

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра фінансів, обліку та оподаткування

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Тетяна КОСОВА

«__» «червня» 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

**ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ
ОС «БАКАЛАВР»**

Тема: «Фінансова ефективність функціонування підприємства та шляхи її підвищення»

Виконав(ла): Анастасія ДАВИДЧУК

Керівник: доктор економічних наук, професор Оксана ЯРОШЕВСЬКА

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

перший розділ - д. е. н., професор Оксана ЯРОШЕВСЬКА

другий розділ - д. е. н., професор Оксана ЯРОШЕВСЬКА

Нормоконтролер: старший викладач Наталія ЗАДЕРАКА

Київ 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра фінансів, обліку та оподаткування
Спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
Освітньо-професійна програма «Фінанси і кредит»

ЗАТВЕРДЖУЮ
завідувач кафедри

_____ Тетяна КОСОВА
«19» травня 2023 р.

ЗАВДАННЯ на виконання кваліфікаційної роботи

здобувача вищої освіти ДАВИДЧУК Анастасія Віталіївна
(прізвище, ім'я у родовому відмінку)

1. Тема кваліфікаційної роботи «Фінансова ефективність функціонування підприємства та шляхи її підвищення» затверджена наказом ректора від 20.04.2023_№ 530 /ст.
2. Термін виконання роботи: з 22.05.2023 до 25.06.2023.
3. Вихідні дані до роботи: нормативно-правова база, дані Державної служби статистики України, дані обліково-інформаційної системи підприємства, фінансова, податкова, статистична звітність підприємства.
4. Зміст пояснювальної записки:

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ АНАЛІЗУ ФІНАНСОВОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВА

- 1.1. Сутність аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства
- 1.2. Інформаційне забезпечення аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства
- 1.3. Фінансово-економічний паспорт Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці

Висновки до розділу 1

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СГД В УМОВАХ УПРАВЛІННЯ БУДІВЕЛЬНО-МОНТАЖНИХ РОБІТ І ЦИВІЛЬНИХ СПОРУД №5 ЛЬВІВСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ ТА ШЛЯХИ ЇЇ ПІДВИЩЕННЯ

- 2.1. Аналіз показників фінансового стану підприємства
 - 2.2. Аналіз фінансової ефективності функціонування підприємства
 - 2.3. Шляхи підвищення фінансової ефективності функціонування підприємства в умовах Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці
- Висновки до розділу 2

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу:

ЛИСТ 1. Сутність аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства. ЛИСТ 2. Інформаційне забезпечення аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства. ЛИСТ 3. Фінансово-економічний паспорт підприємства. ЛИСТ 4. Аналіз показників фінансового стану підприємства. ЛИСТ. 5. Аналіз фінансової ефективності функціонування підприємства. ЛИСТ. 6. Шляхи підвищення аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	Написання першого розділу кваліфікаційної роботи та надання його керівнику	22.05.2023 – 28.05.2023	
2	Написання та оформлення матеріалів другого розділу кваліфікаційної роботи і надання його керівнику	29.05.2023 – 04.06.2023	
3	1. Узгодження кваліфікаційної роботи з науковим керівником. 2. Проходження нормоконтролю та перевірку на академічну доброчесність. 3. Отримання рецензії та відгуку на кваліфікаційну магістерську роботу. 4. Підготовка виступу.	05.06.2023 – 08.06.2023	
4	1. Переплетення кваліфікаційної роботи, підготовка презентації та доповіді 2. Подання кваліфікаційної роботи та супровідних документів секретарю ДЕК	09.06.2023 – 11.06.2023 12.06.2023	

7. Консультанти з окремих розділів

РОЗДІЛ	КОНСУЛЬТАНТ (посада, прізвище, ім'я, по батькові)	ПІДПИС, ДАТА	
		ЗАВДАННЯ ВИДАВ	ЗАВДАННЯ ПРИЙНЯВ
РОЗДІЛ 1	д. е. н., проф. Оксана ЯРОШЕВСЬКА		
РОЗДІЛ 2	д. е. н., проф. Оксана ЯРОШЕВСЬКА		

8. Дата видачі завдання: «19» травня 2023 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____

Оксана ЯРОШЕВСЬКА

(підпис керівника)

Завдання прийняв до виконання _____

Анастасія ДАВИДЧУК

(підпис здобувача)

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ АНАЛІЗУ ФІНАНСОВОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВА	10
1.1. Сутність аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства.....	10
1.2. Інформаційне забезпечення аналізу фінансової ефективності функціонування СГД.....	20
1.3. Фінансово-економічний паспорт Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці	26
Висновки до розділу 1.....	38
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СГД В УМОВАХ УПРАВЛІННЯ БУДІВЕЛЬНО-МОНТАЖНИХ РОБІТ І ЦИВІЛЬНИХ СПОРУД №5 ЛЬВІВСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ ТА ШЛЯХИ ЇЇ ПІДВИЩЕННЯ	39
2.1. Аналіз показників фінансового стану підприємства	39
2.2. Аналіз фінансової ефективності функціонування підприємства	48
2.3. Шляхи підвищення фінансової ефективності функціонування підприємства в умовах Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці	57
Висновки до розділу 2.....	62
ВИСНОВКИ.....	64
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	67
ДОДАТКИ.....	73

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Фінансова ефективність функціонування підприємства та шляхи її підвищення»: 72 стор., 7 рис., 15 табл., 44 літературне джерело.

Мета кваліфікаційної роботи – розробка шляхів підвищення фінансової ефективності функціонування підприємства.

Об'єкт дослідження – процес фінансового забезпечення функціонування підприємства.

Предмет дослідження – сукупність теоретико-методичних та науково-практичних аспектів фінансового забезпечення функціонування підприємства в умовах Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці.

Методи дослідження: порівняння, класифікація, деталізація та ідентифікація, таблиці та графіки, нормативний, економіко-математичне моделювання, факторний і коефіцієнтний аналіз.

Результати кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень та в практичній діяльності підприємств.

**ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ФУНКЦІОНУВАННЯ,
ЕФЕКТИВНІСТЬ, ШЛЯХИ, УДОСКОНАЛЕННЯ, ПІДВИЩЕННЯ**

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ВОЛЗ - волоконно-оптичні ліній зв'язку

МЗС - Міністерство закордонних справ України

МТК - міжнародні панєвропейські транспортні коридори

НП(С)БО – Національне положення (стандарт) фінансового обліку

ОСЗ - Організація співробітництва залізниць

ПДВ – податок на додану вартість

СГД – суб'єкт господарської діяльності

ЧАЕС – Чорнобильська атомна електростанція

ВСТУП

Актуальність проблеми. Ефективність надання транспортних послуг - це комплексне відбиття кінцевих результатів використання коштів надання транспортних послуг й робочої сили (працівників) за певний проміжок часу. Залізниця є базовою галуззю економіки України та являють собою найважливіший, стрижневий елемент транспортної системи. Саме на них припадає 85,1 % вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) та 54,5 % пасажирообігу. На сьогодні реалії Укрзалізниці такі: прагнення збільшити темпи економічного розвитку галузі з абстрактної категорії в конкретну реальну перспективу.

Головний принцип подальшого функціонування залізничного транспорту України – це збереження нинішнього потенціалу національної залізничної системи, її ролі як однієї з базових галузей економіки України, зміцнення її позицій на ринку транспортних послуг. Залізниця України взаємодіє із залізницями 7 сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та з 13 основними морськими портами Чорного та Азовського морів та р. Дунай. Питання розвитку транзиту займають виняткове місце в європейській транспортній політиці. Тому розвиток міжнародних транспортних коридорів в Україні віднесено до найголовніших напрямків інтеграції Українських залізниць у міжнародну транспортну систему.

Територією України проходять три залізничні МТК і п'ять коридорів ОСЗ. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить по р. Дунаї. Розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа – Кавказ - Азія). Коридори, що проходять територією України, співпадають з маршрутами міжнародних транспортних осей, які розробляє Група високого рівня.

Пріоритетним для Укрзалізниці є розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів по території України, який базується на таких принципах:

- модернізація інфраструктури;
- удосконалення транспортно-митних технологій;
- розвиток комбінованих і контейнерних перевезень; застосування єдиних тарифів;
- організація прискореного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів за рахунок концентрації та маршрутизації;
- поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, розвиток інтермодальних систем міжнародних перевезень;
- створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.

Мета кваліфікаційної роботи – розробка шляхів підвищення фінансової ефективності функціонування підприємства.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність постановки наступних **завдань**:

визначити сутність аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства;

систематизувати інформаційне забезпечення аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства;

сформувати фінансово-економічний паспорт Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці;

проаналізувати показники фінансового стану підприємства;

проаналізувати фінансової ефективності функціонування підприємства;

обґрунтувати шляхи підвищення фінансової ефективності функціонування підприємства в умовах Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці.

Об'єкт дослідження – процес фінансового забезпечення функціонування підприємства.

Предмет дослідження – сукупність теоретико-методичних та

науково-практичних аспектів фінансового забезпечення функціонування підприємства в умовах Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці.

Методи дослідження. Методи дослідження: порівняння, класифікація, деталізація та ідентифікація, таблиці та графіки, нормативний, економіко-математичне моделювання, факторний і коефіцієнтний аналіз.

Інформаційною базою дослідження є законодавчо-нормативні акти, наукові публікації вітчизняних вчених у фахових виданнях, академічні видання, монографії, матеріали наукових конференцій, інтернет-ресурси, матеріали фінансової звітності, податкової, статистичної звітності Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці.

Практичне значення одержаних результатів. Результати кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень та в практичній діяльності підприємств.

Структура, зміст та обсяг кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Основний зміст кваліфікаційної роботи розміщено на 72 сторінках друкованого тексту, у тому числі 15 таблиць, 7 рисунків та 4 додатка на 14 сторінках. Список використаних літературних джерел налічує 44 найменування і подано на 5 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ АНАЛІЗУ ФІНАНСОВОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Сутність аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства

Процес надання транспортних послуг у СГД здійснюється за взаємодією визначальних чинників, до яких належать: персонал (робоча сила), кошти праці та предмети праці. Наявні кошти надання транспортних послуг продукують створення суспільно корисної наданих транспортних послуг, виробничих й побутових послуг. Затрати живої та уречевленої праці протистояють іншим результатам діяльності, які залежать від масштабів застосовуваних коштів надання транспортних послуг, кадрового потенціалу та рівня його використання.

Ефективність надання транспортних послуг відбиття кінцевих результатів використання коштів надання транспортних послуг й робочої сили (працівників) за певний проміжок часу.

У зарубіжній практиці як синонім терміна «результативність господарювання» зазвичай застосовується термін «продуктивність системи надання транспортних послуг та обслуговування», коли під продуктивністю розуміють ефективне використання ресурсів (праці, капіталу, землі, матеріалів, енергії, інформації) за надання транспортних послуг різноманітних товарів і послуг. Загальна продуктивність системи є поняттям набагато ширшим, ніж продуктивність праці та прибутковість надання транспортних послуг. Родовою ознакою продуктивності є необхідність досягнення мети виробничо-господарської діяльності СГД з найменшими витратами суспільної праці або часу.

Змістове тлумачення ефективності як економічної категорії визначається діючим законом економії робочого часу, що є засадничою

мірою витрат, необхідних для нагромадження суспільного багатства та його ефективного використання. Підвищення ефективності надання транспортних послуг є конкретною формою вияву цього закону.

Математично закон економії робочого часу формалізується зниженням сукупних витрат на виробництво наданих транспортних послуг або надання послуг:

$$B_c = \frac{B_{уп} + B_{жп} + B_{мп}}{E_{ск}} \rightarrow \min, \quad (1.1)$$

де B_c - сукупні витрати на виробництво транспортних послуг;

$B_{уп}$ - затрати минулої праці на виробництво транспортних послуг;

$B_{жп}$ - затрати живої праці працівників, що задіяні у наданні транспортних послуг;

$B_{мп}$ - затрати майбутньої праці працівників, що задіяні у наданні транспортних послуг;

$E_{ск}$ - сумарний корисний ефект для споживача за нормативний строк служби транспортного кошту.

Процес формування результатів та ефективності надання транспортних послуг (продуктивності системи) показано на рис. 1.1.

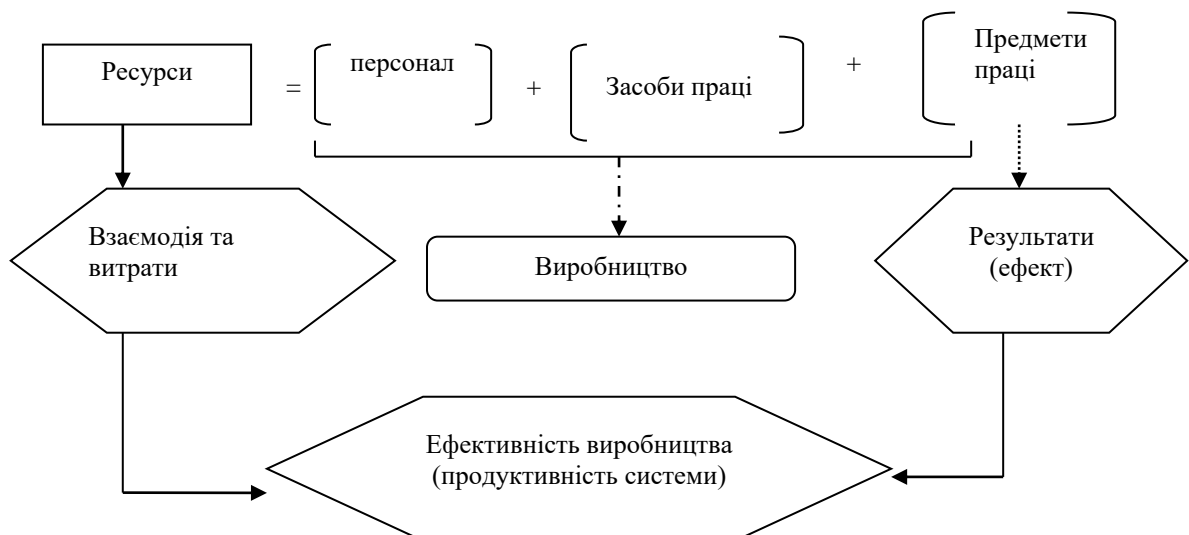


Рис. 1.1. Принципова схема формування результатів та ефективності надання транспортних послуг

Джерело: власна розробка

Сутнісна характеристика ефективності надання транспортних послуг знаходить відображення в загальній методології її визначення, формалізована форма якої має вигляд:

$$\text{Ефективність(продуктивність)} = \frac{\text{Результати}}{\text{Ресурси(витрати)}} \quad (1.2)$$

Результативність надання транспортних послуг тлумачиться неоднозначно як кінцевий результат: процесу діяльності СГД; загальноекономічної, інтеграційної діяльності.

Діяльність СГД відображає матеріалізований результат процесу надання транспортних послуг, що вимірюється їх обсягом в натуральній і вартісній формах; макроекономічний аспект віддзеркалює не тільки кількість наданих транспортних послуг, а також їх споживну вартість. Кінцевим результатом процесу надання транспортних послуг за певний період часу є новостворена вартість, а фінансовим результатом - прибуток (прибутковість). Необхідні для одержання певного результату надання транспортних послуг ресурси розподіляються на одноразові (інвестиційні) та поточні (операційні).

Ефективність надання транспортних послуг має поліморфність визначення й застосування для аналітичних оцінок та управлінських рішень. Видову класифікацію ефективності надання транспортних послуг за окремими ознаками наведено у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Видова класифікація ефективності надання транспортних послуг за окремими ознаками

Класифікаційні ознаки	Ефективність
1	2
Одержаний результат (наслідки)	Економічна Соціальна
Місце одержання ефекту	Локальна (комерційна) Загальноекономічне
Метод розрахунку	Абсолютна Порівняльна

Закінчення табл.1.1

1	2
Ступінь збільшення ефекту	Первинна Мультиплікативна Синергічна
Структура організації надання транспортних послуг	Робочого місця Виробничого підрозділу СГД в цілому
Тип економічного зростання надання транспортних послуг	Екстенсивного розвитку Інтенсивного розвитку
Напрямок інноваційно-інвестиційної діяльності	Науки, техніки, технології Організаційно-управлінських інновацій Інвестиційних проектів і програм
Характер витрат	Поточних витрат Одноразових (капітальних) витрат
Об'єкт оцінки	Повна (інтегральна) Часткова (окрема) Чинникова (багаточинникова)
Масштаб міжнародного співробітництва	Зовнішньоекономічної діяльності фірми Діяльності спільних підприємств і транснаціональних корпорацій

Джерело: власна розробка

Відповідні види ефективності надання транспортних послуг відокремлюються переважно на підставі одержуваних ефектів діяльності СГД. У зв'язку з цим виникає необхідність визначення сутнісно-змістової характеристики окремих видів ефективності. Економічна відображається через вартісні показники, що віддзеркалюють проміжні та кінцеві результати надання транспортних послуг. До них належать: обсяг товарної, чистої або реалізованої виручки; одержаний прибуток, рентабельність надання транспортних послуг; економія матеріальних, трудових та інших видів ресурсів; загальна економія від зниження собівартості наданих транспортних послуг; продуктивність праці тощо.

Соціальна ефективність полягає у скороченні тривалості робочого тижня, збільшенні кількості нових робочих місць і рівня зайнятості людей, поліпшенні умов праці та побуту, стану довкілля, безпеки життя тощо. Але потрібно розуміти, що соціальні наслідки надання транспортних послуг можуть бути також негативними (безробіття, посилення інфляції, погіршення екологічних показників).

Локальна ефективність визначає конкретний результат комерційної діяльності СГД, унаслідок якої воно має певний зиск у формі доходу і прибутку. Якщо надання транспортних послуг потребує додаткових витрат ресурсів, але їх споживання пов'язане з меншими експлуатаційними витратами або іншими позитивними наслідками діяльності, то йдеться про загальноекономічну ефективність. Абсолютна ефективність характеризує співвідношення загальних або питомих доходів та витрат діяльності СГД за певний проміжок часу. Порівняльна ефективність відображає наслідки альтернативних оцінок діяльності СГД і вибір найкращого з них з огляду на економічні та соціальні переваги вибраного варіанта здійснення господарських рішень проти інших можливих варіантів.

Абсолютна й порівняльна ефективність є взаємодоповнюючими через порівняння запланованих, нормативних і фактично досягнутих показників, їхньої динаміки за певний період.

Первинна ефективність полягає у досягненні початкового одноразового ефекту від здійснення виробничо-господарської діяльності СГД, запровадження прибуткових технічних, організаційних або економічних заходів. Вона може примножуватися через багатоспрямоване та багаторазове використання зазначених заходів, що обумовлює мультиплікаційну ефективність у специфічних формах - дифузійній, резонансній, «стартового вибуху», супровідних можливостей та акселерації.

Дифузійний ефект виникає через господарсько-управлінське рішення СГД, нововведення технічного, організаційного, економічного чи соціального характеру тощо. Резонансний ефект виникає тоді, коли нововведення на залізничному транспорті активізує і стимулює розвиток інших явищ у СГД інших видів економічної діяльності.

Ефект «стартового вибуху» - це очікування «ланцюгової реакції» в перспективі через оптимізацію надання транспортних послуг на основі застосування економіко-математичних методів і моделей в управлінні. Ефект акселерації (від лат. *accelero* — прискорюю) означає прискорення темпів

поширення і застосування конкретного позитивного результату у фінансах залізничного транспорту.

Межі між окремими формами мультиплікаційної ефективності є досить умовними, рухливими та відносними, які загалом формують загальний інтегральний ефект від практичної реалізації того чи того управлінського рішення.

Синергічна ефективність (від гр. *synergos* - діючий спільно) виражає такий комбінований вплив сукупності тих чи тих фінансових інновацій СГД, коли загальний ефект перевищує суто арифметичну суму впливу на результативність кожної інновації зокрема, посилюючи вплив усіх інших.

Процес вимірювання очікуваного чи досягнутого рівня ефективності діяльності СГД методологічно пов'язаний передовсім із визначенням належного критерію і формуванням відповідної системи показників. Критерій - це головна відмітна ознака й визначальна міра ефективності надання транспортних послуг, відповідно до якої здійснюється кількісна оцінка рівня цієї ефективності.

Зміст підвищення ефективності надання транспортних послуг полягає у збільшенні їх обсягу на кожну одиницю трудових, матеріальних і фінансових ресурсів. Макроекономічним критерієм ефективності надання транспортних послуг є зростання продуктивності живої та уречевленої суспільної праці.

Система показників ефективності діяльності СГД має ґрунтуватися на таких принципах:

- організація взаємозв'язку критерію та системи конкретних показників ефективності діяльності;
- зростання ефективності використання всіх видів застосовуваних ресурсів;
- застосування показників ефективності до управління різними ланками надання транспортних послуг;
- стимулювання освоєння резервів зростання ефективності надання транспортних послуг.

Принципами системи показників ефективності надання транспортних послуг є використання показників (табл. 1.2): узагальнюючих, ефективності використання праці; ефективності використання виробничих (основних та оборотних) коштів; ефективності використання фінансових коштів (оборотних коштів та інвестицій).

Таблиця 1.2

Система показників ефективності надання транспортних послуг СГД

Узагальнюючі показники	Показники ефективності використання		
	Праці (персоналу)	Виробничих коштів	Фінансових коштів
<ul style="list-style-type: none"> - Рівень задоволення потреб ринку - Виробництво чистої наданих транспортних послуг на одиницю витрат ресурсів - Прибуток на одиницю загальних витрат - Рентабельність надання транспортних послуг - Витрати на одиницю товарної наданих транспортних послуг - Частка приросту наданих транспортних послуг за рахунок інтенсифікації надання транспортних послуг - Загально-економічний ефект використання одиниці наданих транспортних послуг 	<ul style="list-style-type: none"> - Темпи зростання продуктивності праці - Частка приросту наданих транспортних послуг за рахунок зростання продуктивності праці - Відносне вивільнення працівників - Коефіцієнт використання корисного кошту робочого часу - Трудомісткість одиниці наданих транспортних послуг - Зарплатомісткість одиниці наданих транспортних послуг 	<ul style="list-style-type: none"> - Загальна фондівдача - Фондовіддача активної частини основних засобів - Рентабельність основних засобів - Коштомісткість одиниці наданих транспортних послуг - Матеріаломісткість одиниці наданих транспортних послуг - Коефіцієнт використання найважливіших видів сировини і матеріалів 	<ul style="list-style-type: none"> - Оборотність оборотних коштів - Рентабельність оборотних коштів - Відносне вивільнення оборотних коштів - Питомі капітальні вкладення - Рентабельність інвестицій - Строк окупності вкладених інвестицій

Джерело: власна розробка

Для всебічної оцінки рівня й динаміки абсолютної економічної ефективності надання транспортних послуг, результатів виробничо-господарської та комерційної діяльності СГД поряд із наведеними основними показниками варто використовувати такі, що відображають ступінь використання кадрового потенціалу, виробничих потужностей, обладнання, окремих видів матеріальних ресурсів тощо.

Конкретні види ефективності можуть відокремлюватися не лише за різноманітністю результатів діяльності СГД, а й залежно від того, які ресурси беруться для розрахунків: застосовувані являють сукупність живої та уречевленої праці, а споживані – зводяться до поточних витрат на виробництво наданих транспортних послуг. Ефективність застосовуваних і споживаних ресурсів є специфічною формою прояву загальної ефективності надання транспортних послуг, що віддзеркалює ресурсний та витратний підходи.

Узагальнюючий показник ефективності застосовуваних ресурсів СГД можна розрахувати, користуючись формулою:

$$E_{зр} = \frac{V_{чп}}{Ч_n + (\Phi_{ос} + \Phi_{об})K_{пви}}, \quad (1.3)$$

де $E_{зр}$ - ефективність застосовуваних ресурсів, суспільної (живої та уречевленої) праці;

$V_{чп}$ - обсяг чистої наданих транспортних послуг СГД;

$Ч_n$ - чисельність працівників СГД;

$\Phi_{ос}$ - середньорічний обсяг основних засобів за відновною вартістю;

$\Phi_{об}$ - вартість оборотних коштів СГД;

$K_{пви}$ - коефіцієнт повних витрат праці, що визначається на макрорівні як відношення чисельності працівників у сфері матеріального надання транспортних послуг до обсягу утвореного за розрахунковий рік

національного доходу і застосовується для перерахунку уречевленої у виробничих коштах праці в середньорічну чисельність працівників.

Узагальнюючим показником ефективності споживаних ресурсів є витрати на одиницю наданих транспортних послуг, що характеризує рівень поточних витрат і збут. До собівартості наданих транспортних послуг споживані ресурси включаються у вигляді оплати праці персоналу, амортизації основних засобів і нематеріальних активів, інших операційних витрат.

Узагальнюючим показниками ефективності надання транспортних послуг СГД є відносний рівень задоволення потреб ринку, який визначається відношенням очікуваного або фактичного обсягу продажу до виявленого попиту споживачів. Узагальнюючими показниками ефективності надання транспортних послуг є: приріст за рахунок інтенсифікації; збільшення застосовуваних ресурсів, ліпше використання наявних ресурсів.

Визначення частки приросту наданих транспортних послуг за рахунок інтенсифікації надання транспортних послуг здійснюється за формулою:

$$C_{\text{інт}} = 100 \left(1 - \frac{\Delta P_3}{\Delta V_в} \right) \quad (1.4)$$

де $C_{\text{інт}}$ частка приросту обсягу наданих транспортних послуг, зумовлена інтенсифікацією надання транспортних послуг;

ΔP_3 - приріст застосовуваних ресурсів за певний період, %;

$\Delta V_в$ - приріст обсягу надання транспортних послуг за той самий період (рік), %.

Загально-економічний ефект використання одиниці наданих транспортних послуг як узагальнюючий показник ефективності обчислюється як приріст чистого прибутку (його збільшення через зростання обсягу надання транспортних послуг і продуктивності праці, економії експлуатаційних витрат та інвестиційних ресурсів тощо) за відрахуванням

вартості придбаної (купленої) наданих транспортних послуг виробничо-технічного призначення.

Щодо решти системи показників, диференційованих за видами ресурсів та наведених у табл. 1.2, то вони використовуються відповідно до заздалегідь визначеної цілі вимірювання ефективності та способів їх досягнення. Основними цілями є:

- оцінка та узагальнення ефективності СГД з наступним визначенням пріоритетних напрямків мотивації та реальних механізмів;
- порівняння рівнів ефективності СГД, досягнутих ним та його конкурентами на ринку для запобігання зниження престижу й конкурентоспроможності у сфері бізнесу.

Неухильне зростання соціальної ефективності є метою багатоаспектної діяльності СГД. З огляду на це економічну ефективність відносно соціальної треба вважати проміжною. Рівень економічної результативності діяльності СГД є матеріально-фінансовою базою для розв'язання будь-яких соціальних проблем з огляду на потребу постійної оцінки соціальної ефективності діяльності СГД.

Об'єктивне оцінювання соціальної ефективності зіткнується з істотними труднощами через такі причини:

- складність вирішення на макро- і мікроскопічному рівнях;
- складність визначення рівня задоволення соціальних потреб працівників за рахунок фінансових коштів самого СГД;
- установлення й регулювання мінімальної заробітної плати; встановлення й виплата пенсій, стипендій, допомоги багатодітним сім'ям, субсидій на житлово-комунальні послуги; індексація відповідно до динаміки роздрібних цін і тарифів; регулювання продажних цін на певні види товарів і вартості комунальних послуг; бюджетне фінансування державних підприємств та організацій невиробничої сфери; реалізація муніципальних, регіональних і загальнодержавних і соціальних програм тощо;

- обчислення непрямого економічного ефекту і витрат на його досягнення, а також отримання якісних характеристик щодо співвідношення результативності надання транспортних послуг і життєвого рівня населення. Результати кількісного вимірювання соціальної ефективності доповнюються якісними характеристиками заходів, впливаючих на них, і на цій підставі формулювати конкретні висновки щодо її рівня та динаміки.

1.2. Інформаційне забезпечення аналізу фінансової ефективності функціонування підприємства

Фінансовий стан є результатом взаємодії всіх елементів системи фінансових відносин СГД, який характеризується забезпеченістю фінансовими ресурсами, необхідними для нормального функціонування, доцільним їхнім розміщенням, ефективним використанням, фінансовими взаємовідносинами з іншими СГД, платоспроможністю і фінансовою стійкістю.

Значення аналізу фінансового стану полягає у процесі аналізу суми коштів, яку має СГД і джерел їх утворення, ефективність використання, платоспроможність. В процесі аналізу визначаються резерви підвищення фінансової стійкості, виявляються проблеми економічного і соціального розвитку, перспективні шляхи рішення, оцінюється ефективність використання економічного потенціалу, виробляється стратегія і тактика господарського розвитку.

Ціль аналізу фінансового стану полягає у своєчасному виявленні й усуненні недоліків у фінансовій діяльності і розробці заходів щодо поліпшення (стабілізації) фінансового стану СГД.

Реалізація поставлених цілей вимагає рішення таких задач:

оперативне виявлення й усунення недоліків у фінансово-господарській діяльності, пошук резервів поліпшення фінансового стану СГД і підвищення його платоспроможності;

прогнозування можливих фінансових результатів, економічної рентабельності виходячи з реальних умов господарської діяльності і наявності власних і позикових коштів,

розробку моделей фінансового стану при альтернативних варіантах використання ресурсів;

розробку конкретних заходів, спрямованих на більш ефективне використання фінансових ресурсів і зміцнення фінансового стану СГД.

Аналіз фінансового стану СГД засновується головним чином на відносних показниках, тому що абсолютні в умовах інфляції дуже важко призвести в порівняльний вид.

Деталізація процедурної сторони методики аналізу фінансового стану залежить від поставлених цілей, а також різноманітних чинників інформаційного, методичного, кадрового і технічного забезпечення. Логіка аналітичної роботи припускає її організацію у виді двохмодульної структури: експрес-аналіз та деталізований аналіз фінансового стану.

Метою останнього є наочна і проста оцінка фінансового стану і динаміки розвитку СГД. Експрес-аналіз пропонується проводити за такими етапами: підготовчий етап, попередній огляд фінансової звітності, економічне читання й аналіз звітності. Для цього необхідно: прийняти рішення про доцільність аналізу фінансової звітності і переконатися в її готовності до читання; ознайомимся з пояснювальною запискою до неї для оцінки умов роботи в звітному періоді, визначити тенденції узагальнюючих показників діяльності, оцінити якісні зміни в майновому і фінансовому становищі СГД, брати до уваги вплив інших зовнішніх чинників, зокрема інфляцію.

Фінансова звітність як інформаційне забезпечення аналізу має такі вади:

- історичність, сформована за результатами фінансово-господарських операцій;

- фіксація активів і зобов'язань СГД відповідно до використовуваної облікової політики;
- відсутність пояснення причин ситуації, у результаті якої виникла фінансова проблема;
- складність визначення бази порівняння;
- відсутність даних про динаміку;
- необхідність доповнення оглядом аналогічних показників по СГД за середньогалузевими і середньопрогресивними значеннями;
- потреба узгодження балансових показників з оборотами за даними звіту про фінансові результати (сукупний дохід);
- моментний характер показників балансу, які відображають дані на початок і кінець звітного періоду, але не протягом усього звітного періоду. Це відноситься передусім до найбільш динамічних статей балансу. Так, наявність на кінець року великої за питомою вагою дебіторської заборгованості за надані транспортні послуги зовсім не означає, що цей стан був постійним протягом року, хоча сама по собі така можливість не виключається;
- фінансовий стан СГД і перспективи його зміни знаходяться під впливом багатьох чинників, а не тільки чинників фінансових, що взагалі не мають вартісної оцінки. Серед них такі фактори: політичні, загальноекономічні, організаційні, зміна форм власності, фахова підготовка персоналу тощо. Тому аналіз фінансової звітності є лише одним із розділів комплексного економічного аналізу, що використовує не тільки формалізовані критерії, але і неформальні оцінки;
- принцип використання історичної вартості є недосконалим через інфляцію, зростання цін на використовувані на підприємстві сировину й обладнання, багато статей відображають сукупність однакових по функціональному призначенню, але різних по вартості облікових об'єктів. Зазначений принцип істотно спотворює оцінку результатів діяльності СГД, його господарських коштів, ціну в цілому;

- головна мета функціонування СГД у формі одержання прибутку. недостатньо повно відображається у балансі;

- результат балансу не зовсім достовірно відображає суму коштів у володінні СГД, його вартісну оцінку через невідповідність балансової оцінки господарських коштів реальним умовам внаслідок інфляції, кон'юнктури ринку, використовуваних методів обліку тощо;

- облікова оцінка активів СГД і джерел їхнього покриття може здатно відрізнитися від їх поточної ринкової оцінки і бути абсолютно іншою, особливо на великих інтервалах;

- підсумок балансу не відображає точну «вартісну оцінку» СГД, оскільки вона, як правило, вище сумарної оцінки його активів. Ця різниця характеризує розмір гудвілу даного СГД і може бути виявлена лише в процесі його продажі. Крім того, у балансі є статті, що носять, по суті, характер регулятивів, що завищують валюту балансу.

- припустимий і можливий ступінь уніфікації балансу визначається рівнем агрегованості з обернено пропорційним зв'язком: чим вище рівень агрегованості, тим менше аналітичним є баланс.

Експрес-аналіз полягає в узагальненні оцінки результатів господарської діяльності і фінансового стану СГД з різним ступенем деталізації в інтересах різних користувачів. При підготовці річних звітів необхідно враховувати вимоги облікових стандартів, які непрямо впливають на склад і послідовність матеріалів, що включаються до нього.

Методикою експрес-аналізу фінансової звітності передбачається аналіз активів, ресурсів, їх структури, результатів господарювання, ефективності використання власних і позикових коштів із метою добору найбільш раціональних у обчисленні показників і постійне їх відстеження.

Фінансовий стан СГД можна оцінювати з погляду короткострокової перспективи (критерій - ліквідність і платоспроможність) і довгострокової перспективи (критерій - спроможність своєчасно й у повному обсязі проводити розрахунки по довгостроковим зобов'язанням).

Під ліквідністю активу розуміють спроможність його трансформуватися в кошти, а ступінь ліквідності визначається тривалістю часового горизонту, протягом якого ця трансформація може бути здійснена. Коротше період - вище ліквідність активів.

Проте ліквідність СГД є зовсім іншою справою, оскільки вона являє наявність у нього оборотних коштів у розмірі, достатньому для погашення короткострокових зобов'язань. Платоспроможність означає наявність коштів і їхніх еквівалентів, достатніх для розрахунків по кредиторській заборгованості у СГД, що потребує негайного погашення. Основними ознаками платоспроможності є: наявність у достатньому обсязі коштів на поточному рахунку; відсутність простроченої кредиторської заборгованості.

Ліквідність і платоспроможність - не тотожні поняття. Задовільне значення коефіцієнтів ліквідності не виключає наявність нестійкого фінансового стану, якщо в поточних активах значна питома вага припадає на неліквідні оборотні активи і прострочену дебіторську заборгованість.

Оцінка ліквідності і платоспроможності може бути виконана з визначеним ступенем точності. Основним об'єктом експрес-аналізу платоспроможності є: готівка в касі, кошти на поточних рахунках у банку, оскільки вони виражають сукупність майна, що має абсолютну ліквідну цінність. Кошти є найбільш мобільними активами, які можуть бути включені у фінансово-господарську діяльність СГД у будь-який момент часу. На відміну від них, інші види активів можуть включатися в операційний процес лише з визначеним тимчасовим лагом. Оптимізація фінансового управління полягає в утриманні на рахунках мінімально необхідної суми коштів для поточної оперативної діяльності, а решту необхідно тримати у активах, що швидко реалізуються.

Виходячи з методики експрес - оцінки більший розмір коштів на поточному рахунку означає більшу вірогідність достатності кошти для поточних розрахунків і платежів. Водночас наявність незначних залишків на поточному рахунку зовсім не означає, що СГД є неплатоспроможним - кошти

можуть надійти на поточний рахунок протягом найближчих днів, деякі види активів при необхідності можна достатньо легко перетворити в готівку.

«Хворими» статтями фінансової звітності, які свідчать про неплатоспроможність, є «Непокриті збитки», «Кредити і позики, не погашені в термін», «Прострочена дебіторська і кредиторська заборгованість», «Векселя видані прострочені» тощо.

Ступінь ліквідності СГД агрегується коефіцієнтом поточної ліквідності, який засвідчує кількість гривень поточних активів (оборотних коштів), що припадають на одну гривню поточних зобов'язань (короткострокової заборгованості). Наявність коштів на поточному рахунку гарантує виконання СГД зобов'язань перед кредиторами в частині платоспроможності із відомим ступенем точності.

З позиції довгострокової перспективи фінансовий стан СГД характеризується структурою джерел коштів, ступенем його залежності від зовнішніх інвесторів і кредиторів. Не існує єдиних нормативів співвідношення власного і залученого капіталу. Проте загальноприйнятою є думкою, що частка власного капіталу має перевищувати 60%. Проте ця цифра є досить умовною, оскільки високорентабельні СГД з високою оборотністю оборотних коштів можуть дозволити відносно високий рівень позикового капіталу.

У рамках експрес-аналізу на додаток до приведеної вище системи показників доцільно використовувати таку послідовність взаємозалежних і нескладних за структурою і кількістю показників таблиць:

господарські кошти СГД і їхня структура (оцінка нетто, основні, оборотні кошти, власні оборотні кошти, нематеріальні активи);

основні засоби СГД (активна частина за початковою і залишковою вартістю, частка орендованих основних засобів, коефіцієнти зносу і відновлення);

структура і динаміка оборотних коштів СГД (укрупнене угруповання статей другого і третього розділів балансу, а також розрахунок розміру власних оборотних коштів, їхньої питомої ваги в покритті товарних запасів);

основні результати фінансово-господарської діяльності СГД (виручка від реалізації, прибуток, рентабельність, рівень валового прибутку і витрат, фондвіддача показники оборотності активів);

ефективність використання фінансових ресурсів (власні, залучені, рентабельність авансованого та власного капіталу тощо).

Експрес-аналіз діяльності СГД доповнюється висновком про доцільність або необхідність поглибленішого і детальнішого аналізу фінансових результатів і фінансового стану.

1.3. Фінансово-економічний паспорт Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці

Україна займає провідне місце за густотою залізниць серед європейських країн, а за обсягами вантажних перевезень – четверте місце на Євроазіатському континенті. Вантажонапруженість українських залізниць до війни у 3-5 разів перевищувала відповідний показник розвинених європейських країн, де частка залізничного транспорту становила 8%, автомобільного - 44 %, морського та річкового – 45 %.

До складу Укрзалізниці входять 6 залізниць, що об'єднують всі області України; 27 дирекцій залізничних перевезень; 1684 станції; 126 основних вокзалів. Експлуатаційна протяжність головних колій становить 22,3 тис.км; розгорнута – 30,3 тис.км; електрифікованих – 9169 км. У структурі Укрзалізниці налічується така кількість депо: 69 локомотивних; 51 вагонних; 16 вагонних пасажирських. До дистанцій відноситься така кількість: 43 - енергопостачання; 69 - сигналізації та зв'язку; 110 - колії; 38 колійно-машинні; 23 - навантажувально-розвантажувальні. Інвентарний парк вантажних вагонів становить 174939 од., у т.ч. пасажирські – 8429 од.;

тепловози – 2718 од.; електровози – 1796 од.; електропоїзди – 1443 од.; дизель-поїзди – 186 од. Середньооблікова чисельність працівників основної діяльності залізниць України станом на 01.01.2022 становила 375,9 тис. чол., а обсяг перевезень перевищував 300 млн. тон вантажів та 500 млн. пасажирів.

Слабкими сторонами СГД залізничного транспорту є: падіння обсягів перевезень під час війни; несвоєчасні розрахунки клієнтів за перевезення; значні фінансові втрати та хронічні неплатежі до бюджету; невиконання заробітної плати.

Сильними сторонами СГД залізничного транспорту є: правова упорядкованість у формі Закону України «Про залізничний транспорт», подолання негативних наслідків посередництва та бартеру, вимивання наслідків обігових коштів комерційними структурами.

Залізниці у 2021 році стали рентабельними. Якщо в 2020 році було допущено 1040 млн.грн. збитків, то у 2021 році отримано понад 40 млн.грн. чистого прибутку. Позитивний баланс фінансової діяльності залізничного транспорту за 2021 рік становить 1080 млн. грн., а з врахуванням витрат, які зросли на 2600 млн. грн., економічна ефективність роботи Укрзалізниці зросла проти 2020 року на 3850 млн. грн., або у 1,5 рази. Позитивні результати діяльності дозволили розпочати відновлення інфраструктури і технічних коштів. Додатково отримані кошти дозволили у 2021 році майже у 2 рази збільшити асигнування на виплату заробітної плати та вирішення соціальних питань. Протягом 2020-2021 років заробітна плата на залізничному транспорті виросла більш, ніж у 2,5 рази. Її підвищення сприяло піднесенню добробуту залізничників та їх сімей, покращенню платоспроможності домогосподарств, збільшенню нарахування податку на доходи фізичних осіб на суму 316,4 млн. грн., а відрахувань до Пенсійного фонду України - на суму 463,3 млн. грн. За рахунок нарахувань на заробітну плату кожні 2 залізничники, а їх на залізницях понад 377 тис. чоловік, в 2021 році утримували 3 пенсіонери з максимальною пенсією 11750 грн.

У центрі уваги керівників Укрзалізниці постійно знаходяться питання поліпшення житлових умов залізничників, що дало можливість за два роки ввести в експлуатацію біля 100 тис. кв.м. житла. Вони також приймали участь у будівництві автобана Київ-Одеса. Впроваджуються заходи по недопущенню вивільнення працівників залізничного транспорту, створюються нові робочі місця, яких тільки у 2020 році створено майже 1,5 тисячі.

Особлива увага приділяється ветеранам-залізничникам. Щорічно більше 230 тисяч пенсіонерів-залізничників отримують матеріальну допомогу, яка у 2021 році склала понад 68 млн.грн. Майже 60 тисяч ветеранів та працівників залізничного транспорту кожен рік оздоровлюються безкоштовно та на пільгових умовах в галузевих оздоровчих закладах, які утримуються за рахунок залізниць. 5 тис. пенсіонерів отримали грошову допомогу на придбання ліків та лікування на суму біля 0,5 млн.грн. Майже 84 тисячам ветеранів надано безкоштовно і за пільговими цінами побутове паливо на суму понад 17 млн.грн.

Для самотніх ветеранів залізничного транспорту споруджуються будинки-інтернати. Залізничникам гарантовано безоплатне медичне обслуговування у відомчих медичних закладах. Розробляються заходи по впровадженню медичного страхування, що гарантуватиме якість медичного обслуговування залізничників. Щорічно СГД залізничного транспорту надається галузевим медичним закладам допомога в обсязі понад 50 млн.грн.

Значна увага приділяється молоді. Починаючи з 2020 року введені галузеві стипендії, якими охоплено 590 здобувачів вищої освіти ВНЗ залізничного транспорту, близько 90% випускників працевлаштовуються на СГД галузі. За останні роки залізничники і їх діти отримали можливість навчатися у ВНЗ за рахунок підприємств.

Благодійна діяльність – одна з характерних рис Укрзалізниці. З 2020 року на залізницях України здійснюється безкоштовний проїзд дітей віком до 16 років з числа дітей-сиріт та дітей, які залишилися без піклування батьків,

дітей-інвалідів, дітей, які потерпіли від аварії на ЧАЕС. У 2021 році перевезено більш як 2,2 млн. дітей на суму 11,8 млн.грн. Дитячим будинкам-інтернатам і дітям-сиротам протягом 2021 року надано благодійну допомогу на суму 1,8 млн.грн. Велика робота проведена залізницями по ліквідації наслідків повені 2021р. у Закарпатті, де за рахунок власних коштів для потерпілих сімей побудовано 230 будинків загальною вартістю 32,0 млн.грн. Для дітей залізничників будується новий корпус в «Буревіснику».

Україна має одну з найбільш розвинених у Європі мережу залізниць, експлуатаційна довжина якої складає 22 тис. км, з яких електрифіковано майже 45 % від її загальної довжини. За більшістю показників параметри українських залізниць перевищують європейські стандарти, зокрема в частині осьового навантаження, складу та ваги поїздів, довжини приймально-відправних колій тощо. У той же час не відповідають стандартам МЗС і ОСЗ швидкість руху (для вантажних поїздів 100 км/год., в перспективі 120 км/год.). До отримання Україною незалежності розвиток залізничного транспорту був орієнтований на освоєння великих, постійно зростаючих обсягів перевезень, які в декілька разів перевищували аналогічні європейські показники.

В цих умовах вазі поїздів віддавався пріоритет перед швидкістю, оскільки існуючий парк вантажних вагонів розраховано на швидкість 80 км/год в завантаженому стані і 90 км/год в порожньому стані. Тому для переходу на євростандарт швидкості необхідні багатомільярдні інвестиції у модернізацію інфраструктури та рухомого складу.

Національна мережа залізничних МТК в Україні складає 3162 км. через двоколіїні (92,3%), електрифіковані (95,6%), обладнані автоблокуванням магістралі (90%). Мережа залізничних МТК України та термінали на сьогодні мають резерв пропускної спроможності і можуть у перспективі забезпечувати зростання транспортних потоків.

Економічний розвиток Укрзалізниці, її технічне переоснащення дозволило прискорити розвиток окремих видів економічної діяльності в

частині машинобудування, будівельних матеріалів, чорної металургії, нафтохімічної промисловості, а також прискорити темпи загальнонаціонального промислового надання транспортних послуг. Досягнення показників стабільного економічного зростання дозволило почати реалізацію нових, стратегічно важливих проектів, спрямованих на реалізацію політики євроінтеграції України. Пріоритетними напрямками для інвестицій є: реабілітація головних колій, розвиток міжнародних транспортних коридорів, оновлення парку пасажирських та вантажних вагонів, колійної технік, електро- і дизель-поїздів, електровозів тощо.

Для забезпечення рухомим складом зростаючих потреб у пасажирських і вантажних перевезеннях, Укрзалізниця протягом останніх років за власні кошти фінансує реалізацію програм, що передбачають освоєння СГДми України сучасної залізничної техніки: електровозів, дизель- і електропоїздів, пасажирських вагонів, важкої колійної техніки.

Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці має Код ЄДРПОУ 33196173.

Дата реєстрації 04.04.2005

Дані про перебування юридичної особи в процесі припинення

Дата запису: 05.04.2005

Номер запису: 14151070060000929

Уповноважені особи

ПАВЛИК СЕРГІЙ ЕМЕРИХОВИЧ

Тип відокремленого підрозділу

Види діяльності

63.21.1 Функціонування інфраструктури залізничного транспорту

45.21.1 Будівництво будівель

Контактна інформація

Адреса: Україна, **1, ВУЛ.ЛЕОНОВА, **, М.МУКАЧЕВО,
ЗАКАРПАТСЬКА ОБЛАСТЬ

Телефон: 80313192350,

Факс: 80313192350

Львівське будівельно-монтажне експлуатаційне управління є відособленим структурним підрозділом Державного СГД Львівської залізниці.

Управління створене шляхом приєднання до Львівської дистанції цивільних споруд та водопостачання Будівельно-монтажного поїзду № 365 м.Мукачево відповідно наказу начальника Львівської залізниці № 43/Н від 09.02.2005. Управління у своїй діяльності керується Конституцією України, законами України, постановами Верховної Ради України., указами та розпорядженнями Президента України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами та іншими актами Міністерства транспорту та зв'язку України, Укрзалізниці, Служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд, Статутом залізниць України, Статутом Залізниці, а також Положенням.

Найменування Управління:

- повна назва українською мовою: Львівське будівельно-монтажне експлуатаційне управління Державного СГД Львівська Залізниця;
- скорочена назва (телеграфний шифр) українською мовою: БМЕУ-5.

Управління є відособленим структурним підрозділом Державного СГД Львівської Залізниці, що здійснює свою діяльність від імені Залізниці без статусу юридичної особи. Управління повністю підпорядковане, підзвітне та подконтрольно службі будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд Укрзалізниці. До Управління переходять усі майнові права та обов'язки Будівельно-монтажного поїзду №365 м. Мукачево та Львівської дистанції цивільного водопостачання.

Управління веде самостійний баланс, має поточний рахунок в установах банків, печатку із своїм найменуванням та ідентифікаційним кодом, штампи та бланки із своїм найменуванням.

Управління наділено частиною майна Залізниці, що є державною власністю згідно із Законом України «Про залізничний транспорт», «Про

транспорт», яке воно використовує для здійснення господарської діяльності на праві оперативного використання майна.

Управління планує і здійснює фінансову діяльність на основі кошторису експлуатаційних витрат, планів підсобне-допоміжної діяльності, економічних нормативів і лімітів, що доводиться Службою та затверджуються начальником Залізниці.

Відносини Управління з іншими СГД в усіх сферах господарської діяльності здійснюється на основі договорів. Відносини Управління із структурними підрозділами Залізниці, а також Управління із Залізницею здійснюється на основі актів Залізниці та Укрзалізниці відповідно до чинного законодавства.

Управління створене з метою забезпечення функціонування наземного залізничного транспорту загального користування, реконструкції, капітального ремонту та експлуатації об'єктів, пов'язаних з посиленням пропускної та провозної спроможності Залізниці, розвитком її матеріально-технічної бази, забезпеченням безпеки руху поїздів, поліпшенням соціально-культурних умов праці та побуту залізничників.

Основними напрямками діяльності Управління є:

1. Забезпечення функціонування наземного залізничного транспорту загального користування.
2. Будівельна діяльність.
3. Надання житлово-комунальних послуг.
4. Надання рекламних послуг.
5. Утримання, експлуатація та ремонт житлового кошту, об'єктів комунального і оздоровчого призначення, службово-технічних будівель, споруд та обладнань систем водопостачання і каналізації, тепlopостачання, електропостачання і газопостачання, інших споруд та інженерних мереж, що перебувають на балансі Управління.
6. Проектування, монтаж, технічне обслуговування коштів протипожежного захисту та систем опалення, оцінка, протипожежного стану

об'єктів.

7. Інжинірингові роботи.

8. Надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування.

9. Культурно-масова діяльність.

10. Надання населенню та. юридичним особам платних послуг, у тому числі з ремонту і опорядженню будівель, споруд, інженерних мереж, виготовлення товарів народного вжитку, видачі технічних умов підключення споживачів до систем водопостачання та каналізації.

11. Забезпечення безперебійним водопостачанням технологічного процесу перевезень пасажирів та. вантажу, юридичних та фізичних осіб згідно з нормативами та належної якості, а також забезпечення прийому і відводу стоків.

12. Здійснення контролю за якістю відпущеної .води та відведених стоків на всіх пунктах водопостачання і каналізації, які знаходяться на балансі управління, дотримання державних стандартів на питну воду.

13. Розробка і експлуатація родовищ підземних вод.

14. Виробництво теплової енергії.

15. Здійснення інших видів діяльності, які не заборонені чинним законодавством України, а також видів діяльності, що відповідно до чинного законодавства України вимагають спеціального дозволу (ліцензії);-

Майно та фінанси Управління становлять виробничі і невиробничі кошти, а також інші цінності, вартість яких відображається в самостійному балансі Управління. Майно та фінанси Управління є державною власністю і закріплюється за. ними на праві оперативного використання майна.

Джерелами формування майна та фінансів Управління є:

1. Майно та фінанси, передані Залізницею, в оперативне використання;
2. Майно та фінанси, придбані в інших СГД, організацій та громадян у встановленому законодавством порядку;
3. Доходи, одержані від реалізації послуг, інших видів господарської

діяльності;

4. Капітальні вкладення і дотації із Залізниці, Укрзалізниці, бюджетів;
5. Кредити банків та інших кредиторів;
6. Безоплатні та благодійні внески, пожертвування організацій і громадян;
7. Доходи від цінних паперів;
8. Інші джерела, не заборонені законодавством України.

Відчуження майна, закріпленого за Управлінням, здійснюється у порядку, що встановлений чинним законодавством.

Управління має право від імені Залізниці списувати майно з балансу відповідно до чинного законодавства. Збитки, завдані Управлінню в результаті порушення його майнових прав громадянами, юридичними особами і державними органами, відшкодовуються у добровільному порядку або за рішенням суду. Контроль та ревізія виробничо-господарської та фінансової діяльності Управління здійснюється відповідно до Статуту Залізниці, інших актів Залізниці, Укрзалізниці та чинного законодавства.

Майновий стан Управління визначається сукупністю належних йому майнових прав та майнових зобов'язань, що відображаються у бухгалтерському обліку його господарської діяльності відповідно до вимог закону. Володіння і користування земельними ділянками та іншими природними ресурсами Управління здійснюється в установленому законом порядку за плату, а у випадках, передбачених законом, на пільгових умовах.

Права Управління:

1. Планування своєї діяльності, визначення основних напрямків свого розвитку за погодженням зі Службою;
2. Реалізація наданих транспортних послуг за цінами відповідно до діючого законодавства України юридичним та фізичним особам:
 - товарів народного споживання;
 - понаднормативних запасів товарно-матеріальних цінностей;
 - залишків від надання транспортних послуг;

3. Перевезення матеріалів, техніки, обладнання та інших механізмів власним вантажним-автомобільним транспортом з заводів - постачальників, як на територію України, так і за межами, перевезення працівників Управління на вантажно-пасажирських автомобілях, автобусах, легкових службових і спеціальних автомобілях.

4. Здійснення матеріально-технічного забезпечення надання транспортних послуг в межах прав, наданих Залізницею і Укрзалізницею.

Служба охорони праці створена для організації виконання правових, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних, соціально-економічних і лікувально-профілактичних заходів, направлених на попередження нещасних випадків, професійних захворювань і аварій в процесі праці згідно Закону України «Про охорону праці». Служба охорони праці Львівського будівельно-монтажного експлуатаційного управління складається з 2-х інженерів по охороні праці і підкоряється безпосередньо начальникові управління (рис. 1.2).



Рис. 1.2 - Схема управління БМЕУ-5

Джерело: власна розробка

Виконуючи затверджену Кабінетом Міністрів України “Програму створення та функціонування національної мережі МТК в Україні”, Укрзалізниця модернізує інфраструктуру на напрямках МТК відповідно до національних стандартів. За 1998-2021 роки та 9 місяців 2020 р. на напрямках коридорів відремонтовано всіма видами ремонтів та модернізовано біля 6000 км колії, електрифіковано 610 км, проведені значні роботи з модернізації пристроїв СЦБ та зв'язку. Всього в розвиток МТК вкладено 1,5 млрд.грн. власних коштів залізниць.

На балансі Управління числяться:

- 181 одиниця службовий-технічних будівель і споруд загальною площею 43,02 тис.кв.м.;
- 47 одиниць об'єктів водопостачання;
- інженерні мережі протяжністю : водопровід - 70,7км каналізація - 24,7км;
- тепломережа - 12,0 км;
- виробничі котельні в кількості 26 одиниць потужністю 35 Гкал/час;
- гуртожитки у кількості 2 одиниць загальною площею 3,1 тис.кв.м на 171 койкомісце;
- музей загальною площею 0,911 тис .кв.м.;
- дитяча залізниця загальною площею 1,746 тис .кв. м. ;
- транспортні кошти 94 одиниці, зокрема: крани - 4шт., автомобілі – 63, трактори – 13, екскаваторів -8, бульдозери -2, автобуси – 4.

Організаційну структуру управління СГД наведено на рис. 1.3.

На СГД має місце не повне використання основних засобів. Для підвищення фондоддачі пропонується більш повно використовувати деревообробний цех для виготовлення дерев'яних виробів і конструкцій як для потреб надання транспортних послуг, так і для відпуску на сторону (вікна, двері, полу фабрикати), що принесе додатковий прибуток.

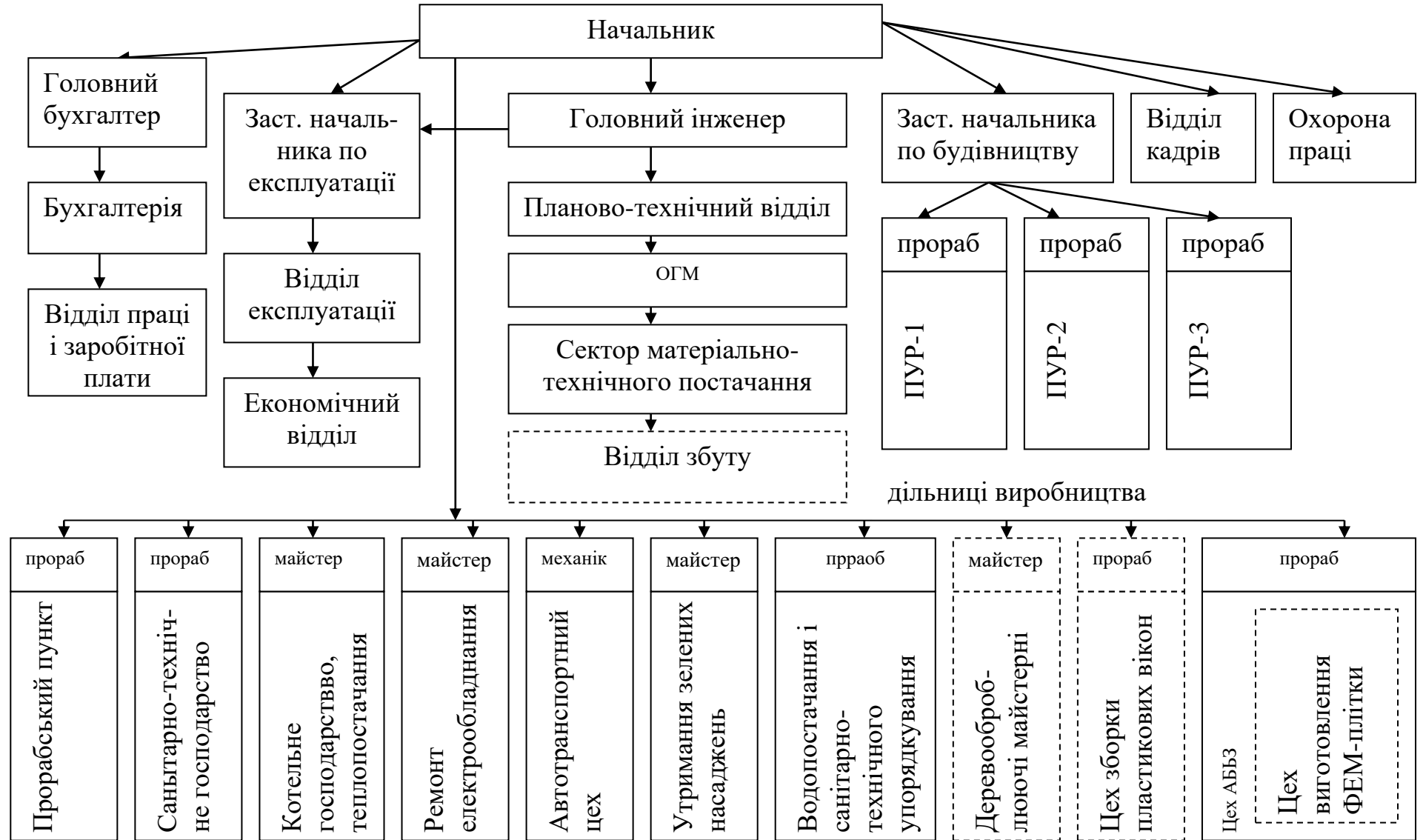


Рис. 1. 3- Організаційна структура управління БМЕУ-5

Джерело: власна розробка

Працівники служби охорони праці управління в своїй діяльності керуються законодавством України, нормативно-правовими актами по охороні праці, колективним договором і актами по охороні праці, що діють в межах СГД.

Висновки до розділу 1

1. Процес надання транспортних послуг у СГД здійснюється за взаємодією визначальних чинників, до яких належать: персонал (робоча сила), кошти праці та предмети праці. Наявні кошти надання транспортних послуг продукують створення суспільно корисної наданих транспортних послуг, виробничих й побутових послуг. Затрати живої та уречевленої праці протистояють іншим результатам діяльності, які залежать від масштабів застосовуваних коштів надання транспортних послуг, кадрового потенціалу та рівня його використання.

2. Ефективність надання транспортних послуг відбиття кінцевих результатів використання коштів надання транспортних послуг й робочої сили (працівників) за певний проміжок часу. У зарубіжній практиці як синонім терміна «результативність господарювання» зазвичай застосовується термін «продуктивність системи надання транспортних послуг та обслуговування», коли під продуктивністю розуміють ефективне використання ресурсів (праці, капіталу, землі, матеріалів, енергії, інформації) за надання транспортних послуг різноманітних товарів і послуг. Загальна продуктивність системи є поняттям набагато ширшим, ніж продуктивність праці та прибутковість надання транспортних послуг. Родовою ознакою продуктивності є необхідність досягнення мети виробничо-господарської діяльності СГД з найменшими витратами суспільної праці або часу.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ

СГД В УМОВАХ УПРАВЛІННЯ БУДІВЕЛЬНО-МОНТАЖНИХ РОБІТ

І ЦИВІЛЬНИХ СПОРУД №5 ЛЬВІВСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

ТА ШЛЯХИ ЇЇ ПІДВИЩЕННЯ

2.1. Аналіз показників фінансового стану підприємства

Ринок праці - це система суспільних відносин, пов'язаних з наймом і пропозицією праці, тобто з її купівлею і продажем; це також економічний простір - сфера працевлаштування, в якій взаємодіють покупці і продавці праці; і це механізм, що забезпечує узгодження ціни і умов праці між роботодавцями і найманими працівниками та регулює її попит та пропозицію. Основні техніко-економічні показники, які віддзеркалюють трудовий потенціал СГД наведено в табл.2.1.

Таблиця 2.1

Динаміка показників використання трудового потенціалу БМЕУ

№5

№ п/п	Найменування показника	Одиниці виміру	2020	2021	Абс. приріст	Темпи росту, %
1.	Обсяг надання транспортних послуг	Тис. грн.	11955	13288	1333,1	111,15
2.	Середньооблікова чисельність персоналу	Чол.	560	605	45,0	108,04
3.	Продуктивність праці 1 працівника	Тис. грн./чол.	21,35	21,96	0,62	102,88
4.	Фонд оплати праці	Тис. грн.	6544,3	10265	3720,5	156,85
		У % до обсягу надання транспортних послуг	54,74	77,25	22,51	141,12
5.	Середньомісячна заробітна плата 1 працівника	Грн.	973,9	1413,9	440,0	145,18

Джерело: власні розрахунки

За аналізований період обсяг надання транспортних послуг збільшився на 11,15%, середньооблікова чисельність – на 8,04%. Продуктивність праці 1 робітника збільшилася на 2,88%. У 2021 р. істотно виріс кошт оплати праці – на 56,85%, причому це зростання супроводжувалося збільшенням питомої ваги кошту оплати праці у обсягу реалізованої наданих транспортних послуг із 54,74% до 77,25%. Внаслідок цього середньомісячна заробітна плата, яка у 2020 р. складала 973,9 тис. грн., зросла у 2021 р. на 45,18%. У табл. 2.2 виконаний більш докладний аналіз складу кошту оплати праці.

Таблиця 2.2

**Аналіз динаміки і складу кошту оплати праці штатних працівників
БМЕУ №5**

№ п/п	Найменування показника	Одиниці виміру	2020	2021	Абс. приріст	Темпи росту, %
1	Кошт оплати праці штатних працівників, всього	Тис. грн.	6544,3	9711,9	3167,6	148,40
2	у тому числі: кошт основної заробітної плати	Тис. грн.	3881,8	5593,4	1711,6	144,09
3	кошт додаткової заробітної плати, всього	Тис. грн.	2347,0	3553,8	1206,8	151,42
4	з нього: надбавки та доплати до тарифних ставок та посадових окладів	Тис. грн.	1042,1	1536,7	494,6	147,46
5	- премії та винагороди, що носять систематичний характер (щомісячні, щоквартальні)	Тис. грн.	341,9	691,6	349,7	202,28
6	- в порядку компенсації втрати заробітної плати згідно чинного законодавства: у зв'язку з порушенням термінів її виплати	Тис. грн.			-315,3	
7	- виплати внаслідок зростання споживчих цін	Тис. грн.		33,8	-238,2	
8	- заохочувальні та компенсаційні виплати, всього	Тис. грн.	315,3	564,7	564,7	179,10
9	- з них: матеріальна допомога	Тис. грн.	272,0	138,5	-536,3	50,92
10	Оплата за невідпрацьований час	Тис. грн.	674,8	959,8	959,8	142,23

Джерело: власні розрахунки

Кошт основної заробітної плати штатних працівників збільшився на 44,09%, додаткової – на 51,42% за рахунок премій, заохочувальних виплат. Скоротилися виплати за матеріальною допомогою на 49,08%.

Структура ФОП БМЕУ №5 наведена на рис.2.1.

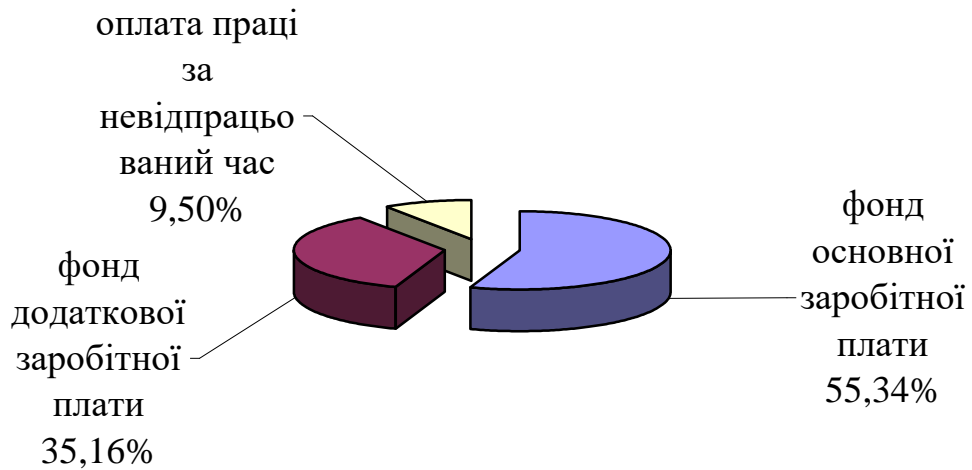


Рис. 2.1. Структура ФОП БМЕУ №5, %

Джерело: власні розрахунки

Найбільша питома вага в структурі ФОП (55,34%) припадає на кошт основної заробітної плати. В табл. 2.3 наведено показники використання робочого часу. Кошт робочого часу зріс на 8,51%, в т.ч. за рахунок відпрацьованих чоловіко-годин на 5,88% і невідпрацьованих – на 24,33%. Ці зміни не можна вважати позитивними. Значно (на 86,19%) зросла кількість відпрацьованих надурочно чоловіко-годин.

Негативною характеристикою є збільшення чоловіко-годин з тимчасової непрацездатності (на 89,34%) та неявок з дозволу адміністрації (на 123,11%). Разом з тим не стало неявок у зв'язку з переведенням на скорочений робочий день, тиждень.

Важливим показником привабливості СГД для робітників є рух робочої сили (табл.2.4).

Таблиця 2.3

Використання робочого часу (у чоловіко-годинах) БМЕУ №5

№ п/п	Найменування показника	2020	2021	Абс. приріст	Темпи росту, %
1	Кошт робочого часу, всього	1137434	1234229	96795	108,51
2	Відпрацьовано, всього	975356	1032724	57368	105,88
3	з них надурочно	18924	35324	16310	186,19
4	Не відпрацьовано, всього	162078	201505	39427	124,33
5	у тому числі:				
6	щорічні відпустки (основні та додаткові)	96595	198263	11668	112,08
7	тимчасова непрацездатність	36302	68733	32431	189,34
8	навчальні відпустки та інші неявки, передбачені законодавством	8795	11147	2352	126,74
9	неявки у зв'язку з тимчасовим переведом для роботи, на іншому підприємстві				
10	неявки з дозволу адміністрації	5928	13226	7298	223,11
11	відпустки за ініціативою адміністрації				
12	неявки у зв'язку з переведенням на скорочений робочий день, тиждень	14458		-14458	0,00
13	простої				
14	масові невиходи на роботу (страйки)				
15	прогули		136	136	

Джерело: власні розрахунки

Таблиця 2.4

Показники руху робочої сили БМЕУ №5

№ п/п	Найменування показника	2020	2021	Абс. приріст	Темпи росту, %
1	Прийнято працівників	275	45	-230	16,36
2	Вибуло працівників	97	104	7	107,22
3	Кількість робітників, які пропрацювали увесь рік	269	433	164	160,97
4	Середньооблікова чисельність на кінець періоду	641	582	-59	90,80
5	Коефіцієнт обігу по прийому	0,43	0,08	-0,35	18,02
6	Коефіцієнт обігу по вибуттю	0,15	0,18	0,03	118,09
7	Коефіцієнт плинності кадрів	0,15	0,18	0,03	118,09
8	Коефіцієнт постійності персоналу СГД	0,42	0,74	0,32	177,28

Джерело: власні розрахунки

СГД характеризується високою плинністю кадрів. У 2020 р. коефіцієнт обігу по прийому (0,43) перевищував коефіцієнт обігу по вибуттю (0,15). Втім у 2021 р. ситуація змінилася – спостерігається перевищення коефіцієнту обігу над коефіцієнтом обігу по прийому (вони становлять відповідно 0,18 і 0,08).

Позитивною тенденцією 2021 р. можна назвати збільшення коефіцієнту постійності персоналу СГД з 0,42 до 0,74.

Перейдемо до більш детального аналізу використання трудових ресурсів за окремими групами персоналу та видами робіт (табл. 2.5, рис. 2.2).

Найбільша питома вага приходить на кваліфікованих працівників з інструментом (40,43%) та операторів (28,79%).

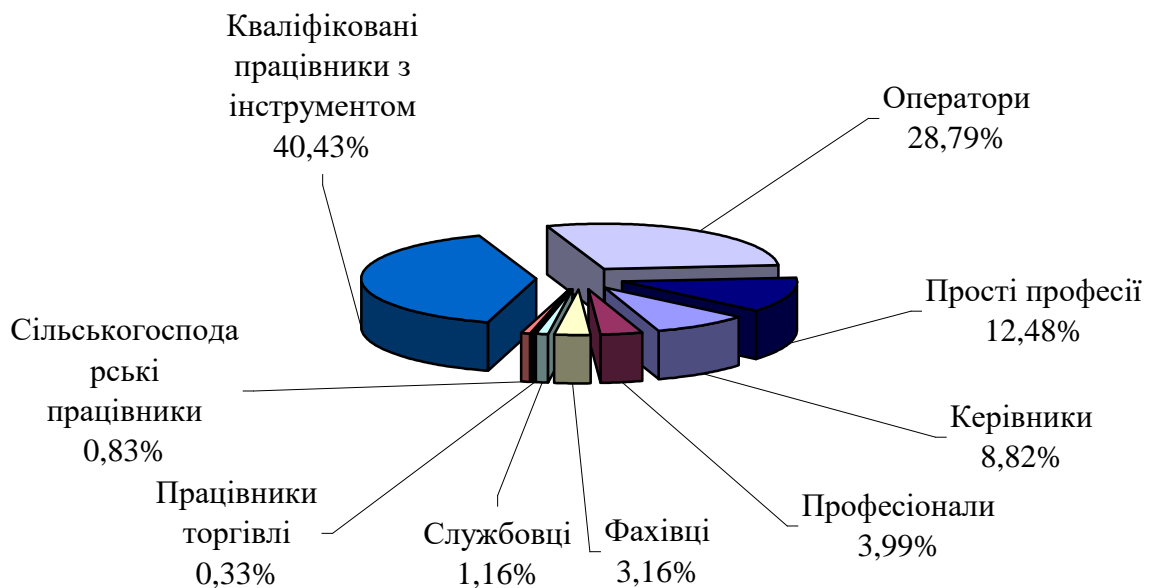


Рис. 2.2. Структура штату за окремими категоріями БМЕУ -5 за 2021 р.

Джерело: власні розрахунки

Найбільша питома вага кошту оплати праці приходить на операторів (35,9%). Вони мають найбільшу зарплату - 1774,95 грн./міс. У 2020 р. відбулося перевищення фактичного ФОП над плановим на 147,9 тис. грн. за рахунок таких видів діяльності: перевезення (ремонт та інші роботи), будівельно-монтажні роботи (рис. 2.3).

Таблиця 2.5

Кошт оплати праці по категоріях БМЕУ-5 за 2021 рік

№	найменування показника	Середньо- облікова чисельність, чол.	Кошт оплати праці, тис. грн.					Середньо- місячна заробітна плата, грн./чол.
			всього	основна	додаткова		інші виплати	
					всього	премія		
1	Керівники	53	1043,7	624,1	361,2	86,6	58,4	1641,04
2	Професіонали	24	419,9	251,1	145,3	43	23,5	1457,99
3	Фахівці	19	347,0	207,5	120,1	34,3	19,4	1521,93
4	Службовці	7	75,1	44,9	26	13,4	4,2	894,05
5	Працівники торгівлі	2	29,1	17,4	10,1	2,8	1,6	1212,50
6	Сільськогосподарські працівники	5	77,4	46,3	26,8	7,9	4,3	1290,00
7	Кваліфіковані працівники з інструментом	243	3589,1	2146,2	1242	144,1	200,9	1230,83
8	Оператори	173	3684,8	2203,5	1275	249,4	206,3	1774,95
9	Прості професії	75	998,7	596,3	347,3	110,2	55,1	1109,67
	ВСЬОГО	601	10264,8	6137,3	3553,8	691,7	573,7	1423,29

Джерело: власні розрахунки

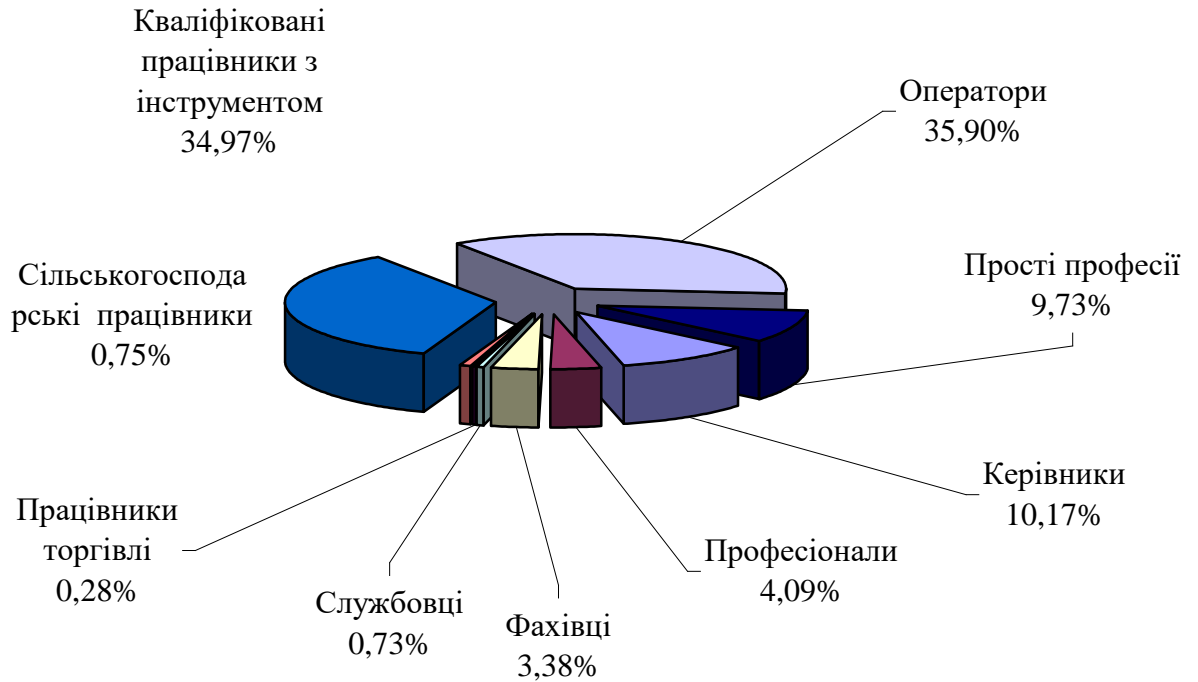


Рис. 2.3. Структура кошту оплати праці за окремими категоріями БМЕУ -5 за 2021 р.

Джерело: власні розрахунки

Найбільшу економію забезпечили наступні види діяльності: інші види робіт (-345,7 тис. грн.), в т.ч. за рахунок ремонту на сторону -212,2 тис. грн. Перевитрата обумовлена збільшенням фактичного контингенту порівняно з планом на 7 чол.

У 2021 р. фактичний ФОП також більше планового на 386,5 тис. грн., в т.ч. за рахунок перевезень (ремонт) на 289,8 тис. грн., будівельно-монтажних робіт – на 667,9 тис. грн. Найбільшу економію забезпечили інші види робіт (-531.2 тис. грн.) та перевезення (інші роботи) у сумі 217,1 тис. грн.

Аналіз виконання планових показників продуктивності праці, ФОП, контингенту, об'ємів виконаних робіт по БМЕУ №5 за 2020 р.

Вид діяльності	план			факт			відхилення		
	об'єм	ФОП, тис. грн.	Контингент, чол..	об'єм	ФОП, тис. грн.	Контингент, чол.	об'єм	ФОП, тис. грн.	Контингент, чол.
1 Перевезення		2295,0	193		2468,4	196		173,4	3
- ремонт	1369,0	458,0	40	3050,1	583,2	43	1681,1	125,2	3
- інші роботи		1837,0	153		1885,2	153		48,2	0
2. Інша виробнича діяльність		5484,0	432,0		5359,4	428,0		-124,6	-4
2.1 промисловість		1677,0	151		1649,2	154		-27,8	3
- ремонт	151,0	59,0	5	206,5	98,8	9	55,5	39,8	4
- інші роботи		1618,0	146		1550,4	145		-67,6	-1
2.2 виробниче постачання		22,0	2		22,8	2		0,8	0
2.3. будівельно-монтажні роботи	5353,0	1517,0	100	8434,5	1817,7	121	3081,5	300,7	21
2.4. інші види робіт		2147,0	168		1801,3	145		-345,7	-23
- ремонт залізниці	4315,0	1429,0	111	5932,2	1364,9	110	1617,2	-64,1	-1
- ремонт власної бази	27,0	10,0	1	132,7	21,1	2	105,7	11,1	1
- ремонт на сторону	1308,0	534,0	42	1150,3	321,8	26	-157,7	-212,2	-16
- інші послуги		174,0	13		93,5	7		-80,5	-6
2.5 ремонт операційної діяльності	210,0	121,0	11	223,8	68,4	6	13,8	-52,6	-5
3 Збут		7,0	1		8,2	1		1,2	0
4 Інша операційна діяльність		401,0	36,0		357,5	36,0		-43,5	0
- гуртожитки		64,0	7		64,1	7		0,1	0
- комунальне		228,0	18		193,0	18		-35,0	0
- оздоровче		106,0	10		92,1	10		-13,9	0
- інші		3,0	1		8,3	1		5,3	0
ВСЬОГО		8187,0	661,0		8193,5	661,0		6,5	0
Разом	12733,0	4128,0	310,0	19130,1	4275,9	317,0	6397,1	147,9	7

Джерело: власні розрахунки

Аналіз виконання планових показників продуктивності праці, ФОП, контингенту, об'ємів виконаних робіт по БМЕУ №5 за 2021 р.

Вид діяльності	план			факт			відхилення		
	об'єм	ФОП, тис. грн.	Контингент, чол..	об'єм	ФОП, тис. грн.	Контингент, чол.	об'єм	ФОП, тис. грн.	Контингент, чол.
1 Перевезення		3754,0	222		3826,7	231		72,7	9
- ремонт	1950,0	689,0	51	3197,6	978,8	59	1247,6	289,8	8
- інші роботи		3065,0	171		2847,9	172		-217,1	1
2. Інша виробнича діяльність		5825,0	339		5869,2	327,0		44,2	-12
2.1 промисловість		1491,0	126		1457,2	114		-33,8	-12
- ремонт	100,0	78,0	5	159,5	77,4	6	59,5	-0,6	1
- інші роботи		1413,0	121		1379,8	108		-33,2	-13
2.2 виробниче постачання		29,0	2	13270,1	27,1	2		-1,9	0
2.3. будівельно-монтажні роботи	9847,0	2021,0	73	1270,1	2673,9	116	3429,1	667,9	43
2.4. інші види робіт		2035,0	121,0		1503,8	84,0		-531,2	-37
- ремонт залізниці	4102,0	1414,0	88	3684,6	1077,6	59	-417,4	-336,4	-29
- ремонт власної бази				131,9	34,1	3		34,1	3
- ремонт на сторону	1206,0	410,0	21	952,9	198,5	11	-253,1	-211,5	-10
- інші послуги		211,0	12		193,6	11		-17,4	-1
2.5 ремонт операційної діяльності	1233,0	264,0	17	1006,6	207,2	11	-226,4	-56,8	-6
3 Збут		14,0	1		9,0	1		-5,0	0
4 Інша операційна діяльність		701,0	50		559,9	42		-141,1	-8
- гуртожитки		104,0	9		109,4	9		5,4	0
- комунальне		461,0	30		322,0	23		-139,0	-7
- оздоровче		116,0	10		110,5	9		-5,5	-1
- інші		20,0	1		18,0	1		-2,0	0
ВСЬОГО		10294,0	612		10264,8	601		-29,2	-11
Разом	18432,0	4861,0	255	22403,2	5247,5	265	3971,2	386,5	10

Джерело: власні розрахунки

Таким чином, управління трудовими ресурсами у БМЕУ-5 є не досить ефективним.

2.2. Аналіз фінансової ефективності функціонування підприємства

В табл. 2.8 наведено показники ефективності використання та відтворення основних засобів БМЕУ №5.

Таблиця 2.8

Показники ефективності використання та відтворення основних засобів БМЕУ №5

№ п/п	Найменування показника	2020	2021	Абс. приріст	Темпи росту, %
1	Обсяг надання транспортних послуг, тис. грн.	11955	13288	1333	111,15
2	Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн.	58167,4	53724	-4443	92,36
3	Фондовіддача, коеф.	0,21	0,25	0,04	120,34
4	Середньооблікова чисельність на кінець періоду, чол.	641	582	-59	90,80
5	Фондоозбросність праці, тис. грн./чол..	90,74	92,31	1,57	101,72
6	Первісна вартість основних засобів, тис. грн.	55139,4	52309	-2830	94,87
7	Сума зносу, тис. грн.	29000,1	24385	-4614,7	84,09
8	Коефіцієнт зносу	0,53	0,47	-0,06	88,64
9	Коефіцієнт придатності	0,47	0,53	0,06	112,61
10	Чистий прибуток, тис. грн.	-3734,1	-2822	912,2	75,57
11	Рівень рентабельності основних засобів, %	-6,42	-5,25	1,17	81,82
12	Вартість уведених основних засобів, тис. грн.	636,6	7141,2	6504,6	1121,77
13	Вартість основних засобів на кінець року, тис. грн.	55139,4	52309	-2830	94,87
14	Коефіцієнт оновлення основних засобів, тис. грн.	0,012	0,137	0,125	1182,46
15	Вартість виведених основних засобів, тис. грн.	8413,5	12037	3623,3	143,07
16	Вартість основних засобів на початок року, тис. грн.	61195,4	55139	-6056	90,10
17	Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,137	0,218	0,081	158,78
18	Приріст основних засобів, тис. грн.	-6056	-2830	3226	46,73
19	Коефіцієнт приросту основних засобів	-0,110	-0,054	0,056	49,26

Джерело: власні розрахунки

Показники фондовіддачі знаходяться не на досить високому рівні, але позитивною є тенденція до збільшення коефіцієнта фондовіддачі із 0.21 у

2020 р. до 0,25 у 2021р. Збільшилися також показники коштаозброєності із 90,74 тис. грн./чол.. до 92,31 тис. грн. /чол., вони є досить значними. Основні засоби зношені приблизно наполовину, коефіцієнт зносу скоротився з 0,53 до 0,47. Це є позитивною характеристикою, проявом результатів оновлення основних засобів.

Використання основних засобів є збитковим, однак, рівень збитків скоротився із 6.42% до 5.25%. Зросла інтенсивність оновлення основних засобів, якщо у 2020 р. коефіцієнт оновлення склав 0,012, то у 2021 р. 0,137. Ще більшими є коефіцієнти вибуття – відповідно 0,137 і 0,218. Внаслідок цього коефіцієнти приросту є від’ємними – відповідно 0,110 і 0,054.

Проаналізуємо показники технічного стану окремих груп основних засобів (табл.2.9).

На рис.2.4 наведено структуру вартості основних засобів.

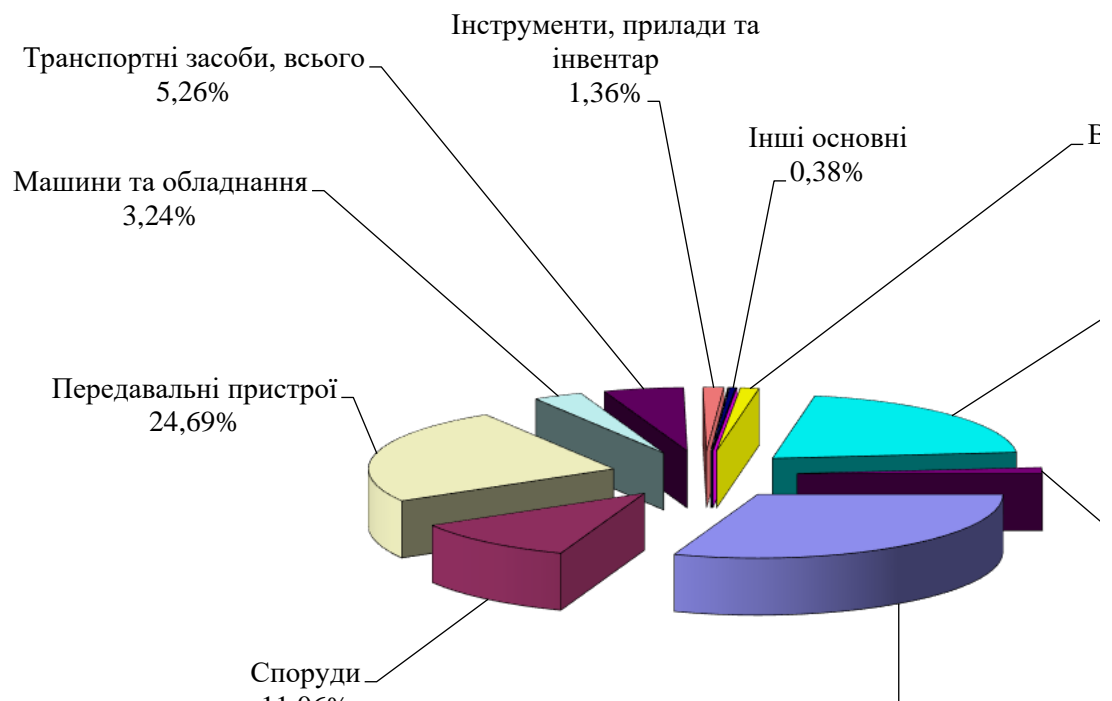


Рис. 2.4. Структура вартості основних засобів станом на 01.01.2013 р.

Джерело: власні розрахунки

Таблиця 2.9

Показники технічного стану окремих груп основних засобів

Найменування показників	Залишок на початок року			Залишок на кінець звітного періоду			Зміна коефіцієнту зносу
	Первісна вартість, тис. грн	сума зносу, тис. грн.	Коефіцієнт зносу	Первісна вартість, тис. грн	сума зносу, тис. грн.	Коефіцієнт зносу	
1	2	3	4	5	6	7	8
Виробничі основні засоби транспорту, всього	42209,1	22363	0,530	34550	18190	0,526	-0,003
у т.ч: будинки виробничі	16823,6	6730	0,400	14915	5689,1	0,381	-0,019
Споруди, всього	6098,3	3746,6	0,614	5391,6	3376,7	0,626	0,012
у т.ч.: верхня будова колії	401,5	278,4	0,693	401,4	297,5	0,741	0,048
споруди інших господарств	5696,8	3468,2	0,609	4990,2	3079,2	0,617	0,008
передавальні пристрої, всього	13613	8008	0,588	8300,8	5219,4	0,629	0,041
Машини та обладнання, всього	1786	1259	0,705	1822,8	1212,9	0,665	-0,040
з них: обчислювальна техніка	175,3	100,1	0,571	184,9	115,3	0,624	0,053
Транспортні кошти, всього	2900,9	2144,9	0,739	3004,6	2107,6	0,701	-0,038
у т.ч. автомобілі	1364,3	1004,7	0,736	1468,3	992,2	0,676	-0,061
інші транспортні кошти	1536,6	1140,2	0,742	1563,3	1115,4	0,713	-0,029
Інструменти, прилади та інвентар	752,3	336,9	0,448	861,8	439,4	0,510	0,062
Багаторічні насадження	24,4	6,3	0,258	22	6,9	0,314	0,055
Інші основні засоби	210,6	131	0,622	232	137,6	0,593	-0,029
Виробничі основні засоби інших галузей, всього	676,9	385,7	0,570	674,6	406,3	0,602	0,032
у т.ч.: підсобно-допоміжних промислових підприємств	585,8	331,1	0,565	585,8	352,5	0,602	0,037
торгівлі і громадського харчування	91,1	54,6	0,599	88,8	53,8	0,606	0,007
Невиробничі основні засоби, всього	11414,1	5412,4	0,474	16067	4771,7	0,297	-0,177
у т.ч.: житлового господарства	1755,8	944	0,538	6547,8	394,2	0,060	-0,477
гуртожитків	1438,6	358,8	0,249	1675,7	427,3	0,255	0,006

Закінчення табл.2.9

1	2	3	4	5	6	7	8
комунального господарства	4470,4	2468,5	0,552	3485,6	1771	0,508	-0,044
оздоровчих та спортивно-культурних закладів	3749,3	1641,1	0,438	4357,8	2179,2	0,500	0,062
Інші необоротні матеріальні активи, всього	839,3	839,3	1,000	1017,8	1017,8	1,000	0,000
Разом основних засобів	55139,4	29000	0,526	52309	24385	0,466	-0,060

Джерело: власні розрахунки

Найбільша питома вага (30,51%) приходить на виробничі будинки, передавальні пристрої (24,69%). Окрім основних засобів транспорту СГД має основні засоби інших галузей (1,23%), невиробничі основні засоби (20,7%). По більшості груп основних засобів коефіцієнт зносу відповідає загальному розрахованому коефіцієнту зносу 0,4-0,5. Повністю зношеними є інші необоротні матеріальні активи, істотним зносом віддзеркалюються також транспортні кошти (0,739-0,701). Найменший знос мають невиробничі основні засоби гуртожитків (0,249-0,255).

СГД має потужний виробничий потенціал, однак його використання є збитковим. Майновий стан СГД за 2020-2021 рр. характеризується даними, наведеними в табл.2.10. Як видно з таблиці, майно СГД на початок звітної періоду становило 27828 тис. грн. і за рік воно зросло на 2409,2 тис. грн., або на 8,66%. У найбільшій мері це обумовлено змінами в необоротних активах, їхнім збільшенням на 2777,1 тис. грн., або на 10,62%, що є свідомством збільшення виробничого потенціалу СГД.

Оборотні активи скоротилися на 368,9 тис. грн., або на 22,04% за рахунок скорочення вартості виробничих запасів, дебіторської заборгованості, грошових коштів. Найбільшу питому вагу в структурі активів мають необоротні активи, на долю яких станом на початок року приходить 93,96%. За рік ця доля збільшилась на 1,7%.

Аналіз пасивів СГД виконаний у табл.2.10.

Аналіз активу балансу БМЕУ-5 у 2021 р.

Статті	На початок року		На кінець року		Відхилення		
	тис. грн.	% до підсумку	тис. грн.	% до підсумку	тис. грн.	темپ приросту, %	по структурі, %
Нематеріальні активи :							
залишкова вартість	7,6	0,03	1000	3,31	992,4	13057,89	3,28
первісна вартість	12,8	0,05	1015,9	3,36	1003,1	7836,72	3,31
накопичена амортизація	-5,2	-0,02	-15,9	-0,05	-10,7	205,77	-0,03
Основні засоби :							
залишкова вартість	26139	93,93	27924	92,35	1784,7	6,83	-1,58
первісна вартість	55139	198,14	52309	172,99	-2830	-5,13	-25,15
знос	-29000	-104,21	-24385	-80,65	4614,7	-15,91	23,56
Довгострокові фінансові інвестиції :							
Усього – необоротні активи	26147	93,96	28924	95,66	2777,1	10,62	1,70
Запаси :							
виробничі запаси	1258,1	4,52	1063,9	3,52	-194,2	-15,44	-1,00
товари	10,7	0,04	19,2	0,06	8,5	79,44	0,03
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги :	162,4	0,58	0		-162,4	-100,00	-0,58
Дебіторська заборгованість за розрахунками :							
за виданими авансами			2,9	0,01			0,01
Інша поточна дебіторська заборгованість	226,8	0,81	208,3	0,69	-18,5	-8,16	-0,13
Грошові кошти та їх еквіваленти :							
в національній валюті	9,5	0,03	0,1	0,00	-9,4	-98,95	-0,03
Інші оборотні активи	6	0,02	10,2	0,03	4,2	70,00	0,01
Усього – оборотні активи	1673,5	6,01	1304,6	4,31	-368,9	-22,04	-1,70
Витрати майбутніх періодів	8	0,03	9	0,03	1	12,50	0,00
Баланс	27828	100,00	30238	100,00	2409,2	8,66	0,00

Джерело: власні розрахунки

Таблиця 2.11

Аналіз пасиву балансу БМЕУ-5 у 2021 р.

Статті	На початок року		На кінець року		Відхилення		
	тис. грн.	% до підсумку	тис. грн.	% до підсумку	тис. грн.	темп приросту, %	по структурі, %
Статутний капітал	17730	63,71	17527	57,97	-202,2	-1,14	-5,74
Інший додатковий капітал	13955	50,15	13112	43,36	-842,8	-6,04	-6,78
Резервний капітал							
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	-78928	-283,62	-81857	-270,71	-2929	3,71	12,91
Усього – власний капітал	-47244	-169,77	-51218	-169,38	-3974	8,41	0,38
Забезпечення виплат персоналу	668,6	2,40	889,7	2,94	221,1	33,07	0,54
Усього – забезпечення майбутніх виплат і платежів	668,6	2,40	889,7	2,94	221,1	33,07	0,54
Відстрочені податкові зобов'язання	2465,2	8,86	1758,7	5,82	-706,5	-28,66	-3,04
Усього – довгострокові зобов'язання	2465,2	8,86	1758,7	5,82	-706,5	-28,66	-3,04
Кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги	112,3	0,40	579,6	1,92	467,3	416,12	1,51
Поточні зобов'язання за розрахунками :							
з одержаних авансів	17,2	0,06	23,9	0,08	6,7	38,95	0,02
з бюджетом	23,6	0,08	98,7	0,33	75,1	318,22	0,24
зі страхування	57,5	0,21	221,9	0,73	164,4	285,91	0,53
з оплати праці	399,8	1,44	343,3	1,14	-56,5	-14,13	-0,30
із внутрішніх розрахунків	71320	256,28	77521	256,37	6201,4	8,70	0,09
Інші поточні зобов'язання	8,6	0,03	18,8	0,06	10,2	118,60	0,03
Усього – поточні зобов'язання	71939	258,51	78807	260,63	6868,6	9,55	2,12
Баланс	27828	100,00	30238	100,00	2409,2	8,66	0,00

Джерело: власні розрахунки

СГД має від'ємне значення власного капіталу. Станом на 1.01.2021 р. воно становило 47244 тис. грн., за рік відбулося подальше зменшення власного капіталу на 3974 тис. грн. Причиною такого становища є наявність в балансі СГД непокритих збитків, вартість яких значно перевищує розмір статутного і іншого додаткового капіталу.

БМЕУ-5 має відстрочені податкові зобов'язання у сумі 2465,2 тис. грн., які скоротилися за рік на 706,5 тис. грн. або на 28,66%. Вони носять довгостроковий характер.

Забезпечення виплат персоналу зросли з 668,6 тис. грн. до 889,7 тис. грн., а питома вага – із 2,4% до 2,94%.

Поточні зобов'язання станом на 1.01.2021 р. становили 71939 тис. грн., або 258,51% валюти балансу. За рік їх розмір збільшився на 6868,6 тис. грн. або на 9,55%, а питома вага досягла 260,63%.

Основною статтею поточних зобов'язань є внутрішні розрахунки, сума яких зростає із 71320 тис. грн. до 77521 тис. грн.

Для оцінки фінансового результату й ефективності господарської діяльності використовують систему аналітичних показників - показників прибутку і показників рентабельності. Виділяють такі показники прибутку (табл.2.12).

- валовий прибуток, обумовлений як різниця між чистим прибутком від реалізації товарів і собівартістю реалізованої наданих транспортних послуг;

- прибуток від операційної (основний) діяльності, що розраховується як алгебраїчна сума валового прибутку (збитку), іншого операційного прибутку, адміністративних витрат, витрат на збут і інші операційні витрати;

- прибуток від звичайної діяльності, розмір якого визначається як алгебраїчна сума прибутку (збитку) від основної діяльності, фінансових і інших прибутків (збитків), фінансових і інших витрат (збитків);

- чистий прибуток, що розраховується як алгебраїчна сума прибутку (збитку) від звичайної діяльності і надзвичайного прибутку, надзвичайного

збитку і податків із надзвичайного прибутку.

Таблиця 2.12

Динаміка фінансових результатів БМЕУ-5

Стаття доходів або витрат	2020	2021	Абс. приріст, тис. грн.	Темп росту, %
Доход (виручка) від реалізації наданих транспортних послуг (товарів, робіт, послуг)	12648	13932	1284,3	110,15
Податок на додану вартість	-692,8	-644	48,8	92,96
Чистий доход (виручка) від реалізації наданих транспортних послуг (товарів, робіт, послуг)	11955	13288	1333,1	111,15
Собівартість реалізованої наданих транспортних послуг (товарів, робіт, послуг)	-10557	-11014	-457,2	104,33
Валовий прибуток	1397,9	2273,8	875,9	162,66
Інші операційні доходи	906,1	964	57,9	106,39
Адміністративні витрати	-1117	-1787	-669,9	159,96
Витрати на збут	-11,2	-12,5	-1,3	111,61
інші операційні витрати	-4075	-6434	-2359,7	157,91
Збиток від операційної діяльності	-2899	-4996	-2097,1	172,34
Інші доходи	4026,5	1558,4	-2468,1	38,70
Інші витрати	-3949	-296,4	3653	7,50
Фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування: збиток	-2822	-3734	-912,2	132,33
Фінансові результати від звичайної діяльності: збиток	-2822	-3734	-912,2	132,33
Чистий збиток	-2822	-3734	-912,2	132,33

Джерело: власні розрахунки

У 2021 р. темпи росту обсягів продаж перевищили темпи росту собівартості реалізованої наданих транспортних послуг. Внаслідок цього валовий прибуток збільшився із 1397,9 тис. грн. до 2273,8 тис. грн., або на 62,66%. Але наявність високих адміністративних витрат і витрат на збут обумовили отримання чистого збитку у сумі 3734 тис. грн., що на 912,2 тис. грн., або на 32,33% більше, ніж в минулому році.

Для оцінки платоспроможності в короткостроковій перспективі розраховують такі показники:

- коефіцієнт абсолютної ліквідності;
- проміжний коефіцієнт покриття;

- загальний коефіцієнт покриття.

Кожний із трьох коефіцієнтів являє собою відношення тієї або іншої групи статей оборотних активів до суми статей пасиву, що виражають короткострокову заборгованість СГД на початок або кінець звітної періоду.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності є найбільш жорстким критерієм ліквідності СГД, який розраховується відношенням суми коштів і поточних фінансових інвестицій до короткострокових зобов'язань. Він показує, яка частина активів може бути використана негайно для погашення короткострокових зобов'язань. У багатьох СГД зазначений коефіцієнт вимірюється сотими частками одиниці через відсутність грошей на рахунках з огляду на інфляцію та військовий стан. Рекомендоване значення коефіцієнта 0,2 у загальному плані, проте потребує уточнення галузеві нормативи з огляду по СГД, що має аналогічну орієнтацію своєї господарської діяльності.

Коефіцієнт швидкої ліквідності розраховується відношенням коштів, фінансових інвестицій і дебіторської заборгованості до короткострокових зобов'язань і показує частину короткострокових зобов'язань СГД, яку можна погасити за рахунок відповідних груп поточних активів. На відміну від коефіцієнту поточної ліквідності зазначений коефіцієнт обчислюється як різниця поточних активів та виробничих запасів. Менша ліквідність запасів вступає у суперечність з витратами на їх придбання, оскільки при ліквідації СГД виручають 40% і менше їх вартості. Рекомендоване значення показника - 1, однак воно може варіювати залежно від видів економічної діяльності. Зростання коефіцієнта швидкої ліквідності через невиправдане зростання дебіторської заборгованості є негативним.

Загальний коефіцієнт покриття демонструє, скільки гривень оборотних активів СГД припадає на одну гривню поточних зобов'язань, виходячи з того, що СГД погашає короткострокові зобов'язання за рахунок поточних активів. СГД може розглядатися як успішно функціонуюче (принаймні, теоретично). Розмір перевищення задається коефіцієнтом поточної

ліквідності, який може варіювати по галузях і видам діяльності, а його зростання у динаміці розглядається сприятливою тенденцією. Критичне нижнє значення показника становить 2; проте існують варіанти.

В табл. 2.13 розраховано показники ліквідності.

Таблиця 2.13

Динаміка показників ліквідності СГД

Показники	Нормативне значення	2020	2021	Відхилення
Поточні зобов'язання		71938,5	78807,1	6868,6
Кошти		9,5	0,1	-9,4
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	>0,2	0,000132	0,000001	-0,00013
Кошти і дебіторська заборгованість		404,7	35,8	-368,9
Коефіцієнт проміжної ліквідності	>1	0,0056	0,0005	-0,0052
Оборотні активи		1673,5	1304,6	-368,9
Коефіцієнт покриття	>2	0,023	0,017	-0,007

Джерело: власні розрахунки

СГД має критично низький рівень ліквідності, його коефіцієнти ліквідності на порядок нижче нормативних значень.

2.3. Шляхи підвищення фінансової ефективності функціонування СГД в умовах Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Львівської державної залізниці

З врахуванням геополітичних умов залізниці України мають один з найбільших у Європі потенціал транзитності. Беручи до уваги той факт, що в Україні практично відбувся розподіл вантажів між автотранспортом (споживчі товари, контейнерні перевезення, тощо) та залізницями (масові вантажі), перерозподіл між ними у перспективі не буде носити кардинального характеру. На досить далеку перспективу залізниці залишаться основним (по обсягах) перевізником вантажів та пасажирів на середні та далекі відстані.

За останні роки прийнято закони України «Про транзит вантажів», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України», «Про транспортно-експедиторську діяльність». Внесено зміни до Податкового Кодексу України, якими передбачено звільнення робіт та послуг, пов'язаних із транзитними перевезеннями вантажів та пасажирів від сплати ПДВ.

На міжнародному рівні Україна приєдналася або проводить процедури приєднання до основних Конвенцій і багатосторонніх угод у галузі транспорту, які визначають пріоритетні напрямки та умови перевезень транзитних вантажів. Серед цих заходів найважливішими є приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), проведення роботи щодо підписання Конвенції про процедуру міжнародного митного транзиту при перевезенні вантажів залізничним транспортом, розробка проекту Закону „Про приєднання України до Конвенції про спільну транзитну процедуру” та ін.

На міжгалузевому рівні Міністерством транспорту та зв'язку і Укрзалізницею приймаються дієві заходи по узгодженню спільно із залізничними адміністраціями сусідніх країн, національними портами та термінальними комплексами привабливих тарифних умов на транспортування вантажів у напрямку України.

У 2002-2020 роках з метою облаштування пунктів пропуску (контролю) через державний кордон України, у тому числі на прикордонних переходах у межах МТК, за рахунок власних коштів виконана Комплексна програма розвитку державного кордону України, на ще було витрачено майже 15 млн. дол. США. Виконані роботи по додатковому облаштуванню всіх залізничних пунктів пропуску через державний кордон України спорудженнями, пристроями, вантажними механізмами, коштами зв'язку для проведення якісного та своєчасного митного і прикордонного контролю вантажних поїздів. Огороджені станційні колії і митні зони, посилено їх освітлення, проведений ремонт службових приміщень тощо. Вжиті заходи

спрямовані на вдосконалення технології роботи прикордонних станцій і пунктів пропуску, поліпшення взаємодії залізниць, органів митного і прикордонного контролю.

В результаті вдосконалення технології роботи прикордонних передаточних станцій зменшено час обробки поїздів із транзитними вантажами на 0,5-2,0 год.

У зв'язку з наявністю різної ширини колії: в Україні — 1520 мм, у Польщі — 1435 мм з 2020 року в міжнародному залізничному сполученні між Україною та Республікою Польща на прикордонному переході Мостиська II введено в експлуатацію колієперевідний пристрій для автоматичної зміни відстані між колесами в колісних парах (система SUW-2000). Запровадження зазначеної технології дозволило в 4 рази зменшити час перетину українсько-польського кордону, що значно підвищило комфортність поїздки, позбавило пасажирів від цілого ряду незручностей.

В перспективі планується застосування вагонів з розсувними колісними парами системи SUW-2000 для поїздок до інших країн Європи.

Розвиток інфраструктури залізниць України здійснюється по двох напрямках: забезпечення масових перевезень та здійснення швидкісного і високошвидкісного руху поїздів. Підвищення дозволеної швидкості руху та організацію швидкісного руху поїздів передбачається, у першу чергу, на напрямках міжнародних транспортних коридорів та магістралях, що з'єднують найбільші міста України.

Проектом Програми створення та функціонування національної мережі МТК на 2021-2022 роки передбачено виконання, головним чином, організаційно-технологічних заходів. Це маркетинг, вдосконалення тарифної політики, кардинальне покращення взаємодії з митниками та прикордонниками, дотримання європейських вимог до мінімізації термінів перетину кордону.

Проводиться робота зі створення і розвитку потужних логістичних комплексів у найбільш вантажоспоживаючих регіонах України. З метою

розвитку перевезень вантажів у сполученні МТК планується створення сучасних перевантажувальних комплексів на прикордонних переходах України з Угорщиною і Польщею (ст. Чоп і Мостиська). Продовжуються роботи з електрифікації залізниць, застосування саморегулюючої, інтелектуальної системи тягового електропостачання, що забезпечить оптимальний процес енергозабезпечення тяги.

Головним напрямком розвитку систем сигналізації, централізації та блокування є оновлення коштів залізничної автоматики на базі створення мікропроцесорних та комп'ютерних систем.

При розвитку телекомунікаційних мереж впроваджуються ВОЛЗ та цифрові системи зв'язку та радіозв'язку, що вирішує проблеми підвищення надійності не тільки магістральних та технологічних видів зв'язку залізниць, а також питання забезпечення надійним зв'язком практично усіх районів України. Пріоритетним для залізниць України є впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, яке передбачає курсування денних поїздів між Києвом, більшістю обласних центрів та найбільших міст України, з терміном перебування у дорозі 4-7 годин та застосуванням вагонів підвищеної комфортності.

Крім вирішення соціальних питань, значної економії часу перебування пасажирів у дорозі, суттєво знижуються інвестиційні потреби залізниць за рахунок забезпечення составом денного поїзда рейсів в обидва напрямки за добу, що робить такі перевезення у 2,5 рази ефективніші ніж звичайні поїзди. Виконується програма поетапного переходу на прискорені денні пасажирські експреси. Таке сполучення вже з'єднує Київ з Харковом, Дніпропетровськом, Хмельницьким.

Залізничний транспорт України є одним з основних чинників динамічного розвитку економіки країни, в силу своєї природи ніколи не замикався в рамках однієї держави, будучи відкритим економічним утворенням. Тісний взаємозв'язок залізниць Європи склався історично і в сучасних умовах здобуває усе більший динамізм, як у сфері технологічних

процесів, так і у сфері економічної лібералізації, у розширенні горизонтів управління на основі нових коштів комунікацій. Залізниці України вибудовують власну стратегію розвитку в XXI столітті, діють цілеспрямовано, формуючи економічно толерантну політику відповідно до сучасних реалій спеціалізації і міжнародного поділу праці. Укрзалізниця прагне стати надійною ланкою в міжнародній транспортній системі.

До стратегічних пріоритетів політики розвитку залізничного транспорту на найближчий період є оновлення основних виробничих коштів, передусім рухомого складу, технічного переоснащення, підвищення технічного рівня та якості будівництва і ремонту залізниць з запровадженням сучасних технологій транспорту, інтегрування транспортної системи України в європейську та світову транспортні системи.

Перспективою розвитку залізниць України є реалізація програм, спрямованих на подальше підвищення ефективності роботи, впровадження нових технологій і забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

- програма організації швидкісного руху на головних магістралях України. Реалізація першого етапу програми забезпечить впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів між Києвом та крупними містами України. У 2002-2020 роках вже введені в експлуатацію швидкісні поїзди сполученням Київ - Харків та Київ - Дніпропетровськ.

- програми розвитку телекомунікацій і розробки на їх основі сучасних технологій. Реалізація програми дозволяє створити сучасні інформаційні системи і кошти зв'язку, поліпшити обслуговування пасажирів, забезпечити надання інформаційних послуг у реальному масштабі часу, що значно підвищує якість обслуговування пасажирів і замовників вантажних перевезень.

- програми розвитку транспортних коридорів і залучення транзитних вантажів. Програма передбачає залучення транзитних вантажів, що сьогодні йдуть морем у з'єднанні Азії з Європою, за рахунок гнучкої тарифної

політики, упровадження комбінованих перевезень, залучення вантажопотоку напрямку Азія-Європа.

- програми розвитку складу. Впроваджується розробка та виробництво нових вагонів, передбачається подальша модернізація локомотивного парку, вантажних та пасажирських вагонів, дизель - і електропоїздів з метою підвищення швидкості, якості і надійності перевезень та послуг залізничного транспорту. Виробництво та модернізація залізничного рухомого складу практично цілком буде здійснюватися на вітчизняних СГД.

- програми поліпшення технічного стану колійного господарства. На залізницях активно впроваджуються нові технології ремонту й утримання колії, для приведення у відповідність до світових стандартів колійного господарства залізниць України.

Висновки до розділу 2

1. СГД має високий виробничий потенціал і фондоозброєність праці робітників. Основні засоби СГД зношені приблизно на 50%. Проводиться інтенсивне оновлення основних засобів. Однак при цьому показники фондовіддачі є низькими, а їх використання збитковим.

2. Кризовий стан СГД виражається в тому, його що діяльність фінансується виключно за рахунок зобов'язань. СГД має від'ємну величину власного капіталу, а величина зобов'язань приблизно в 2,5 вище вартості активів. Основним джерелом фінансування діяльності СГД є поточні зобов'язання по внутрішнім розрахункам.

3. СГД працює на межі банкрутства, баланс СГД не є ліквідним. Для усунення неплатоспроможності СГД необхідне рішення таких оперативних цілей:

- зменшення поточних зовнішніх фінансових зобов'язань СГД за рахунок пролонгації короткострокових банківських кредитів, відстрочки

виплати нарахованих відсотків, подовження строків кредиторської заборгованості по товарних операціях;

- здійснення заходів по скороченню суми постійних і зменшенню рівня змінних витрат за рахунок запровадження нових інноваційних технологій і виробництв;

- збільшення величини грошових активів, що забезпечують покриття поточних зобов'язань.

ВИСНОВКИ

1. В теоретичній частині роботи показано особливості проблеми підвищення ефективності надання транспортних послуг в сучасних умовах, охарактеризовано показники ефективності використання ресурсів та узагальнюючого показника ефективності надання транспортних послуг, особливість використання ресурсів СГД залізничного транспорту.

2. Зроблено висновок, що єдиним макроекономічним критерієм ефективності надання транспортних послуг стає зростання продуктивності суспільної (живої та уречевленої) праці. Кількісна визначеність і зміст критерію повинна відобразитися в конкретних показниках ефективності виробничо-господарської та іншої діяльності СГД.

3. Проведений аналіз ефективності використання основних засобів і трудових ресурсів в БМЕУ-5 Львівської залізниці показав, що у 2021 р. відбулося збільшення кількості робітників СГД понад планові показники. Використання трудових ресурсів характеризується високим рівнем плинності кадрів. Значне підвищення середньомісячної заробітної плати та зростання кошту оплати праці не відповідає темпам росту продуктивності праці.

4. СГД має високий виробний потенціал і фондоозброєність праці робітників. Основні засоби СГД зношені приблизно на 50%. Проводиться інтенсивне оновлення основних засобів. Однак при цьому показники фондовіддачі є низькими, а їх використання збитковим.

5. Кризовий стан СГД виражається в тому, його що діяльність фінансується виключно за рахунок зобов'язань. СГД має від'ємну величину власного капіталу, а величина зобов'язань приблизно в 2,5 вище вартості активів. Основним джерелом фінансування діяльності СГД є поточні зобов'язання по внутрішнім розрахункам.

6. СГД працює на межі банкрутства, баланс СГД не є ліквідним. Для усунення неплатоспроможності СГД необхідне рішення таких оперативних цілей:

- зменшення поточних зовнішніх фінансових зобов'язань СГД за рахунок пролонгації короткострокових банківських кредитів, відстрочки виплати нарахованих відсотків, подовження строків кредиторської заборгованості по товарних операціях;

- здійснення заходів по скороченню суми постійних і зменшенню рівня змінних витрат за рахунок запровадження нових інноваційних технологій і виробництв;

- збільшення величини грошових активів, що забезпечують покриття поточних зобов'язань.

7. З метою прискорення економічного росту передбачається: ліквідація портфеля короткострокових фінансових вкладень; реалізацію окремих високоліквідних грошових і коштових інструментів портфеля довгострокових фінансових вкладень; рефінансування дебіторської заборгованості; прискорення оборотності дебіторської заборгованості.

8. До стратегічних пріоритетів політики розвитку залізничного транспорту на найближчий період є оновлення основних виробничих коштів, передусім рухомого складу, технічного переоснащення, підвищення технічного рівня та якості будівництва і ремонту залізниць з запровадженням сучасних технологій транспорту.

9. Розроблено пропозиції, спрямовані на покращення фінансового стану СГД за рахунок підвищення рівня використання виробничих потужностей і створення нових виробництв, а само:

- деревообробного цеху для виготовлення дерев'яних виробів і конструкцій як для потреб надання транспортних послуг, так і для відпуску на сторону (вікна, двері, полу фабриката), що принесе додатковий прибуток;

- організація нового цеху по зборці пластикових вікон;

- відновлення діяльності розчинного вузла для збільшення надання транспортних послуг бетону і розчину для відпуску на сторону, надання послуг населенню по проведенню ремонтно-будівельних робіт.

10. Реконструкція і організація надання транспортних послуг бетону дозволить застосовувати технології монолітного будівництва;

- установка обладнання для випуску тротуарної плитки, відділочних матеріалів;

- надання послуг по укладці асфальту і облагороджуванню вулиць в приватному секторі;

- організація жерстяного цеху по виробництву водовідливів і відводів, також інших виробів.

Запровадження нових виробництв потребує проведення рекламних заходів, координації їх діяльності із основною операційною діяльністю СГД. Тому пропонується внести зміни в організаційну структуру управління СГД, створивши відділ збуту. Це підвищить конкурентні позиції СГД на ринку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Busse, V., Strauss, C. (2021). Crowdfunding and Uncertain Decision Problems - Applying Shannon Entropy to Support Entrepreneurs. In: Kryvinska, N., Poniszewska-Marańda, A. (eds) *Developments in Information & Knowledge Management for Business Applications. Studies in Systems, Decision and Control*, vol 376. Springer, Cham. pp. 289–304. https://doi.org/10.1007/978-3-030-76632-0_10
2. Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (Recast). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32008L0057>
3. Gubíniová, K., Štarchoň, P., Vilčeková, L., Bartáková, G.P., Brtková, J. (2021). Marketing Communication and Its Role in the Process of Creating Rational Awareness of Generation Z Representatives. In: Kryvinska, N., Poniszewska-Marańda, A. (eds) *Developments in Information & Knowledge Management for Business Applications . Studies in Systems, Decision and Control*, vol 376. pp. 203-221. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-76632-0_6
4. Kiß, H., Sulíková, R. (2021). Modern Approaches to Leadership Development—An Overview. In: Kryvinska, N., Poniszewska-Marańda, A. (eds) *Developments in Information & Knowledge Management for Business Applications. Studies in Systems, Decision and Control*, vol 376. Springer, Cham. pp. 271-287. https://doi.org/10.1007/978-3-030-76632-0_9
5. Kuzmin, O., Ovcharuk, V., Zhezhukha, V. (2021). Administration Systems in Enterprises Management: Assessment and Development. In: Kryvinska, N., Greguš, M. (eds) *Developments in Information & Knowledge Management for Business Applications. Studies in Systems, Decision and Control*, vol 330. Springer, Cham. pp. 201–229. https://doi.org/10.1007/978-3-030-62151-3_4

6. Kuzmin, O., Zhezhukha, V., Gorodyska, N. (2021). Simulating the Processes of Engineering Payments Establishment During the Engineering Projects Implementation at Enterprises. In: Kryvinska, N., Greguš, M. (eds) Developments in Information & Knowledge Management for Business Applications. Studies in Systems, Decision and Control, vol 330. pp. 231–271. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-62151-3_5

7. Melnikov S. V. Dynamic monopoly pricing under the purchase price effect. *Актуальні проблеми економіки*. 2014. № 12. С. 417-422.

8. Nikolayev Y. Development strategy and restructuring of Ilichivsk commercial sea port as an intergral part of Odessa transport cluster. *Економічні інновації*. 2012. Вип. 50. С. 237-247.

9. Panevski, D., Peráček, T., Rentková, K. (2021). Analysis of the Practices of Financial Intelligence Units (FIUs) and Other Anti-money Laundering Agencies Within EU. In: Kryvinska, N., Poniszewska-Marańda, A. (eds) Developments in Information & Knowledge Management for Business Applications. Studies in Systems, Decision and Control, vol 376. Springer, Cham. pp. 241–269. https://doi.org/10.1007/978-3-030-76632-0_8

10. Petrenko E. Formation of institutional background logistizatsija transport during restructuring passenger complex railways of Ukraine. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2015. Вип. 32. С. 124-133.

11. Poplavska, Z., Komarynets, S. (2021). Modelling the External Economic Environment Instability Impact on the Organizational Flexibility of the Enterprise. In: Kryvinska, N., Greguš, M. (eds) Developments in Information & Knowledge Management for Business Applications. Studies in Systems, Decision and Control, vol 330. Springer, Cham. pp. 1-20. https://doi.org/10.1007/978-3-030-62151-3_1

12. Pozniakova O. Improvement of the methodology for the property registry formation as a tool preventing the development of hidden monopolies. *Технологический аудит и резервы производства*. 2020. № 3(4). С. 45-48.

13. Rivera Rios M. A., Lopez J. B. L., Veiga J. G. The fifth global Kondratiev. Low economic performance, instability and monopolization in the digital age. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2018. № 2. С. 270-291.

14. Vančová, M.H., Ivanochko, I. (2021). Factors Behind the Long-Term Success in Innovation—In Focus Multinational IT Companies. In: Kryvinska, N., Poniszewska-Marańda, A. (eds) *Developments in Information & Knowledge Management for Business Applications . Studies in Systems, Decision and Control*, vol 376. Springer, Cham. pp. 441–483. https://doi.org/10.1007/978-3-030-76632-0_16

15. Vincze, R., Karovič, V., Kavalets, I. (2022). The Efficiency of Transport-Management in the E-logistics Marketplace. In: Kryvinska, N., Greguš, M. (eds) *Developments in Information & Knowledge Management for Business Applications. Studies in Systems, Decision and Control*, vol 420. Springer, Cham. pp. 239–255. https://doi.org/10.1007/978-3-030-95813-8_11

16. Антимонопольний комітет України. Зведений перелік суб'єктів природних монополій станом на 30.06.2022. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/sites/1/%D0%B7%D0%B2%20%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%97/zvedeni-y-perelik-subektiv-prirodnikh-monopoliy-za-cherven.pdf>

17. Власенко Д. О. Сучасні аспекти реструктуризації транспортних СГД. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2019. Вип. 23(1). С. 34-38.

18. Дегтяр А. О. Державне регулювання залізничного транспорту як природної монополії. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»* . 2017. № 2(1). С. 26-30.

19. Ейтутіс Г. Д., Божок А. Р. Реструктуризація залізничного транспорту України на основі регіонально-галузевої моделі управління. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 68. С. 85-93.

20. Зоріна О. І. Оцінка реального ступеню монополізації залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2009. № 26. С. 25-28.

21. Kosova, T., Smerichevskiy, S., Yaroshevskaya, O., Smerichevskaya, S., & Zama, O. (2022). Credit risk management: marketing segmentation, modeling, accounting, analysis and audit. *Scientific Horizons*, 25(8), 106-116. [https://doi.org/10.48077/scihor.25\(8\).2022.106-116](https://doi.org/10.48077/scihor.25(8).2022.106-116) (Scopus)

22. Кобець В. М. Вплив тарифної політики транспортної компанії-монополіста на суспільний добробут. *Економіка та держава*. 2009. № 5. С. 45-47.

23. Косова Т.Д., Тренкін Є. С. Тінізація грошово-фінансових відносин національної економіки скрізь призму формальних і неформальних інститутів. Проблеми системного підходу в економіці. 2023. №1. С. 63-68. <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2023-1-7>

24. Лисиця К. С. Рыночные условия развития естественных монополий в странах Центральной и Восточной Европы (на примере железнодорожного транспорта). *Вісник Приазовського державного технічного університету. Сер. : Економічні науки*. 2011. Вип. 22. С. 36-44.

25. Маковоз О. В., Борисов Б. І. Основні аспекти реструктуризації залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. Вип. 49. С. 69-73.

26. Олійник Г. Ю. Фінансово-економічні показники та аналіз платоспроможності, конкурентоспроможності та фінансової стійкості СГД залізничного транспорту на стадії підготовки до реструктуризації. *Водний транспорт*. 2012. Вип. 2. С. 106-114.

27. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

28. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>

29. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>
30. Про затвердження Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними СГДми та їх об'єднаннями: Постанова Кабінету Міністрів України від 23.02.2011 № 138. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/138-2011-%D0%BF#Text>
31. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
32. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 № 1172-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>
33. Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України: Закон України від 04.11.1999 № 1212-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1212-14#Text>
34. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23.02.2012 № 4442-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text>
35. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 08.09.2011 № 3715-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17#Text>
36. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
37. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15.05.1996 № 192/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80#Text>
38. Про управління об'єктами державної власності: Закон України від 21.09.2021 № 185-V. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82#w1_

39. Рудяга І. М. Залізничний транспорт України як суб'єкт природної монополії: господарсько-правовий аспект. *Економічна теорія та право*. 2016. № 2. С. 216-229.

40. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

41. Шемаєв В. В. Інвестиційна політика суб'єктів природної монополії транспортно- інфраструктурного сектору. *Дороги і мости*. 2020. Вип. 21. С. 47-58. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2020.21.047>

42. Широкова О. М. Модель оцінки економічної ефективності функціонування залізничного транспорту в процесі реструктуризації. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту*. 2011. Вип. 1. С. 122-125.

43. Шкуліпа Л. В. Соціально-відповідальна реструктуризація залізничного транспорту в Україні як провідна детермінанта в ССВЗТ. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2012. Вип. 21-22(1). С. 66-73.

44. Шкуліпа Л. В. Застосування SWOT-аналізу для оцінки доцільності проведення реструктуризації на залізничному транспорті України. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2013. Вип. 1. С. 168-175.