їх якості.

За Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. загальний обсяг фінансування закладено в розмірі 9329,95 млн грн (табл. 16.1).

Таблиця 16.1

Прогнозні обсяги та джерела фінансування
(перший і другий етапи)

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн грн	Рік					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Державний бюджет	4094,9	44,7	123	177,9	635,9	1979,9	1915,5
Місцеві бюджети	3953,6	120,6	138,6	192,3	664,1	1174	1664
Інші джерела	1281,45	23	169,65	206,35	293,45	284,2	204,8
Усього	9329,95	188,3	431,25	576,55	1593,45	2656,1	3784,3

Потребує вирішення питання щодо подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС та Росії, які сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але при цьому істотно випереджають залізницю України.

Проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті сприятиме прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси залізниць і споживачів їх послуг.

16.2. Аналіз причин виникнення проблем і обґрунтування необхідності прийняття Державної програми реформування залізничного транспорту

Виникнення проблем у діяльності та розвитку залізничного транспорту зумовлене рядом негативних факторів:

➤ прогресуюче старіння основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів становить 56 %, у тому числі рухомого складу – 68 %. Потребує істотної модернізації інфраструктура залізниць. Протяжність колій, ремонт яких не проведено своєчасно, досягла 30 % загальної протяжності. Внаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів,

створюється реальна загроза безпеці руху на залізничному транспорті, виникнення техногенних катастроф;

➤ відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі та недосконалість законодавчої бази в частині залучення інвестицій;

➤ низькі тарифи на перевезення пасажирів і відсутність дієвого механізму компенсації збитків під час надання суспільних послуг, що призводить до перехресного субсидювання збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Актуальність розроблення Державної програми реформування залізничного транспорту (далі – Програма) зумовлена необхідністю вживання кардинальних заходів для удосконалення системи управління залізничним транспортом і забезпечення державної підтримки його реформування.

Основною метою Програми є реформування залізничного транспорту для задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення їх якості та зменшення вартості транспортної складової в ціні продукції.

Реформування залізничного транспорту передбачає:

- підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування і доступності ринку послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання;

- створення умов для рівного доступу до користування послугами об'єктів інфраструктури залізничного транспорту і додатковими послугами;

- удосконалення системи управління залізничним транспортом;

- створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць;

- інтеграцію залізничного транспорту України до європейської і світової транспортної системи, створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики;

- забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту.

Необхідними умовами для ефективного реформування залізничного транспорту є:

- збереження залізниць у державній власності;
- забезпечення функціонування і розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, що характеризується високим рівнем централізованого управління, та надання можливості для концентрації матеріальних і фінансових ресурсів і розпорядження ними;
- системний підхід до проведення реформ;
- адаптація системи управління залізничним транспортом до ринкових умов господарювання;
- підвищення ефективності діяльності та інвестиційної привабливості галузі;
- узгодження принципів управління залізничним транспортом і організаційно-правової форми господарювання з нормами європейського законодавства;
- стимулювання підприємницької ініціативи, посилення мотивації праці та підвищення рівня соціальної захищеності залізничників.

За результатами порівняльного аналізу передбачених законодавством організаційно-правових форм господарювання (асоціація, корпорація, концерн, державна акціонерна компанія, холдингова компанія тощо) можна зробити висновок, що найбільш прийнятною формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту є корпоративна зі створенням на базі ПАТ «Укрзалізниця», залізниць, підприємств, установ та організацій галузі державної акціонерної компанії, 100 % акцій якої належатимуть державі.

Корпоративна модель забезпечить органічне поєднання централізованого управління галуззю з ринковим механізмом господарювання, що відповідає принципам, визначеним Законом України «Про управління об'єктами державної власності».

16.3. Шляхи, способи та етапи реформування залізничного транспорту

Реформування проводитиметься шляхом створення вертикально-інтегрованої системи управління галуззю.

Основними напрямками реформування галузі є:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;
- утворення єдиного суб'єкта господарювання на базі ПАТ «Укрзалізниця», залізниць та інших підпорядкованих їй підприємств, установ та організацій;
- розмежування в системі залізничного транспорту природно-монопольного і конкурентного секторів, створення умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі та розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів;
- формування структури управління за видами комерційної діяльності, поступове роздержавлення конкурентного сектора;
- удосконалення системи тарифів на послуги залізничного транспорту;
- збереження:
 - залізниць як організаційно-технологічної ланки залізничного транспорту;
 - об'єктів соціальної сфери, які сприяють забезпеченню безпеки руху, охорони праці та формуванню кадрового потенціалу у складі єдиного суб'єкта господарювання;
 - цілісності структури управління інформаційними ресурсами, забезпечення незалежного та об'єктивного подання інформації.

Реформування передбачається провести у три етапи.

На першому етапі заплановано створення законодавчої бази, необхідної для проведення реформування, розмежування функцій державного управління та управління господарською діяльністю.

З цією метою передбачено:

- розроблення законопроекту, який визначатиме особливості реформування залізничного транспорту та обмежуватиме право відчуження його майна;
- підготовку пропозицій про внесення змін до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» та інших законодавчих актів;
- утворення на базі ПАТ «Укрзалізниця», залізниць та інших підприємств, установ та організацій галузі Державної

акціонерної компанії «Українські залізниці» (далі – Компанія) як єдиного виробничо-технологічного комплексу;

- передачу функцій державного управління, що на сьогодні виконує ПАТ «Укрзалізниця», Мінтранзв'язку зі створенням у його складі урядового органу державного управління з безпосереднім підпорядкуванням йому виробничих підприємств, медичних, освітніх і соціально-культурних закладів у сфері залізничного транспорту, майно яких не входить до статутного фонду Компанії.

До статутного фонду Компанії заплановано передати:

➤ майно ПАТ «Укрзалізниця», залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту, що належать до сфери її управління;

➤ 100 % акцій відкритих акціонерних товариств, повноваження з управління якими здійснює ПАТ «Укрзалізниця»;

➤ акції, частки та паї, що належать державі у статутному фонді господарських товариств, утворених за участю підприємств залізничної галузі.

Питання передачі майна до статутного фонду Компанії вирішується після прийняття законів, які визначають особливості реформування залізничного транспорту.

Повний перелік майна, що передається до статутного фонду Компанії, складається за результатами інвентаризації майна залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту.

Відповідно до законодавства 100 % акцій Компанії перебувають у державній власності і не підлягають відчуженню.

Після утворення Компанії залізниці та державні підприємства, безпосередньо задіяні у процесі залізничних перевезень, реорганізуються в її філії. Інші підприємства, установи та організації, майно яких передано до статутного фонду Компанії, перетворюються на її дочірні підприємства.

Реформування фінансово-економічної системи галузі проводиться з урахуванням її організаційної структури.

На другому етапі реформування вирішуються питання щодо:

➤ виведення зі складу залізниць підрозділів, які здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, проводять ремонт вагонів, колій, споруд та інших об'єктів;

➤ створення умов для поступового зменшення обсягу перехресного субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

➤ проведення попереднього фінансово-економічного та організаційно-правового аналізу з метою визначення можливості і доцільності подальшого утворення дочірніх підприємств Компанії, у тому числі з перевезення пасажирів і вантажів;

➤ розроблення основних принципів утворення за участю органів місцевого самоврядування та суб'єктів господарювання різних форм власності компаній, що здійснюють приміські пасажирські перевезення;

➤ утворення дочірніх підприємств Компанії, що провадитимуть діяльність, не пов'язану із залізничними перевезеннями;

➤ створення організаційно-правової основи для підвищення рівня конкуренції у сфері вантажних залізничних перевезень, механізму правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників і їх взаємодії з об'єктами інфраструктури залізниць.

На третьому етапі реформування (2011-2015 рр.) було заплановано проведення повного розмежування функцій з управління об'єктами інфраструктури залізниць і перевезеннями, для чого передбачається:

➤ створення умов для запобігання перехресному субсидюванню пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

➤ виведення із складу Компанії непрофільних виробництв і підприємств, не пов'язаних із залізничними перевезеннями, їх роздержавлення;

➤ утворення підприємств з перевезення пасажирів у далекому і приміському сполученні та розподіл між ними функцій обслуговування;

➤ створення фінансово-економічної моделі, що забезпечить чіткий і прозорий розподіл фінансових потоків за видами діяльності.

Основою управління фінансовою діяльністю Компанії та її філій на першому і другому етапах має стати планово-кошторисне фінансування, яке на третьому етапі буде застосовуватися лише до об'єктів інфраструктури.

Вирішення стратегічних завдань реформування залізничного транспорту потребує запровадження нових моделей управління персоналом, які можуть забезпечити соціально-економічну привабливість відповідних професій, підвищення якості праці, зміну принципів соціальної підтримки і посилення мотивації праці.

Основними засобами посилення мотивації праці повинні стати:

- зростання заробітної плати залізничників;
- створення механізму, що забезпечить виплату винагороди працівникам залежно від реальних результатів їх праці;
- стимулювання заінтересованості працівників у підвищенні ефективності виробництва.

Для забезпечення соціального захисту працівників галузі під час і після проведення реформування передбачається:

- реалізація соціальної політики на принципах партнерства з галузевими профспілками;
- розроблення і впровадження соціальних стандартів;
- вирішення проблем, пов'язаних із створенням належних умов праці та її оплати, у рамках галузевої угоди (колективного договору) Компанії;
- удосконалення системи медичного обслуговування та впровадження принципів медичного страхування.

Для забезпечення соціальної стабільності у разі скорочення кількості працівників у результаті реформування залізничного транспорту повинні здійснюватися відповідні заходи згідно з законодавством, галузевою угодою та колективними договорами.

Для удосконалення системи управління персоналом на залізничному транспорті передбачається покращення галузевої системи підготовки і підвищення кваліфікації кадрів і системи атестації керівників і фахівців галузі.

У ході реформування планується здійснити комплекс заходів щодо поліпшення екологічного стану, забезпечення безпеки перевезень, енергозбереження тощо.

Фінансування Програми здійснюватиметься за рахунок власних коштів залізниць і підприємств залізничного транспорту, а також коштів, передбачених у державному бюджеті на відповідний рік, та інших джерел.

16.4. Очікувані результати виконання Державної програми реформування залізничного транспорту

Виконання Програми дасть можливість:

➤ провести реформування залізничного транспорту і забезпечити його подальший розвиток, підвищити ефективність функціонування галузі;

➤ прискорити розвиток конкурентного ринку залізничних перевезень, утворення нових підприємств різних форм власності, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення.

Структурне реформування, зокрема реструктуризація активів, підвищить рівень інвестиційної привабливості національних залізниць.

Техніко-технологічна модернізація залізничного транспорту як результат реформування створить умови:

➤ для забезпечення прозорості фінансової діяльності;

➤ формування ринку транспортних послуг і підвищення рівня конкурентоспроможності операторських і транспортно-експедиторських компаній, що здійснюють перевезення за транзитними напрямками та в рамках міжнародних транспортних коридорів;

➤ вирішення питання щодо надання підтримки в закупівлі рухомого складу, будівництві об'єктів залізничного транспорту, що мають соціальне значення, і компенсації збитків, пов'язаних з пільговими перевезеннями;

➤ досягнення рівня європейських і світових стандартів, що сприятиме прискоренню темпів євроінтеграції та максимальній реалізації транзитного потенціалу держави.

Проведення реформування, крім підвищення ефективності діяльності галузі, дасть змогу досягти загальноекономічного результату за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування та експортування відповідно до європейських стандартів транспортних послуг.

16.5. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту

Нинішня структура власності в залізничному господарстві країн світу дуже різноманітна. З цим зіткнулася в 1991 р. комісія ЄС, коли спробувала реалізувати свою директиву № 91-440 про усунення монополізму в залізничному транспорті Європи. Зараз у Європі існують практично всі можливі схеми володіння залізничними активами. Депо, вагоноремонтні заводи, вокзали, вантажні станції і інша інфраструктура контролюються як держкомпаніями, так і безпосередньо державами через транспортні відомства (аналог російського МПС). Що ж стосується продажу послуг та операторської діяльності, то варіантів три: або державна монополія на перевезення, або конкуренція приватних і державних компаній-операторів, або ринок, відданий на відкуп кільком конкуруючим державним компаніям. Лише у Великобританії залізниці обслуговуються приватними компаніями.

У 1997 р. французький учений Гі Гіон проаналізував ефективність перетворення SNCF в комерційну компанію RFF і дійшов такого висновку: прямої залежності якості роботи залізниць від форми власності не існує. А досвід Японії, де держкомпанії-оператори конкурують з приватними операторами на недержавних залізницях, показує, що робити будь-які висновки про ефективність приватизації або націоналізації залізниць неможливо – все залежить від місцевих умов.

Зараз загальносвітова мережа магістральних залізниць по довжині ліній розподілена так: країни зони вільної торгівлі NAFTA (США, Канада, Мексика) – 23 %, країни-члени ЄС – 15 %, країни зони економічного співробітництва Mercosur (Південна Америка) – 8 %, Індія й Китай – по 6 %, інші – 42 %. Загальні капітальні вкладення в розвиток залізничного транспорту оцінюються приблизно в 70 млрд дол./рік, з яких 45 млрд припадає на інфраструктуру й 25 млрд – на рухомий склад. За даними Всесвітнього банку, у вагонному парку залізниць усього світу налічується близько 3,8 млн вантажних вагонів. Частка країн Європи в загальносвітових капітальних вкладеннях до рухомого складу найбільша, а саме близько 60 %.

За ними йдуть країни Азії й Тихоокеанського регіону – 20 %, Північної Америки – 18 % і Південної Америки – 2 %. Залізничний транспорт у країнах Європи й Америки перебуває в стадії змін, які стосуються всіх сторін його діяльності – від управління інфраструктурою до організації перевезень. Реструктуруються залізничні компанії, змінюються взаємовідносини між залізницями й користувачами їх послуг. Особливо яскраво це проявляється в секторі вантажних перевезень. Лібералізація залізничних перевезень поклала кінець державній монополії й дозволила новим перевізникам одержати доступ до національної і європейської мереж залізниць. Результатом цих змін стало істотне збільшення числа компаній-операторів на залізницях.

Фундамент реформування було закладено прийняттям директив ЄС (№91/440, 95/18, 95/19), за якими кожна країна – член ЄС зобов'язана:

- ✓ розділити облік витрат, що належать до обслуговування шляхів та іншої інфраструктури, і витрат на обслуговування залізничного рухомого складу;
- ✓ надати залізницям повну самостійність;
- ✓ оздоровити фінансове становище залізниць (списати або реструктуризувати борги);
- ✓ фінансувати перехідний процес реформування;
- ✓ соціально-фінансові функції можуть бути покладені на залізницю тільки за умови фінансової компенсації.

До початку проведення реформ у кожній країні було проведено досконалу підготовку законодавчої бази, а ключові напрями реформування прописано у «Білій книзі ЄС» із залізничного транспорту, виданій у 1996 р. Як основні положення концепції трансформації залізниць Європи визначено такі напрями: санація фінансів залізниць і списання боргів; відмова від перехресного субсидіювання пасажирських перевезень; державне фінансування інфраструктури; вільний доступ операторів до залізничної інфраструктури; технічна універсалізація залізниць, застосування ринкових принципів управління підприємствами залізничного транспорту, приєднання до єдиної системи ліцензування залізничних компаній країн-членів ЄС, гармонізація їх національного законодавства з директивами ЄС щодо

встановлення загальноєвропейських стандартів техніки безпеки та експлуатації залізничної мережі з метою забезпечення технічної та експлуатаційної сумісності між залізницями країн ЄС.

Проте, хоча всі країни Євросоюзу подальший розвиток залізничного транспорту вбачали у створенні конкуренції, кожна з них обрала свою індивідуальну форму реалізації плану залежно від особливостей розвитку національної економіки. Проаналізуємо процеси реформування системи залізничного транспорту Великобританії, Німеччини і Франції, які значно розрізняються між собою і є яскравим прикладом найбільш типових варіантів проведення трансформаційних процесів.

Аналіз корпоративних трансформацій у системах залізничного транспорту цих країн доцільно буде аналізувати на підставі виділення таких критеріїв: стан залізниць до початку реформування; передумови, напрями, результати реформування; переваги та недоліки, що виникли в результаті трансформацій.

Так, Великобританія обрала модель відділення інфраструктури від перевезень. До початку реформування була єдина державна компанія British Rail (BR). Передумовами реформування стали вичерпання можливості фінансування великих проектів із суспільних фондів; збитковість пасажирських перевезень. З-поміж основних напрямів реформування можна виділити розділення інфраструктури і перевезень, повну приватизацію системи залізничного транспорту, продаж франшиз на пасажирські перевезення, створення лізингових компаній, що надають в оренду рухомий склад, створення декількох операторів вантажних перевезень. У результаті проведення реформ у 1994 р. створено державну компанію Railtrack, яка повністю володіла інфраструктурою; до здійснення пасажирських перевезень було допущено 25 компаній-операторів (ТОС); створено три спеціальні лізингові компанії (ROSCO) (1994 приватизовано); адміністрація з пасажирських залізничних франшиз (OPRAF) контролює виконання угод із франшиз кожної ТОС; створено Rail Passenger Counsel (RPC), до компетенції якого входило розглядати справи пасажирів і звертати увагу регулювальних органів на проблеми споживачів; створено 6 операторів вантажних перевезень, однак 5 з них було куплено British, Welsh

& Scottish Railways (EWS), яка на тепер охоплює більш ніж 90 % вантажних залізничних перевезень Великобританії; за BR залишилась відповідальність за утримання інфраструктури Railtrack. У 2002 р. Railtrack викупила некомерційна компанія Network Rail, спеціально створена урядом. З 2005 р. функції Стратегічного управління залізничним транспортом було передано Департаменту транспорту. З 2006 р. повноваження Управління охорони праці і безпеки з затвердження програм безпеки в залізничній галузі було передано в Управління регулювання залізничного транспорту.

Переваги, отримані у процесі реформування:

- урядові гранди, надані компаніям галузі у 2005–2006 рр., збільшились на 21,1 % порівняно з 2004–2005 рр.;
- знизилась витрати на обслуговування інфраструктури;
- з'явилися додаткові послуги в поїздах і на вокзалах;
- скорочення субсидіювання урядом залізничного транспорту.

Недоліки реформування галузі залізничного транспорту:

- погіршилось утримання рухомого складу;
- наявність значної кількості суб'єктів залізничного транспорту, не об'єднаних спільною ідеєю, призвела до загострення конфлікту інтересів;
 - банкрутство інфраструктури;
 - з переходом до контрактних відносин ускладнилась інституційна структура, що призвело до зростання трансакційних витрат;
 - інвестиції в основні засоби у 2005–2006 рр. скоротилися на 33,1 %;
 - збільшилась кількість аварій на залізницях.

Німеччина обрала модель відділення інфраструктури від перевезень. До початку реформування залізниці Німеччини поділялися на залізниці ФРН і залізниці НДР. Передумовами реформування стало зростання заборгованості DB з 13,9 млрд марок у 1970 р., до 47 млрд у 1990 р., а у 1993 р. – до 67 млрд марок; зниження ефективності фінансово-господарської діяльності залізниць; витіснення автомобільним транспортом DB з ринку транспортних послуг; різке погіршення показників зношеності інфраструктури та рухомого складу внаслідок прийняття на баланс залізничного комплексу НДР.

У ФРН у період з 1950 по 1990 рр. частка залізниць у загальних обсягах вантажоперевезень скоротилась з 60 до 29 %, у перевезеннях пасажирів – з 36 до 6 %. Серед основних напрямів реформування доцільно виділити відділення державних функцій від підприємницьких; злиття майна залізниць ФРН і НДР і створення Федерального відомства з майна залізничного транспорту (BEV); передачу господарської складової Федерального відомства з майна залізничного транспорту Акціонерному товариству DB AG; відкритий доступ до використання залізничної мережі третіми особами; реструктуризацію і реорганізацію виробничих процесів. У результаті реформування залізниць Німеччини в 1994 р. було засновано Державне Акціонерне товариство «Deutsche Bundesbahn» (DB AG) зі статутним капіталом 4,2 млрд німецьких марок; у 1999 р. структурні підрозділи були відокремлені в самостійні акціонерні товариства, на базі яких відбулося створення багаторівневого концерну на чолі з холдинговою компанією. Нині холдинг DB AG об'єднує 5 акціонерних товариств, що забезпечують управління різними видами діяльності залізничного транспорту Німеччини:

- DB Cargo AG – вантажні перевезення, отримує доступ до інфраструктури на тих самих умовах і за того самого рівня плати, що й будь-яка компанія, що має ліцензію, що підтверджує її здатність безпечно здійснювати перевезення;

- DB Reise & Touristik AG – пасажирські перевезення далекого сполучення й туризм;

- DB Regio AG – пасажирські перевезення приміського сполучення. Це монополіст на ринку регіональних пасажирських перевезень, формує 46 % обороту DB, кожен четвертий службовець працює в такій компанії;

- DB Network AG – інфраструктура (шлях, контактна мережа, телекомунікації). Досі інфраструктура фактично залишається у власності держави, а її дохід формується за рахунок плати, що вноситься компаніями-операторами за використання інфраструктури;

- DB Station & Service AG – сервіс (вокзали й т. п.).

Переваги, отримані у процесі реформування:

- списання боргів із залізниць;

– інвестиції в нову інфраструктуру (DB щороку вкладало інвестиції в розмірі 15 млрд марок у модернізацію мережі, з 1994 р. DB інвестувала 54,5 млрд марок, а у 2002–2005 рр. інвестиції DB AG здійснювалися в розмірі 40 млрд євро);

– державні інвестиції для приведення в належний стан залізниць протягом 10 років реформ становили 34 млрд євро;

– суттєве посилення комерціалізації використання інфраструктури;

– прийняття на себе державою витрат з утримання персоналу та ліквідації забруднення навколишнього середовища через діяльність залізниці;

– відновлення рухомого складу, що використовується в далеких, регіональних і місцевих сполученнях.

Недоліки реформування системи залізничного транспорту:

– не підвищено надійність локомотивного парку;

– надлишкова бюрократизація, що стримує доступ конкурентів до послуг інфраструктури.

Франція [4, 8, 9, 11] обрала збереження єдності інфраструктури та перевізного процесу, а конкуренція та недискримінаційний доступ до інфраструктури незалежних перевізників забезпечується значним державним контролем і регулюванням.

У середині XIX ст. у Франції діяло 6 компаній, у концесію яким було передано залізниці. До 1937 р. всі залізничні концесії було передано під контроль державі (51 % акцій) та об'єднано в Національну залізничну компанію (SNCF), всі активи якої до 1983 р. були повністю викуплені державою. Пізніше було створено державну компанію «Національні залізничні мережі» (RFF), метою якої є забезпечення функціонування і фінансування інфраструктури. Передумовами реформування стало різке скорочення пасажирських перевезень залізничним транспортом, за винятком високошвидкісних; вантажооборот скоротився на 30 % з 1975 р.; заборгованість залізниці зросла до 134 млрд фр.; відбулося прогресуюче зниження норми прибутку та інвестицій у високошвидкісні лінії, не було стимулів для інвестицій з боку приватного капіталу.

Основні напрями реформування: RFF стає власником залізничної мережі і несе відповідальність за її інфраструктуру,

хоча функція управління залишається за SNCF; RFF бере боргові зобов'язання SNCF, пов'язані з фінансуванням інфраструктури в розмірі 25 млрд дол.; відповідальність за регіональні пасажирські перевезення передаються на рівень місцевої влади шести провінцій з правом розпоряджатися наданими державою відповідними фінансовими ресурсами.

У результаті проведення реформ за державою закріпленими залишилися такі питання: визначення основних характеристик мережі; розподіл фінансових коштів для RFF; розроблення стандартів безпеки, принципів і розміру плати за використання інфраструктури; функції контролю за RFF та SNCF. Компанія RFF несе відповідальність за модернізацію інфраструктури і є її власником; визначає цілі, принципи використання і утримання інфраструктури, взаємодіє зі службами управління рухом поїздів і його розподілу мережею, також отримує державні субсидії. Разом із цим фінансування RFF частково здійснюється з місцевих бюджетів: SNCF виконує перевезення як єдиний користувач мережі RFF, вносить RFF відповідні платежі; розробляє графік руху поїздів і контролює його виконання; виконує функцію управління рухом і експлуатацією від імені RFF; експлуатує і здійснює технічне обслуговування технічного обладнання та обладнання безпеки мережі.

Переваги реформування системи залізничного транспорту Франції:

- фінансове оздоровлення SNCF за рахунок звільнення її від обов'язків інвестування в інфраструктуру;
- будівництво нових ліній;
- зміцнення позицій у сфері міжнародних високошвидкісних перевезень;
- підвищення точності проходження пасажирських поїздів;
- підвищення якості обслуговування пасажирів.

До недоліків реформування залізничної галузі України слід віднести:

- старі методи управління: нерациональна організація використання рухомого складу і неадекватні правила експлуатації не дають можливості залізницям скорочувати витрати й оперативно реагувати на потреби клієнтів, внаслідок

чого, вибираючи вид транспорту, споживач віддає перевагу автомобільному транспорту;

– суттєві технічні проблеми зі станом рухомого складу, особливо локомотивного парку. Так, середній вік тепловозів становить 34 роки, а електровозів – 27 років. Зазначений фактор суттєво підвищує вартість технічного обслуговування і ремонту і знижує надійність роботи.

Таким чином, у цих країнах повною мірою не дотримувались положень, зазначених у директивах ЄС, а адаптували запропоновану модель залежно від стану залізничної галузі на момент реформування та економічної ситуації у країні. Позитивний досвід реформування свідчить, що залучати приватні інвестиційні ресурси в систему залізничного транспорту і підтримувати її ефективного функціонування можна не лише за рахунок роздержавлення і приватизації, але й за умови збереження державної форми власності.

Як показують дослідження, найбільш ефективним є варіант, коли перевізники є власниками інфраструктур, а розвиток конкуренції та недискримінаційний доступ до інфраструктури незалежних перевізників забезпечується збереженням державного регулювання та контролю. При цьому діють важелі, що стимулюють інвестування в розвиток інфраструктури та скорочення витрат на її утримання за рахунок підвищення ефективності. Оскільки Україна в подальшому планує інтеграцію в ЄС, питанню реформування системи залізничного транспорту має бути приділена значна увага, адже залізниці країн-кандидатів до вступу в ЄС можуть відігравати значну роль в умовах зростання мобільності населення і вантажообороту в різних напрямках.

16.6. Результати реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту

У рамках реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. і Транспортної стратегії України до 2020 рр. ПАТ «Укрзалізниця» проведена значна робота, зокрема:

- у 2012 р. в Україні запроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів, який є найсучаснішим видом перевезень і

прискореними темпами розвивається в багатьох країнах світу. Сьогодні швидкісним рухом в Україні охоплено напрямки перевезень, які користуються найбільшим попитом пасажирів: Київ-Харків, Київ-Львів, Київ-Дніпропетровськ, Київ-Трускавець, Київ-Запоріжжя, Київ-Одеса, Київ-Дружківка (Донецьк), Київ-Тернопіль;

- з метою підвищення надійності систем і вузлів нової техніки продовжуються роботи з модернізації та адаптації до роботи в Україні нових двосистемних електропоїздів імпортного виробництва, а з 2014 р. ПАТ «Укрзалізниця» розпочала експлуатацію швидкісного рухомого складу вітчизняного виробництва: на умовах фінансового лізингу залізничники придбали два швидкісних двосистемних електропоїзди, виготовлені ПрАТ «Крюківський вагонобудівний завод»;

- на основних напрямках залізничного руху виконано масштабні роботи з реконструкції, капітального та інших видів ремонту залізничної інфраструктури, зокрема модернізації колії, електрифікації дільниць, встановлення нових стрілочних переводів, реконструкції низьких пасажирських платформ, а також модернізації пристроїв залізничної автоматики, телемеханіки та зв'язку, які є складовою систем управління рухом поїздів на станціях і перегонах. У 2013 р. на основних напрямках руху модернізовано 276 км колії (укладено подовжені рейки без стиків), капітальним ремонтом відремонтовано 542,8 км колії, укладено нових і замінено 216 комплектів стрілочних переводів на загальну суму понад 1 млрд грн;

- залізничники працюють над проектами електрифікації пріоритетних залізничних напрямків, модернізації систем сигналізації і зв'язку, перерозподілу вантажних потоків і підвищення швидкостей руху та маси поїздів, впроваджують заходи щодо енергозбереження та зменшення експлуатаційних витрат, які дадуть змогу скоротити споживання дизельного палива на 77,2 тис. т і зменшити викиди в атмосферу на 250,9 тис. т/р;

- розпочалося будівництво нового Бескидського залізничного тунелю, який має забезпечити стабільне сполучення України з країнами Центральної та Південної Європи, обслуговування транзитних потоків і приєднання України до

транс'європейської мультимодальної транспортної мережі. Після завершення будівництва пропускна спроможність тунелю збільшиться з 47 до 100 пар поїздів на добу, а швидкість проходження зросте з 40 до 60 км/год;

- для збільшення пропускної спроможності залізничних під'їздів до портів Азово-Чорноморського басейну у 2013 р. ПАТ «Укрзалізниця» спільно з компанією «Трансінвестсервіс» (ТІС) здійснила модернізацію ділянки Чорноморська-Берегова, яка є частиною Одеської залізниці, – єдиного залізничного під'їзду до порту «Південний», що збільшує її пропускну спроможність з 32 до 44 пар поїздів на добу і дозволяє додатково доставити в порт більше 15 млн т вантажів на рік;

- у 2013 р. ПАТ «Укрзалізниця» придбано 723 вантажних напіввагони та 9 електровозів постійного струму, а упродовж 2014-2015 рр. залізничний парк було заплановано поповнити 11850 новими вантажними вагонами українського виробництва, здійснити модернізацію 334 пасажирських вагонів, 88 од. електропоїздів, 4 од. дизель-поїздів [15]. Разом з партнерами-вітчизняними виробниками ПАТ «Укрзалізниця» було заплановано налагодити виробництво пасажирських і вантажних електровозів;

- суттєво підвищено швидкість доставки вантажів прискореними контейнерними поїздами за рахунок скорочення часу стоянок, продовження дільниць технічного і комерційного огляду, зміни локомотива та локомотивних бригад. Наразі територією України організовано та курсує 14 контейнерних поїздів;

- удосконалено механізми тарифоутворення на послуги залізничного транспорту в напрямку забезпечення прозорості та підвищення обґрунтованості встановлених тарифів, зокрема протягом 2013 р. відповідними наказами Мінінфраструктури затверджено Методику розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом на основі нової класифікації пасажирських поїздів, Методику розрахунку тарифів на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу «ІнтерСіті+», Методику розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом;

- підвищено рівень комфортності послуг для пасажирів шляхом широкого впровадження системи резервування та

придбання електронних квитків на пасажирські перевезення, збільшення кількості зупинок у місті Києві під час руху поїздів далекого сполучення, виконання робіт зі створення належних умов для людей з обмеженими фізичними можливостями;

- у 2013 р. ПАТ «Укрзалізниця» здійснила дебютний випуск єврооблігації на ринку міжнародних боргових капіталів на суму 500 млн дол. США (термін погашення — 5 років, процентна ставка — 9,5 %). Випуск єврооблігацій дозволить вирішити цілий ряд нагальних завдань із фінансування першочергових капітальних вкладень та оптимізації кредитної заборгованості й надалі сприятиме всебічному розвитку державно-приватного партнерства в галузі.

Разом з цим, сприяючи випуску й купуючи облігації ПАТ «Укрзалізниця», міжнародні банки та інвестори фактично прокредитували очікування реального прогресу в реформуванні ПАТ «Укрзалізниця», оскільки, незважаючи на значну роботу, що проводилась з метою підвищення ефективності функціонування залізничної галузі протягом останніх років, прогрес у структурному реформуванні галузі був незначним і зведений, головним чином, до напрацювання нормативно-правової бази реформ:

- з метою розмежування функцій державного і господарського управління прийнято Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р. № 4442-VI, який визначає правові, економічні та організаційні умови утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, і Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23.02.2012 р. № 4443-VI;

- розроблено нову редакцію Статуту залізниць України, яким регулюватимуться відносини, пов'язані з організацією та здійсненням перевезень пасажирів і вантажів, а також відносини, що виникатимуть між усіма учасниками транспортного процесу;

- підготовлено і доопрацьовується проект Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція), який формує правову основу реалізації реформ, конкретизуючи і деталізуючи раніше затверджену Програму, удосконалює ринкові механізми господарювання на залізничному транспорті. Законом

передбачено механізм компенсації приватним інвесторам вартості внесених інвестицій на будівництво залізничних шляхів із подальшою передачею таких об'єктів інвестування в державну власність і закріплення їх на праві господарського відання за суб'єктом, уповноваженим державою, а також механізм державної підтримки залізничного транспорту в сегменті вантажних і пасажирських перевезень.

Утворення ПАТ «Укрзалізниця» згідно з прикінцевими положеннями Закону України № 4442-VI мало відбутися ще до кінця 2012 р., проте ухвалення відповідного урядового рішення відкладалось понад два роки. Враховуючи зазначене, прийняття Постанови КМУ від 25.06.2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі – Постанова) є по-справжньому доленосним рішенням для розвитку залізничного транспорту в Україні, оскільки дає можливість розпочати процес реформування Укрзалізниці в реальному режимі. Після проведення інвентаризації та незалежної оцінки майна підприємств залізничного транспорту, у тому числі майнових прав і державних пакетів акцій (часток), що вносяться до статутного капіталу товариства, і здійснення всіх інших необхідних процедур у встановленому порядку буде проведена реєстрація ПАТ «Українська залізниця», 100 % акцій якого належатиме державі, початок господарської діяльності товариства було заплановано на 1 січня 2015 р.

Формування нової організаційної структури УЗ дасть змогу залізничникам активніше працювати на ринку фінансових послуг, залучаючи більш дешеві та довгострокові ресурси на розвиток галузі, і приступити нарешті до масштабного технічного переоснащення галузі. Перехід від територіальної системи управління до вертикально-інтегрованої за основними видами діяльності дасть можливість суттєво покращити ефективність виробничих процесів. У процесі реформування фінанси всіх підприємств, що увійдуть до складу ПАТ «Українська залізниця», будуть консолідовані, налагоджена централізована платіжна дисципліна, здійснено розподіл видів діяльності та облік фінансових результатів за видами діяльності, забезпечено прозорість фінансової звітності по кожному з господарств (вантажні перевезення, інфраструктура, тяга, пасажирські

перевезення тощо). Вже в перший рік після початку активних перетворень очікується зростання таких показників, як боргова стійкість, продуктивність праці, скорочення адміністративного персоналу та покращення загальних витрат усіх шести залізниць, приведення їх до єдиного нормативу ПАТ «Укрзалізниця». Зокрема очікувало скорочення витрат у розмірі 1,2-1,4 млрд грн і близько 5 % штату ПАТ «Укрзалізниця», у тому числі до 40 % адміністративного персоналу вже до кінця 2014 р.

Початок реформування дасть змогу відновити всі діалоги з міжнародними фінансовими організаціями, західними партнерами щодо реалізації ключових проектів з оновлення рухомого складу, покращення інфраструктурної складової, колійного господарства та електрифікації. Разом з тим планується, що на початковому етапі реформування буде збережено цілісність української залізниці як структури, що обслуговує пасажирські та вантажні перевезення і володіє правом господарського відання залізничною інфраструктурою. У цей період, орієнтовно протягом двох років, відпрацьовувалися подальші етапи реформи, які впроваджуватимуться після відновлення ефективності залізниці, у зв'язку з чим вкрай важливо: 1) не втратити темп реформ, оскільки часу на «розгойдування» в умовах бойових дій, важкого стану економіки та необхідності скорішого приєднання до європейської транспортної системи після підписання Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС нема; 2) не відійти від суті реформ, спрямованих на підвищення ефективності і конкурентоспроможності залізничного транспорту України, його модернізацію і технічне оновлення шляхом демонополізації, посилення конкуренції, залучення приватного капіталу та впровадження ринкових механізмів розвитку галузі.

Вже зараз, на початковому етапі реалізації реформи, відчувається відомча зацікавленість ПАТ «Укрзалізниця» у збереженні свого монопольного становища на ринку залізничних перевезень. Про це свідчить поширення думки, що під час створення акціонерного товариства майже всі основні проблеми залізниці будуть вирішені, оскільки прозорість організації та фінансова ефективність нової структури надасть можливість залучити міжнародні кредити, оновити фонди і стабілізувати роботу залізничного транспорту. Також Мінінфраструктури має

намір ініціювати повернення навчальних закладів, що готують фахівців залізничної галузі, у сферу своєї відповідальності, хоч утримання об'єктів соціальної інфраструктури підприємствами - це рудимент з радянських часів, притаманний економіці, що базувалася на зовсім інших принципах організації як виробництва, так і суспільного споживання. Слід підкреслити, що прийняття рішення про утворення акціонерного товариства замість Державної адміністрації залізничного транспорту прийнято Урядом під сильним тиском міжнародних фінансових інститутів, зокрема попереджень з боку ЄБРР про зупинення фінансування діючих і нових проектів через відсутність прогресу в реформуванні. У цьому контексті затягування з доопрацюванням і штучне відтермінування дати прийняття Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція) унеможливить здійснення ринкових перетворень на залізничному транспорті і закріпить монопольне становище ПАТ «Українська залізниця» у сфері залізничних перевезень.

Згідно з розробленим Мінінфраструктури законопроектом ПАТ «Українська залізниця» зберігає статус привілейованої структури, оскільки буде повністю контролювати доступ до інфраструктури і одночасно виконуватиме функції національного оператора з перевезень. Не передбачено виділення тяги в конкурентний сегмент і перевізники змушені будуть укладати окремі договори з компанією на користування локомотивами. За законопроектом, тарифна система має стати більш гнучкою, зокрема інвестиційна складова в структурі тарифу стає нерегульованою, проте отримувати інвестиційну частину тарифу зможуть лише ті компанії, які затвердять і узгодять з ПАТ «Укрзалізниця» та низкою інших відомств свою інвестиційну програму, що створює підґрунтя для корупції. Значна диференціація тарифів зробить їх більш гнучкими, але може призвести до необґрунтованого підвищення їх рівня в разі встановлення зацікавленим Мінінфраструктури, а не незалежним регуляторним органом. Враховуючи зазначене, міністерству слід терміново доопрацювати законопроект «Про залізничний транспорт» (нова редакція), внести його на погодження КМУ, а потім на затвердження до ВРУ. Також КМУ необхідно передбачити більш активні дії щодо створення незалежного

регулятора – Національної комісії регулювання транспорту, яка б взяла на себе відповідальність за встановлення обґрунтованих тарифів, що регулюються, і участь у розподілі «ниток графіка» та забезпеченні рівних умов доступу до залізничної інфраструктури.

Суттєвою проблемою є те, що на сьогоднішній день відсутня єдина цілісна стратегія розвитку залізничного транспорту, яка визначила б основні цілі і механізми розвитку залізничного транспорту на перспективу. Реформування галузі необхідно проводити в поєднанні, координації та підпорядкованості цілям такої стратегії, маючи можливість своєчасно вносити корективи до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту і коригувати цільову модель ринку, звіряючись з практичними результатами реформування.

Вкрай важливо в короткі терміни розробити оптимальну економічну модель функціонування української залізниці, яка дозволить винайти ефективну форму співпраці ПАТ «Укрзалізниця» та приватного капіталу, держави, участі громад і забезпечить приплив інвестицій, оновлення основних фондів, перевезення пасажирів на збиткових маршрутах, у тому числі в приміському сегменті перевезень, утримання вокзалів і станцій.

Враховуючи підписання 27 червня 2014 р. в Брюсселі Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, доцільно врахувати європейський досвід у реформуванні залізничної галузі. Цілі політики ЄС стосовно залізниць визначено в Білій книзі «План розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» (2011 р.) і спрямовано на посилення позицій залізничного транспорту в конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності залізниці та заснування Транс'європейської залізничної мережі. Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств, активне залучення до фінансування розвитку інфраструктури коштів приватних перевізників.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Аксенов, И. М. Выбор конкурентных стратегий в сфере пассажирских перевозок [Текст] / И. М. Аксенов // Залізничний транспорт України. – 2002. – № 3. – С. 23-26.
2. Аксенов, И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок [Текст]: монография / И. М. Аксенов. – К.: Транспорт України, 2004. – 284 с.
3. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/32209.html.
4. Аналіз фінансового стану виробничої та комерційної діяльності підприємства [Текст]: навч. посібник / В. П. Шило, Н. І. Верхоглядова [та ін.]. – К.: Кондор, 2005. – 240 с.
5. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html.
6. Андреева, М. В. Формування собівартості пасажирських залізничних перевезень далекого сполучення в тарифних цілях [Текст]: дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04 / М. В. Андреева. – Харків: УкрДАЗТ, 2002. – 174 с.
7. Асеев, Д. К. Государственное регулирование естественных монополий в условия проведения структурной реформы: На примере железнодорожного транспорта [Текст]: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.01., 08.00.05 / Д. К. Асеев. – М.: РГБ, 2003. – 178 с.
8. Багров, В. П. Економічний аналіз [Текст]: навч. посібник / В. П. Багров, І. В. Багрова. – К.: ЦНЛ, 2006. – 160 с.
9. Балака, Є. І. Вдосконалення управлінського обліку як першочерговий крок комерціалізації на залізничному транспорті [Текст] / Є. І. Балака // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: технологія, економіка і управління: тези доповідей II-ї наук.-практ. конф. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 117–118.
10. Бандурка, О. М. Фінансова діяльність підприємства [Текст] / О. М. Бандурка, М. Я. Коробов, П. І. Орлов, К. Я. Петрова. – К.: Либідь, 1998. – 312 с.
11. Бараш, Ю. С. Управління залізничним транспортом країни [Текст] / Ю. С. Бараш; Дніпропетр. нац. ун-т залізн.

трансп. ім. В. Лазаряна. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Дніпропетровськ, 2006. – 259 с.

12. Бараш, Ю. С. Управління залізничним транспортом України [Текст]: монографія / Ю. С. Бараш. – 2-ге вид. перероб. і доп. – Дніпропетровськ: Видавництво Дніпропетров. нац. ун-ту залізнич. тр-ту, 2006. – 264 с.

13. Біла книга ЄС – Транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf.

14. Біла, О. Г. Фінансове планування і фінансова стабільність підприємств [Текст] / О. Г. Біла // Фінанси України. – 2007. – № 4. – С. 112 – 118.

15. Білоцький, С. С. Методи фінансового аналізу консолідованої фінансової звітності [Текст] / С. С. Білоцький // Інвестиції: практика та досвід. – 2008. – № 24. – С. 36-38.

16. Білик, М. Д. Фінансове планування на підприємстві в сучасних умовах [Текст] / М. Д. Білик // Фінанси України. – 2006. – № 4. – С. 133 – 141.

17. Бланк, І. А. Финансовый менеджмент [Текст] / І. А. Бланк. – К.: Ельга, 2008. – 724 с.

18. Бланк, І. О. Антикризисное финансовое управление предприятием [Текст]: учеб. пособие / І. О. Бланк. – К.: Центр учебной литературы, 2006. – 672 с.

19. Богомолова Н. І. Удосконалення фінансового планування на залізничному транспорті [Текст] / Н. І. Богомолова, О. О. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. С. 164–167.

20. Булгакова, І. М. Високошвидкісний рух [Текст]/ І. М. Булгакова // Залізничний транспорт. – 2007. – № 1. – С. 15-19.

21. Вісник «Укрзалізниці» проаналізували хід реформування залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/ru/publish/article?art_id=246466111&cat_id=244277212.

22. Відправлення вантажів залізничним транспортом за 2013 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

23. Внаслідок бойових дій на сході України залізнична інфраструктура зазнала пошкоджень на суму майже 900 млн грн

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/388642/.

24. Выгнанова, М. А. Оценка экономической эффективности корпоративных трансформаций в системе железнодорожного транспорта России [Текст]: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / М. А. Выгнанова. – М.: РГБ, 2003. – 193 с.

25. Витченко, М. Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта [Текст]: учеб. для техникумов и колледжей ж.-д. трансп. / М. Н. Витченко. – М.: Маршрут, 2003. – 240 с.

26. Гадзевич, О. І. Основи економічного аналізу і діагностики фінансово-господарської діяльності підприємств [Текст]: навч. посібник / О. І. Гадзевич. – К.: 2004, – 177 с.

27. Гончар, В. Перспективи розвитку та шляхи вдосконалення фінансового планування в сучасних умовах [Текст] / В. Гончар // Фінанси України. – 2007. – № 4. – С. 1 – 5.

28. Гетьман, О. О. Економіка підприємства [Текст]: підручник / О. О. Гетьман. – К.: ЦНЛ, 2006. – 488 с.

29. Господарський кодекс України № 436-IV від 16.01.2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=436-15>.

30. Головка, В. І. Фінансово-економічна діяльність підприємства: контроль, аналіз та безпека [Текст]: навч. посібник / В. І. Головка, А. В. Мінченко, В. М. Шарманська. – К.: ЦНЛ, 2006. – 648 с.

31. Господарський кодекс України [Текст]: офіц. текст: станом на 20 січ. 2007 р. – Харків: Одиссей, 2007. – 240 с.

32. Гриньова, В. М. Фінанси підприємств [Текст] / В. М. Гриньова, В. О. Коюда. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К.: Знання-Прес, 2004. – 424 с.

33. Деєва, Н. М. Фінансовий аналіз [Текст]: навч. посібник / Н. М. Деєва, О. І. Дедіков. – К.: ЦУЛ, 2007. – 328 с.

34. Директива 91/440 ЕЭС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообщества [Текст] // Official № L 237. – 1991. – С. 25–28.

35. Довідник основних показників роботи залізниць України (1997–2007 рр.) [Текст] / за кер. Н. В. Котіль; вик.

Н. В. Гринь, О. В. Савицька, О. В. Смокал [та ін.]. – К.: Вид-во ТОВ «Нескінченне джерело», 2009. – 44 с.

36. Довідник основних показників роботи залізниць України за 2002-2012 роки [Текст]. – К., 2013. – 198 с.

37. Дубіщев, В. П. Аналіз економічної моделі систематизації управління фінансово-інвестиційним потенціалом регіону [Текст] / В. П. Дубіщев, В. І. Іщук, С. М. Малинський // Економіка і регіон. – 2009. – №3. – С. 38-44.

38. Ейтутіс, Г. Д. Криза та перші підсумки її впливу на обсяги перевезень залізниць України [Текст] / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 3. – С. 38 – 41.

39. Ейтутіс, Г. Д. Методологічні підходи до проблем реформування залізничного транспорту на основі регіоналізації транспортного обслуговування [Текст] / Г. Д. Ейтутіс // Економіст. – 2009. – № 12. – С. 33 – 39.

40. Ейтутіс, Г. Д. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту [Текст] / Г. Д. Ейтутіс // Економіст. – 2009. – № 1. – С. 56 – 58.

41. Ейтутіс, Г. Д. Стратегія реформування залізничного транспорту України на основі регіоналізації транспортного обслуговування [Текст]: дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.03 / Г. Д. Ейтутіс. – К., 2010. – 452 с.

42. Ейтутіс, Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України [Текст]: монографія / Г. Д. Ейтутіс. – Ніжин: ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.

43. Ейтутіс, Г. Д. Транспортна логістика – основний напрям удосконалення перевізного процесу в умовах реформування залізничного транспорту України [Текст] / Г. Д. Ейтутіс, В. Д. Попов, О. В. Никифорок // Зб. наук. праць ДЕТУТ. – 2012. – № 21-22, Ч. 1. – С. 44-55.

44. Економіка підприємства [Текст]: підручник. / М. Г. Грещак, В. М. Колот, В. П. Наливайко [та ін.]; за ред. С. Ф. Покропивного. – К.: КНЕУ, 2006. – 526 с.

45. Економіка підприємства [Текст]: підручник / Й. М. Петрович, А. Ф. Кіт, Г. М. Захарчин [та ін.]. – 2-ге вид., випр. – Львів: Магнолія плюс, 2006. – 580 с.

46. Економічна теорія: політекономія [Текст]: підручник / за ред. В. Д. Базилевича [та ін.]. – 3-тє вид., перероб. і доп. – К.: Знання-прес, 2004. – 615 с.

47. Экономический анализ [Текст]: учебник / под общ. ред. Л. Т. Гиляровой. – 2-е изд., дополн. и перераб. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 615 с.

48. Єрєміна, М. О. Управление эффективностью работы комплекса пассажирского железнодорожного транспорта [Текст]: монографія / М. О. Єрєміна // Социально-экономические проблемы адаптации реального сектора в современных условиях. – Донецк: Изд-во «Ноулидж» (донецкое отделение), 2013. – 256 с.

49. Єрєміна, М. О. Збільшення дохідності залізниць за рахунок підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень в умовах реформування [Електронний ресурс] / М. О. Єрєміна // Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. – Київ, 2013. – № 1. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1714>.

50. Єрєміна, М. О. Визначення основних підходів до відтворення основних фондів підприємств залізничного транспорту України [Текст] / М. О. Єрєміна // Вісник ХНУ ім. Каразіна. – Харків, ХНУ, 2009. – № 840. – С. 14-18.

51. Єрєміна, М. О. Удосконалення методу розрахунку експлуатаційних витрат пасажирських залізничних перевезень [Текст] / М. О. Єрєміна, Ю. Є. Калабухін // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, № 254. – Т. VI. – 2009. – С. 1401-1405.

52. Єрєміна, М. О. Перерозподіл постійних витрат при розподілі вантажного та пасажирського руху за умов впровадження швидкісних та високошвидкісних залізничних перевезень в Україні [Текст] / М. О. Єрєміна // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2011. – С. 149-152.

53. Зайцева, І. Ю. Управление инвестициями в сфере локомотивного хозяйства [Текст] / І. Ю. Зайцева, Е. Ю. Кушнырь // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. статей. – Харків, 2005. – Вип. 12. – С. 190-193.

54. Зайцева, І. Ю. Фінансово-правові аспекти процесу інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі

ТЕМ-Т [Текст] / І. Ю. Зайцева // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. статей. – Харків, 2014. – Вип. 46. – С. 223-228.

55. Зайцева, І. Ю. Аналіз фінансово-правових відносин в процесі інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т [Текст] / І. Ю. Зайцева// Сучасні тенденції управління розвитком організаційно-економічних систем (новий погляд): колективна монографія / заг. ред. Р. Р. Тіміргалєєвої. – Сімферополь: ВД "АРІАЛ", 2014. – С. 473-483.

56. Зайцева, І. Ю. Дослідження впливу розвитку міжнародних транспортних коридорів на національну безпеку України [Текст] / І. Ю. Зайцева // Науковий вісник Буковинського фінансово-економічного університету. Економічні науки: зб. наук. праць. – Чернівці, 2014. – Вип. 27. – С. 374-382.

57. Зайцева, І. Ю. Інвестування як домінанта економічного розвитку підприємств залізничного транспорту [Текст] / І. Ю. Зайцева, О. О. Сиромятнікова // Економічний форум: зб. наук.-практ. статей. – Луцьк, 2013. – Вип. 3 – С. 173-177.

58. Зайцева, І. Ю. Передумови забезпечення конкурентоспроможності підприємства [Текст] / І. Ю. Зайцева, А. Ю. Шинкарчук // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. статей. – Харків, 2006. – Вип. 13. – С. 45-48.

59. Зайцева, І. Ю. Управління фінансовою складовою економічної безпеки підприємства [Електронний ресурс] / І. Ю. Зайцева// Інвестиції: практика та досвід. – 2014. – № 16. – С. 54-56. – Режим доступу: [http:// www.economy.nauka.com.ua](http://www.economy.nauka.com.ua).

60. Зайцева, І. Ю. Формування системи показників, що характеризують фінансову складову економічної безпеки транспортних підприємств [Електронний ресурс] / І. Ю. Зайцева // Ефективна економіка. – 2013. – №7. – Режим доступу: [http:// www.economy.nauka.com.ua](http://www.economy.nauka.com.ua).

61. Зайцева, І. Ю. Современный подход к определению составляющих экономической безопасности предприятия [Текст] / І. Ю. Зайцева // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – Вип. 253. – Т. 2. – С. 456-463.

62. Зайцева, І. Ю. Стратегія розвитку залізничного транспорту України [Текст] / І. Ю. Зайцева // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. статей. – Харків, 2012. – Вип. 38. – С. 302-304.
63. Зінь, Е. А. Планування діяльності підприємства: навч. посібник / Е. А. Зінь, М. О. Турченко. – К.: Професіонал, 2004. – 320 с.
64. Ізмайлова, К. В. Сучасні технології фінансового аналізу [Текст]: навч. посібник / К. В. Ізмайлова. — К.: МАУП, 2003. — 148 с.
65. Інформаційно-аналітичні матеріали [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Міністерства економіки України. – Режим доступу: [http //www.me.gov.ua](http://www.me.gov.ua).
66. Інформаційно-аналітичні матеріали [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Міністерства фінансів України. – Режим доступу: [http//www.minfin.gov.ua](http://www.minfin.gov.ua).
67. Інформаційно-аналітичні матеріали [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державного комітету статистики України. – Режим доступу: [http//www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
68. Кабмін утвердив фінплан «Укрзалізничці» з прибутком 635 млн гривень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/930265-kabmin-utverdil-finplan-ukrzaliznytsi-s-pribylyu-635-mln-griven.html>.
69. Кіхтева, Ю. В. Теоретичні дослідження процесу ТЕО вантажовласників залізничним транспортом в умовах ринкових відносин [Текст] / Ю. В. Кіхтева, О. С. Челмакова // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2012. – № 4 (57). – С. 50-53.
70. Ковалева, А. М. Финансы в управлении предприятием [Текст]: учеб. пособие / А. М. Ковалева. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 415 с.
71. Ковалев, В. В. Финансовый анализ: методы и процедуры [Текст]: учеб. пособие / В. В. Ковалев. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 560 с.
72. Кондратюк, О. М. Синергія інформації в управлінні витратами підприємства [Текст] / О. М. Кондратюк, О. В. Школа // Держава та регіони. – 2010. – № 6. – С. 253-255.

73. Кононенко, О. Аналіз фінансової звітності [Текст]: навч. посібник / О. Кононенко, О. Маханько. – Харків: Фактор, 2006. – 208 с.

74. Конституція України [Текст]: офіц. текст: [прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. зі змінами, внес. Законом України від 8 грудня 2004 р.: станом на 1 січня 2006 р.] – К.: Мін-во Юстиції України, 2006. – 124 с.

75. Копитко, В. І. Логістичний підхід до планування вантажних перевезень та комерційних операцій на залізничному транспорті [Текст] / В. І. Копитко, О. В. Орловська // Зб. наук. праць Дніпроп. універ. залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2013. – № 5. – С. 22-29.

76. Котелянець, В. Розвиток теорії управління витратами залізничного та інших видів транспорту [Текст] / В. Котелянець, М. Сергієнко // Зб. наук. праць КУЕТТ. Сер. Економіка і управління. – К.: КУЕТТ. – 2007. – № 9. – 26 с.

77. Кравченко, О. О. Проблемы реализации финансового планирования в Украине [Текст] / О. О. Кравченко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Сер. Економічні науки. – 2011. – № 4 (54). – С. 62 – 68.

78. Кравченко, О. О. Сучасні тенденції удосконалення фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті [Текст] / О. О. Кравченко // Зб. наук. праць Держ. екон.-технол. універ. трансп. Сер. Економіка і управління. – 2011. – Вип. 18. – Т. 2. – С. 58 – 65.

79. Кравченко, О. О. Методичні аспекти фінансового планування [Текст] / О. О. Кравченко // Зб. наук. праць Держ. екон.-технол. універ. трансп. Сер. Економіка і управління. – 2011. – Вип. 17. – С. 299 – 305.

80. Литвин, Ю. О. Фінансове планування на підприємствах в сучасних умовах [Текст] / Ю. О. Литвин, В. І. Матвійчук // Актуальні проблеми розвитку фінансово-кредитної системи України. – Донецьк: ДонНТУ, 2009. – С. 67 – 85.

81. Литвин, Б. М. Фінансовий аналіз [Текст]: навч. посібник / Б. М. Литвин, М. В. Стельмах. – К.: «Хай-Тек Прес», 2008. – 336 с.

82. Ломотько, Д. В. Сучасний стан впровадження логістики на залізничному транспорті [Текст] / Д. В. Ломотько, О. Ю. Кривич // Зб. наук. праць Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – 2013. – № 142. – С. 44-49.

83. Макаренко, М. В. Концепція та Програма реструктуризації на залізничному транспорті України [Текст]: Офіц. видання / М. В. Макаренко, Ю. М. Федюшин, Ю. М. Цветов [та ін.] // Мінтранс України. – К.: НАБЛА, 1998. – 145 с.

84. Манойленко, О. В. Антикризове управління в системі державного регулювання економікою [Текст] / О. В. Манойленко // Актуальні проблеми державного управління. – Дніпропетровськ: ДРІДУ НАДУ, 2003. – № 3(19). – С. 145 – 152.

85. Міжнародний Стандарт Бухгалтерського Обліку 1 (Мсбо 1) [Електронний ресурс]: [вид. Радою з Міжнародних стандартів бухгалтерського обліку зі змінами станом на 1 січня 2012 р.]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/929_013/print1389953920914235.

86. Методические рекомендации по определению экономической эффективности мероприятий научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте [Текст]. – М. : Транспорт, 1991. – С. 31–32.

87. Мец, В. О. Економічний аналіз фінансових результатів та фінансового стану підприємства [Текст]: навч. посібник. – К.: КНЕУ, 1999. – 132 с.

88. Мукмінова, Т. А. Укрзалізниця: 1991-2006 роки [Текст] / Т. А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 6. – С.19-31.

89. На сети «Укрзалізничці» ухудшились показатели использования грузового вагонного парка [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://railway-publish.com/index.php?page=news&s=2&y=2014&m=1&start=10>.

90. Наказ Міністерства економіки з питань європейської інтеграції «Про затвердження Порядку складання фінансового плану державним підприємством (крім казенного) і контролю за їх виконанням» від 27.05.2003 р. № 137 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ukraine.uapravo.net>.

91. Наказ Міністра транспорту України «Про реорганізацію відділків та державних підприємств по перевезенню вантажів та пасажирів» № 280 від 05.06.2000 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.insat.org.ua/phpfiles/menu/tk/info/index4.php>.

92. Овчинникова, Т. І. Проблеми пасажирського комплексу [Текст] / Т. І. Овчинникова // Сигнал. – 2008. – № 16 – С. 4-5.

93. Отложенный ремонт: сокращение вложений в инфраструктуру УЗ угрожает безопасности перевозок [Электронный ресурс] // Центр транспортних стратегий. – Режим доступа: http://cfts.org.ua/articles/otlozhennyu_remont_sokraschenie_vlozheniy_v_infrastrukturu_uz_ugrozhayet_bezopasnosti_perevozok_573?do=print.

94. Пасічник, В. Г. Організація виробництва [Текст]: підручник / В. Г. Пасічник. – К.: ЦНЛ, 2005. – 248 с.

95. Петрович, Є. М. Організація виробництва [Текст]: підручник / Є. М. Петрович. – К.: ЦНЛ, 2005. – 336 с.

96. Податковий кодекс [Електронний ресурс]: [офіц. текст: станом на 02 грудня 2010 року]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.

97. Положення «Про інвестиційні фонди і інвестиційні компанії» [Електронний ресурс]: [затв. Указом Президента України від 19 лютого 1994р. №55/94]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/55/94>.

98. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 3 «Звіт про фінансові результати» [Електронний ресурс]: [наказ Міністерства фінансів України із змінами і доповненнями № 87 від 31.03.1999 р.]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0397-99>.

99. Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України [Текст]: затв. Постановою Кабінету Міністрів України № 262 від 29.02.1996 р. // Зібрання постанов Уряду України. – 1996. – № 8. – С. 14-16.

100. Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення державної адміністрації залізничного транспорту України» № 356 від 14.12.1991 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=356-91-%EF>.

101. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390» № 1106 від 26.10.2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1106-2011-п>.

102. Постанова КМУ від 17 жовтня 2013 р. № 807 «Про внесення змін у Державну цільову соціальну програму розвитку в

Україні спортивної й туристичної інфраструктури в 2011-2022 роках» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/807-2013-%D0%BF>.

103. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні [Текст]: Постанова Верховної ради від 16 липня 1999 р. № 996-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 40. – С. 365.

104. Про порядок погашення зобов'язань платників податків перед бюджетами та державними цільовими фондами [Текст]: Постанова Верховної ради України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 10. – С. 44.

105. Равенков, А. Фінансове планування на підприємстві [Текст] / А. Равенков // Проблеми теорії та практики управління. – 2006. – № 4. – С. 72 – 78.

106. Румянцев, М. К. Реструктуризация как метод повышения эффективности железных дорог в условиях рынка [Текст] / М. К. Румянцев, М. Н. Румянцева // Реформирование естественных монополий (структурная реформа железнодорожного транспорта): сб. науч. трудов. – СПб.: СПбГУ ПС, 2001. – С. 42–44.

107. Сай, В. М. Планетарные структуры управления на железнодорожном транспорте [Текст]: науч. монография / В. М. Сай. – М.: ВИНТИ РАН, 2003. – 336 с.

108. Савицкая, Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия [Текст]: учеб. пособие / Г. В. Савицкая. – Минск; М.: ИП «Экоперспектива», 1998. – 395 с.

109. Семенов, А. Г. Аналіз та вдосконалення оплати праці [Текст] / А. Г. Семенов, А. І. Шарко // Держава та регіони. – 2010. – № 6. – С. 232-238.

110. Семенова, Д. А. Финансовое планирование как основа бюджетирования [Текст] / Д. А. Семенова // Финансы, учет, банки. – 2009. – Вып. № 1 (15). – С. 51–57.

111. Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства [Текст]: Офіц. документ «Біла книга» / Комісія Європейського співтовариства. – Брюссель, 30.07.96 СОМ (96) 421, остаточна редакція.

112. Сич, Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність [Текст]: монографія /

Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К.: Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 248 с.

113. Сич, Є. М. Проблеми організаційно-економічного розвитку дирекцій залізничних перевезень [Текст] / Є. М. Сич, Н. В. Устинович // Зб. наук. праць КУЕТТ. Сер. Економіка і управління. – 2005. – № 7. – С. 131 – 136.

114. Табакова, Н. З. Тарифи на пасажирські перевезення [Текст] / Н. З. Табакова // Сигнал. – 2008. – № 39 – С. 5-6.

115. Теличко, Р. К. Фінансове планування на малих та середніх підприємствах [Текст] / Р. К. Теличко // Фінанси України. – 2007. – № 8. – С. 14 – 16.

116. Терешина, Н. П. Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок [Текст] / Н. П. Терешина, А. В. Шобанов, А. В. Рышков. – М.: ВИНТИ РАН, 2005. – 240 с.

117. Трифонов, Н. І. Модернізація пасажирських вагонів [Текст] / Н. І. Трифонов // Сигнал. – 2008. – № 35 – С. 8-9.

118. У 2013 році прогнозується найбільший показник експорту за останні 17 років [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246952345&cat_id=244277212.

119. Укрзалізниця в этом году планирует приобрести 59 грузовых электровозов [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/881080-ukrzaliznytsya-v-etom-godu-planiruet-priobresti-59-gruzovyih-elektrovozov.html>.

120. Укрзалізниця в 2014 році відновить 326 км залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://business tv.com.ua/news/ukrzaliznitsya_v_2014_rotsi_vidnovit_326_km_zalznitsi-106.html.

121. Укрзалізниця оновлює рухомий склад [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/363088/.

122. Укрзалізниця безкоштовно перевезла із зони АТО понад 2,1 тис. пасажирів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247497826&cat_id=244277212.

123. Укрзалізниця готує замовлення для вітчизняних виробників рухомого складу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247300777&cat_id=244277212.

124. Укрзалізниця збиткова через скорочення перевезень вантажів та пасажирів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uzhgorod.net.ua/news/55818>.

125. Укрзалізниця працює над збільшенням полігону електрифікованих колій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/print/36644.html>.

126. Філінков, О. Розміри підприємств і собівартість продукції [Текст] / О. Філінков // Економіка України. – 2003. – № 9. – С.50.

127. Фінансово-економічний аналіз [Текст]: Підручник / П. Ю. Буряк, М. В. Римар, М. Т. Бець та ін.; Під заг. ред. П. Ю. Буряка, М. В. Римара. – К.: ВД "Професіонал", 2004. – 528 с.

128. Фінанси підприємств [Текст]: підручник / за ред. А. М. Поддєрьогіна. – К.: КНЕУ, 2005 – 471 с.

129. Цал-Цалко, Ю. С. Фінансова звітність підприємства та її аналіз [Текст]: навч. посібник / Ю. С. Цал-Цалко. – 2-ге вид, перероб. і доп. – К.: ЦУЛ, 2002. – 360 с.

130. Цветов, Ю. М. Проблеми та основні напрямки реформування системи залізничного транспорту України [Текст] / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов [та ін.]. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.

131. Шандова, Н. В. Використання собівартості для прийняття управлінських рішень [Текст] / Н. В. Шандова // Фінанси України. – 2003. – № 2. – С. 20.

132. Юхновський, І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи [Текст] / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова; за ред. І. Р. Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с.

133. Якименко, Н. В. Застосування логістичного підходу в діяльності транспортної системи [Текст] / Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 45. – С. 259-262.

ГЛОСАРІЙ

Абсолютне вивільнення оборотних коштів — це пряме скорочення потреби в оборотних коштах проти попереднього періоду за одночасного збільшення обсягу виробництва (реалізації).

Акредитив (покритий, непокритий, відкличний, безвідкличний) — це договір, що містить зобов'язання банку-емітента, за яким цей банк за дорученням клієнта зобов'язаний виконати платіж на користь бенефіціара або доручити іншому (виконуючому) банку здійснити платіж.

Багажний тариф застосовується при обчисленні вартості перевезень багажу, вантажобагажу в багажних вагонах.

Вексель (переказний (тратта), казначейський, приватний, фінансовий, товарний (комерційний), простий (соло-вексель) та ін.) — це фінансовий документ, що регламентує розрахунки з відстрочкою платежу між постачальником (отримувачем коштів) і покупцем (платником).

Виробничі основні засоби є частиною основних засобів, яка бере участь у процесі виробництва тривалий час, зберігаючи при цьому натуральну форму. Вартість основних виробничих засобів переноситься на вироблений продукт поступово, частинами, у міру використання. Поновлюються основні виробничі засоби через капітальні інвестиції.

Витрати на збут — це витрати, пов'язані з реалізацією продукції.

Відносне вивільнення оборотних коштів виникає тоді, коли внаслідок поліпшення їх використання підприємство з тією самою сумою оборотних коштів або з незначним їх зростанням у плановому році збільшує обсяг виробництва.

Відтворення основних виробничих засобів це процес безперервного їх поновлення. Розрізняють просте і розширене відтворення.

Власні фінансові ресурси включають внески засновників підприємства, амортизаційні відрахування; прибуток, який використовується у вигляді засобів, резервів у процесі господарської діяльності.

Додаткові збори – це плата за різні послуги, надані при перевезеннях вантажів і пасажирів, вартість яких не включена в тарифи на їх перевезення.

Дохід є виручкою підприємства від реалізації продукції, надання послуг і виконання робіт без урахування податку на додану вартість та акцизний збір.

Дохідні надходження залізниць являють собою суму грошових коштів, отриману залізницями за перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти і від додаткових зборів.

Доходом залізниці є сума грошових коштів, отриманих залізницею за виконані перевезення, надані послуги та реалізовану продукцію.

Експлуатаційні витрати залізниць – це величина, яка припадає на одиницю продукції, утворює собівартість залізничних перевезень, що відображує грошове вираження витрат залізниць щодо здійснення перевізного процесу, до яких входять витрати на спожиті засоби виробництва і на оплату праці працівників; являють собою загальну величину їх витрат у ціннісному, грошовому вираженні на виплату заробітної плати та спожиті засоби виробництва для здійснення залізничних перевезень.

Загальний пасажирський тариф застосовується для обчислення вартості проїзду пасажирів у всіх видах пасажирських поїздів і категоріях вагонів внутрішнього сполучення.

Залишкова сума доходних надходжень – це доходи за рухому вантажну операцію або доходи за перевезення вантажів у прямому сполученні.

Інвестиції – це всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються на тривалий термін у підприємницьку діяльність і приносять певний вид ефекту від неї.

Інвестиційна діяльність – це головна форма реалізації економічної стратегії галузі, основа забезпечення зростання її операційної діяльності. Усі завдання економічного розвитку підприємств залізничного транспорту потребують оновлення складу його операційних активів (рухомого складу, інфраструктури).

Інвестиційна діяльність галузі – це досить довготерміновий процес і тому вона повинна здійснюватися з урахуванням напрямків стратегічного розвитку. Водночас процес реалізації стратегії має бути гнучким і таким, що дозволить внести певні корективи залежно від значних змін зовнішнього середовища.

Інвестиційна діяльність залізничної галузі – це головна форма реалізації виробничої, економічної та фінансової стратегії галузі.

Інвестиційний потенціал залізничного транспорту – це сукупність матеріальних, фінансових, інтелектуальних і кадрових ресурсів підприємств залізничної галузі, які можуть бути використані в інвестиційній діяльності у формі капітальних вкладень і забезпечать підвищення рівня її ефективності.

Інвестиційні витрати – це вартість предмета лізингу; витрати на митні процедури; комісійна винагорода торговельного агента; транспортні витрати, пов'язані з доставкою предмета лізингу; витрати на збереження предмета лізингу до моменту його введення в експлуатацію; витрати на встановлення та монтаж; витрати на навчання персоналу; інші витрати.

Інноваційний потенціал – це можливість підприємств досягти цілей за рахунок реалізації інноваційного проекту.

Інтелектуальний потенціал – це здатність придбати і генерувати інтелектуальні знання, є передумовою для ефективної діяльності та посилення конкурентних позицій залізничного транспорту.

Інфраструктурний потенціал залізничного транспорту – це технологічний комплекс, що включає залізничні шляхи сполучення, залізничні станції, пристрої енергопостачання, зв'язку, сигналізації, централізації, блокування, інформаційні комплекси і систему управління рухом та ін., що забезпечують функціонування єдиного комплексу перевезень залізничним транспортом загального користування.

Кадровий потенціал підприємств залізничного транспорту визначає можливості трудового колективу, як цілісної системи, виконує покладені на нього функції для досягнення цілей перспективного розвитку.

Капітальне будівництво: введення в дію виробничих потужностей і найважливіших об'єктів, ліміти капітальних вкладень.

Капітальні вкладення – це матеріальні, грошові й трудові затрати на створення нових, а також на розширення, реконструкцію й модернізацію діючих основних фондів залізничного транспорту.

Коефіцієнт реальної вартості основних виробничих засобів у майні підприємства визначається як відношення вартості основних виробничих засобів (за вирахуванням суми їхнього зносу) до вартості майна підприємства.

Контролінг інвестицій – це тільки управління інвестиційними ризиками, а й створення потужної інформаційно-аналітичної бази (у тому числі з інформацією щодо макроекономічних показників, їх динаміки, прогнозу, відслідкування взаємовпливу та взаємозв'язку з показниками

розвитку залізничного транспорту, аналітичної оцінки впливу кризових явищ тощо), управління системою інвестиційного планування.

Матеріально-технічне постачання: об'єм поставок основних видів рухомого складу і інших матеріально-технічних ресурсів.

Методи інвестування – це способи залучення інвестиційних ресурсів з метою фінансового забезпечення проекту.

Механізм інвестування на залізничному транспорті – це поєднання форм і методів галузевого інвестування, що забезпечується шляхом реалізації концепції інвестиційного контролінгу та наявності функціональних підсистем – моніторингу та діагностики факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, фінансового прогнозування і планування, організації, ресурсного забезпечення (у тому числі фінансового), обліку, аналізу, контролю за протіканням інвестиційного процесу тощо.

Невиробничі основні засоби – це житлові будинки та інші об'єкти соціально-культурного й побутового обслуговування, які не використовуються в господарській діяльності і перебувають на балансі підприємства.

Непрямі витрати – це експлуатаційні витрати, які відносяться на собівартість того чи іншого виду перевезень за допомогою попереднього розподілу за відповідними вимірниками.

Оборотні засоби – сукупність оборотних фондів і фондів обігу.

Оборотні фонди – це частина виробничих фондів підприємства, яка повністю споживається в кожному технологічному циклі виготовлення продукції і повністю переносить свою вартість на вартість цієї продукції.

Одноразові платежі застосовуються відразу ж після поставки об'єкту лізингу та підписання сторонами акта приймання обладнання.

Основні засоби – це матеріальні цінності, що використовуються у виробничій діяльності підприємства понад один календарний рік з початку введення їх в експлуатацію, а також предмети вартістю за одиницю понад 500 гривень (за ціною придбання), що переносять свою вартість на вартість продукції поступово, протягом всього терміну використання.

Основні засоби підприємства включають основні виробничі й невиробничі засоби.

Основні фонди залізничного транспорту – це засоби праці, які повністю або частково зберігають свою натуральну речову форму протягом багатьох виробничих циклів і переносять свою вартість на собівартість продукції – перевезення.

Питомі капітальні вкладення – це сума капітальних вкладень у розрахунку на 1 км колії, 100 м² площі будівлі, 1 пас. км або 1 ткм тощо.

Платежі з авансом (депозитом) – це часткова передоплата в момент підписання лізингової угоди, яка потім вираховується з загального обсягу лізингових платежів, а сума, що залишилася, погашається за встановленим порядком.

Платіжна вимога містить вимогу стягувача (або отримувача за договірною списання) до банку, що обслуговує платника, здійснити без погодження з платником перерахування належної суми коштів з рахунка платника на рахунок отримувача.

Платіжна вимога-доручення – це комбінований розрахунковий документ, який складається з двох частин. Верхня частина – вимога підприємства-постачальника до підприємства-покупця сплатити вартість товару, виконаних робіт чи послуг. Нижня частина – доручення покупця (платника грошових коштів) банку, який його обслуговує, перерахувати належну суму коштів з його рахунка на рахунок постачальника.

Платіжне доручення містить письмове доручення платника банку, який його обслуговує, про списання зі свого рахунка зазначеної суми коштів та її перерахування на рахунок одержувача.

Податковий кредит – це сума витрат, зазначених платником податку – резидентом у зв'язку з придбанням товарів (робіт, послуг) у резидентів протягом звітного періоду, на суму яких дозволяється зменшення суми його загального річного оподатковуваного доходу, одержаного за наслідками такого звітного року, у випадках, визначених Законом.

Податок – це обов'язковий внесок у бюджет або позабюджетні фонди, який здійснюють платники на умовах, визначених чинним законодавством.

Позичені та залучені кошти використовуються підприємством за браком власних фінансових ресурсів на капітальні вкладення.

Приміський тариф застосовується при обчисленні вартості проїзду в приміських, місцевих електро- і дизель-поїздах і поїздах, сформованих із класних вагонів з локомотивною тягою без нумерації місць у вагонах.

Просте відтворення основних засобів здійснюється в тому самому обсязі, за якого відбувається заміна окремих зношених частин основних засобів або заміна старого устаткування на аналогічне, тобто тоді, коли постійно відновлюється попередня виробнича потужність.

Прямими витратами називаються експлуатаційні витрати, які прямо з облікових документів можуть бути віднесені на собівартість вантажних або пасажирських перевезень.

Реальне інвестування – це форма реалізації стратегії економічного розвитку галузі, яка дозволяє залізниці бути конкурентоспроможною та розширювати власний сегмент на транспортному ринку.

Ресурсний потенціал залізничних підприємств – це сукупність всіх існуючих ресурсів, використання яких у даному періоді і в перспективі принесе підприємствам економічний ефект.

Розрахункова собівартість визначається для цілей обґрунтування змін технології виробництва, використання нових видів устаткування, виробництва нових видів продукції, розширення виробництва та ін.

Розрахунковий чек – це розрахунковий документ, що містить письмове доручення власника рахунка (чекодавця) банку-емітенту, у якому відкрито його рахунок, про сплату чекодержателю зазначеної в чеку суми коштів.

Розширене відтворення основних засобів передбачає кількісне та якісне збільшення діючих основних засобів або придбання нових основних засобів, які забезпечують вищий рівень продуктивності устаткування.

Собівартість перевезень є комплексним економічним показником, що оцінює в порівнянному вартісному вигляді витрати всіх видів ресурсів на здійснення перевезень.

Собівартість продукції являє собою грошове вираження витрат підприємства, що припадають на одиницю продукції.

Упровадження нової техніки: основні завдання з виконання науково-технічної програми, освоєння і упровадження нової техніки, основні показники технічного рівня залізниці.

Фактична собівартість продукції визначається за даними фінансової і статистичної звітності підприємств про обсяги виробництва за видами продукції та фактичних витратах.

Фінансове планування становить процес розроблення системи фінансових планів і планових (нормативних) показників щодо забезпечення розвитку підприємства необхідними фінансовими ресурсами та підвищення ефективності його фінансової діяльності в майбутньому періоді.

Фінансовий план – план діяльності та розвитку підприємства на визначений період, виражений у грошовій формі.

Фінансовий потенціал залізничного транспорту – це сукупність вже наявних грошових ресурсів, які можуть бути використані для вирішення інвестиційних програм, включаючи здатність даних ресурсів генерувати доходи.

Фонд грошових коштів – це фонд, необхідний для оплати вартості матеріальних ресурсів, споживаних у процесі виробництва, для оплати праці і нарахувань на соціальне страхування, а також для фінансування капітальних вкладень в розвиток матеріально-технічної бази транспорту і на інші потреби, передбачені у фінансовому плані.

Фондовіддача показує наскільки ефективно використовуються діючі і введені основні фонди. Визначається відношенням обсягу продукції, суми доходу або прибутку до середньорічної вартості основних виробничих фондів.

Фондомісткість – величина, обернена до фондівіддачі (визначається за перевернутою формулою). Визначається сумою основних виробничих фондів, яка припадає на одиницю продукції, або на 1 грн доходу чи прибутку.

Фондоозброєність характеризує наскільки працівники озброєні основними виробничими фондами і визначається відношенням середньорічної вартості основних виробничих (ОВФ) фондів до кількості працівників експлуатаційного контингенту ($Ч_n$).

Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) розраховується шляхом вирахування з доходу від реалізації продукції податку на додану вартість, акцизного збору, інших зборів або податків з обороту та інших відрахувань з доходу.

