

УДК 330.115.388.656

Юлія Козинець

НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ АНАЛІЗУ ФІНАНСОВОГО СТАНУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

В статті розглядаються питання удосконалення фінансового стану залізничного транспорту, його стійкості та стабільності. Визначено низку позитивних факторів у діяльності та розвитку залізничного транспорту, а також основні напрями реформування галузі.

Ключові слова: фінансовий стан, реформування, удосконалення, стійкість, стабільність, залізничний транспорт.

В статье рассматриваются вопросы усовершенствования финансового состояния предприятий железнодорожного транспорта, его стойкости и стабильности. Выделены негативные и позитивные факторы деятельности и развития железнодорожного транспорта, а также основные направления реформирования отрасли.

Ключевые слова: финансовое состояние, реформирование, усовершенствование, стойкость, стабильность, железнодорожный транспорт.

In the article are considered questions of improvement of the financial state of railroads, his firmness and stability. Are highlighted the negative and positive factors of performance and development of railroads and the main directions of the branch reforming.

Keywords: financial state, reformation, improvement, firmness, stability, railroads.

Постановка проблеми. Фінансовий стан та якість функціонування залізничного транспорту має велике значення в економічному та соціальному розвитку держави. Значний інтегральний ефект інноваційних впроваджень саме на залізничному транспорті неодноразово доводили вчені та фахівці галузі. Проте, динамічне і нестационарне зовнішнє середовище потребує розробки нових заходів щодо покращення роботи залізниць України. Зазначене набуває певної гостроти внаслідок очікуваних змін щодо права власності та статусу Укрзалізниці під кутом зору реального втілення Концепції державної програми реформування залізничного транспорту [1-7].

За останні роки на залізничному транспорті України, на жаль, спостерігається негативна тенденція до погіршення фінансового стану підприємств галузі. Значний моральний та фізичний знос основних засобів виробництва, відсутність фінансування з боку держави та неповне покриття перевезень пільгового контингенту споживачів призводить до поступового втрачання конкурентних переваг на ринку вантажних та пасажирських перевезень країни. Майже щорічне скорочення пасажирообігу на залізницях за одночасного зростання експлуатаційних витрат призводить до росту негативного фінансового результату.

© Козинець Ю. А., 2012

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Тому актуальність проблеми обумовлена необхідністю вжиття кардинальних заходів для удосконалення аналізу фінансового стану на залізничному транспорті з метою підвищення інвестиційної привабливості галузі, її конкурентоспроможності, збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг, покращення стану виробничо-технічної бази і технологічного рівня перевезень, які за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним і практичним питанням удосконалення фінансового стану на залізничному транспорті в сферу економіки присвячені роботи представників різних наукових шкіл. Так, питання фінансування на залізничному транспорті, пошуку шляхів підвищення конкурентоспроможності та доходності залізниць перебувають у полі зору багатьох вчених та фахівців галузі. Зазначеній проблемі присвячені наукові праці провідних вчених та спеціалістів з розвитку та реформування галузі, зокрема, І. Аксьонова, Ю. Бараша, Н. Богомолової, О. Вовка, В. Диканя, Г. Ейтутіса, О. Кравченко, Ю. Кулаєва, М. Макаренка, В. Пасічника, Л. Позднякової, Ю. Цветова та багатьох інших.

Метою даної статті є дослідження сутності, завдань і необхідності системного аналізу фінансового стану на залізничному транспорті, а також дослідження існуючих методик аналізу фінансового стану на залізничному транспорті та надання пропозицій щодо їх вдосконалення.

Викладення основного матеріалу. 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 даний час залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у 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. 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 залізниці України [8].

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 та споживачів їх послуг.

Фінансовий стан підприємства, його стійкість і стабільність залежать від результатів його виробничої комерційної й фінансової діяльності. Якщо виробничий і фінансовий плани успішно виконуються, то це позитивно впливає на фінансове становище підприємства в цілому. І навпаки, у результаті недовиконання плану по виробництву й реалізації продукції відбувається підвищення її собівартості, зменшення виторгу й суми прибутку і, як наслідок, погіршення фінансового стану підприємства і його платоспроможності. Отже, стійкий фінансовий стан не є щасливою випадковістю, а підсумком грамотного, умілого управління всім комплексом факторів, що визначають результати господарської діяльності підприємства.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Стійке фінансове становище буде впливати на виконання виробничих планів і забезпечення потреб виробництва необхідними ресурсами. Тому фінансова діяльність як складова частина господарської діяльності повинна бути спрямована на забезпечення планомірного генерування грошових ресурсів, виконання розрахункової дисципліни, досягнення раціональних пропорцій власного й позикового капіталу та ефективного його використання [12-14].

Проведений аналіз літератури, присвяченої фінансам підприємств і фінансовому менеджменту, свідчить про відсутність адаптованої та придатної для практичного використання у щоденній господарській діяльності залізничних підприємств економіко-математичної моделі для оцінки залежності показників зведеної фінансової звітності залізниці від економічних показників її структурних підрозділів.

Сьогодні розвиток та функціонування підприємств залізничного транспорту відбувається за умов постійно змінюваних загальноекономічних ситуацій та залежить від соціально-політичного стану країни. Оцінити якість та прозорість фінансової звітності можна за допомогою, системи діагностичних показників–індикаторів, таких, як показники ліквідності та ділової активності, фінансової стійкості та рентабельності тощо.

Виникнення проблем у діяльності та розвитку залізничного транспорту зумовлене рядом негативних факторів, зокрема:

- прогресуючим старінням основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів становить 56 відсотків, у тому числі рухомого складу – 68 відсотків. Потребує істотної модернізації інфраструктура залізниць. Протяжність колій, ремонт яких не проведено своєчасно, досягла 30 відсотків загальної протяжності. Внаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів, створюється реальна загроза безпеці руху на залізничному транспорті, виникнення техногенних катастроф;

- відсутністю державної підтримки інноваційного розвитку галузі та недосконалістю законодавчої бази у частині залучення інвестицій;

- низькими тарифами на перевезення пасажирів і відсутністю дієвого механізму компенсації збитків під час надання суспільних послуг, що призводить до перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Збитки від таких перевезень тільки у 2005 році перевищили 2 млрд грн, що значно обмежує можливість техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту [10-11].

Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. Залізницею здійснюється 46% від загальних перевезень, але закордонних перевезень – лише 14%. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль Е-30, що бере початок в Берліні, перетинає Україну за маршрутом Мостиська – Львів – Київ і йде далі до Москви. Вона ж на території Польщі перетинається з швидкісними магістралями Е-59 та Е-65 і створює можливість швидкісного залізничного сполучення практично між усіма державами Європи.

За функціональними особливостями залізничний транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це зв'язано з тим, що транспорт виступає необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, в тому числі пасажирських перевезень.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Пасажи́рський залі́зничний транспорт є галуззю невиробничої сфери і належить до інфраструктурних галузей. Вантажний транспорт – галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, вантажний транспорт є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача.

Залізничний транспорт України відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну – у зовнішньодержавних економічних зв'язках України. На нього припадає основна частина вантажообороту і перевезень пасажирів. Цей вид транспорту поєднує у собі важливі техніко-економічні показники: регулярність руху і високу швидкість перевезень, велику пропускну і провізну спроможність.

Зокрема, галузева структура народного господарства та його територіальна організація, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту.

При цьому економіко-географічне положення істотно вплинуло на проходження транзитних магістралей, трубопроводів, формування транспортних вузлів змішаного типу. Рівнинний рельєф сприяє повсюдному розміщенню шляхів сполучення [15-16].

Зараз значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. Якщо розглядати пасажирські перевезення, то проблемою є відсутність належного рівня сервісу на залізничних вокзалах та в самих поїздах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги (відеозал, дитячі вагони). Все це робить подорож залізницею малоприємною для пасажирів. Щодо вантажоперевезень, то тут проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, занепад гілок, що рідко використовуються. Вирішення цих проблем потребує значних капіталовкладень, але основною проблемою є пошук необхідних коштів.

Необхідними умовами для 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 та організаційно-правової форми господарювання з нормами європейського законодавства;
- стимулювання підприємницької ініціативи, посилення мотивації праці та підвищення рівня соціальної захищеності залізничників.

Основними напрямками реформування галузі є:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;
- утворення єдиного суб'єкта господарювання на базі Укрзалізниці, 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

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

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.

По Україні відбувається повсюдне оновлення станційної інфраструктури, частково оновлюються самі залізничні вітки, виділяється чимала частина коштів на придбання і виробництво нових залізничних вагонів та тепловозів.

У цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств. Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням і вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку.

Недоліками залізничного транспорту є:

- необхідність створення великої інфраструктури, що потребує значних витрат, причому інколи не тільки з боку комерційних структур, а й урядів (останні можуть виявляти, а можуть і не виявляти бажання підтримувати залізницю в належному стані, будувати мости, вокзальні споруди);
- порівняно відчутне зростання витрат за збільшення відстані транспортування (якого немає, наприклад, при використанні морського транспорту), що інколи робить нерентабельними перевезення відносно дешевих вантажів;
- необхідність здійснення перевантажень на інші види транспорту у разі міжконтинентальних та інших перевезень, які передбачають використання й інших видів транспорту.

Зважаючи на викладене вище, можна виділити узагальнені переваги та недоліки залізничного транспорту. Його перевагами є:

- відносна економічність (порівняно із автомобільним та авіаційним транспортом);
- можливість використання різних видів тари та форм перевезень (зокрема, за допомогою контейнерів, а також насипом та наливом);
- гнучкість доставки, навіть з можливістю доставки «до дверей» за умови наявності необхідних під'їзних шляхів;
- незалежність від кліматичних умов та фактора сезонності.

Висновки. Розглянуті у даній статті негативні та позитивні фактори, що прямо або опосередковано впливають на діяльність та розвиток залізничного транспорту повинні стати чинниками, що будуть визначати основні напрямки реформування галузі. Тоді нестабільність зовнішнього і внутрішнього середовища не призведе до значного погіршення фінансового стану залізничного транспорту, його стійкості та стабільності.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ЛІТЕРАТУРА

1. *Організаційно-економічний механізм реформування залізничного транспорту* / М. В. Макаренко, Т. І. Лозова, Г. Ю. Олійник, М. П. Снітко, Н. С. Соколовська, Ю. П. Труханов. – К. : КУЕТТ, 2007. – 428 с.
2. *Основи управління фінансами залізничного транспорту* / за ред. М. В. Макаренка. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 342 с.
3. *Богомолова Н. І.* Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування / Н.І. Богомолова // *Ефективна економіка* (ел. видання). – 2012. – № 1. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=881>. – Назва з екрану.
4. *Дикань В. Л.* Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью) / В. Л. Дикань, Д. І. Бойко // «Бизнес-информ». – 2000. – № 11-12. – С.48-50.
5. *Ейтутіс Г. Д.* Теоретико-практичні основи реформування залізниць України : [монографія] / Г. Д. Ейтутіс. – Ніжин: ТОВ «АСПЕКТ Поліграф», 2009 – 240 с.
6. *Кравченко О. О.* Забезпечення фінансової стійкості підприємств залізничного транспорту / О. О. Кравченко // *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології* : матеріали V Міжнародної наук.-практ. конф. – К., 2011. – С. 29-31.
7. *Позднякова Л. О.* Основні напрямки проведення реформування залізничного транспорту / Л. О. Позднякова // *Залізничний транспорт України*. – 2010. – № 4 (83). – С. 57.
8. *Назарова Г. Б.* Організація внутрішнього аудиту на підприємствах залізничного транспорту / Г. Б. Назарова // *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету: Економічні науки*. – Ч.П. – Вип. 12. – Кіровоград: КНТУ, 2007. – С. 254–262 (0,99 д.а.).
9. *Назарова Г. Б.* Теоретичні основи групування витрат та їхнього формування на підприємствах залізничного транспорту / Г. Б. Назарова // *Вісник соціально-економічних досліджень*. – Вип. 19. – Одеса: ОДЕУ, 2005. – С. 188–192 (0,43 д.а.).
10. *Назарова Г. Б.* Галузеві особливості залізничного транспорту та їх вплив на формування фінансових результатів / Г.Б. Назарова // *Сборник научных трудов: Вестник Национального технического университета «ХПИ»*. – Вип. 23/2003. – Харьков: НТУ «ХПИ», 2003. – С. 55–58 (0,17 д.а.).
11. *Назарова Г. Б.* Аудит формування фінансових результатів на підприємствах залізничного транспорту / Г. Б. Назарова // *Держава та регіони*. – Вип. 4. – Запоріжжя: ЗІДМУ, 2002. – С. 126–130 (0,36 д.а.).
12. *Островська О.* Оцінка фінансового стану підприємств в умовах стандартизації фінансової звітності / О. Островська // *Бухгалтерський облік і аудит*. – 2003. – № 2. – С. 28–36.
13. *Лагун М. І.* Послідовність проведення комплексного аналізу фінансового стану підприємства / М. І. Лагун // *Формування ринкових відносин в Україні* : збірник наукових праць. – 2006. – № 6. – С. 31–36.
14. *Верланов О.* Основні напрямки оцінки фінансового стану підприємств: спроба частотного аналізу / О. Верланов // *Наукові праці: науково-методичний журнал*. – Т. 51. – Вип. 38. Економічні науки. – Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. П. Могили, 2006. – с. 106-110.
15. *Козак В. Г.* Удосконалення методики аналізу фінансового стану в підприємствах України / В. Г. Козак // *Економіка АПК* : міжнародний науково-виробничий журнал. – 2005. – № 3. – С. 53–62.
16. *Мних Є.* Оцінка фінансового стану підприємства за умов застосування методів точкової статистичної експертизи // Є. Мних, Н. Біленька // *Бухгалтерський облік та аудит*. – 2004. – №2. – С.27-30.