

УДК 657.631.6-047.44

БОЖОК Н. О.^{1*}, ПОЛТАВЕЦЬ М. В.¹, КОШМАН С. А.¹

¹ Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, м. Дніпро, Україна, 49010, тел. (056) 373-15-69, ел. пошта bozhoknatalya@gmail.com

ОСОБЛИВОСТІ АНАЛІЗУ РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» НА ПРИКЛАДІ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО

Мета. Основною метою статті є дослідження особливостей методики економічного аналізу підприємств залізничного транспорту в період реформування. **Методика.** Для вирішення таких питань у роботі використовувалися табличний та графічний методи, методи порівняння, наукового пошуку, аналізу та синтезу. Комплексне і взаємопов'язане вивчення показників фінансової звітності Дніпровського локомотивного депо здійснено за допомогою спеціальних прийомів економічного аналізу. **Результати.** Згідно з Номенклатурою витрат підприємств та організацій залізничного транспорту локомотивне депо здійснює свою діяльність у розрізі таких видів, як перевезення (основна діяльність), допоміжна діяльність, інша операційна діяльність та фінансово-інвестиційна діяльність. Під час здійснення того чи іншого виду діяльності депо отримує доходи та має витрати. Порівняння цих двох показників дає можливість визначити фінансовий результат від кожного виду діяльності окремо й по депо взагалі. Тому аналіз результатів діяльності цього підприємства доцільно виконувати за трьома основними показниками – доходи, витрати та фінансовий результат (прибуток або збиток) – за видами діяльності. Тільки вивчивши всю різноманітність факторів, які взаємопов'язано діють на фінансовий стан підприємства, можна зробити економічно обгрунтовані висновки й виявити резерви підвищення ефективності господарювання. Одним із найпоширеніших видів аналізу є аналіз фінансових коефіцієнтів, який доволі популярний серед інвесторів та фінансових аналітиків, оскільки їх легко обчислити на підставі даних фінансових звітів підприємств. Однак особливістю цього виду аналізу є те, що обчислені коефіцієнти, їх цінність дуже залежать від достовірності й повноти інформації, поданої у фінансовій звітності. Коефіцієнти допомагають оцінити ситуацію, ставити запитання, але рідко дають відповіді на них. Отже, проаналізувавши фінансовий стан за допомогою фінансових коефіцієнтів, можна сказати, що Дніпровське локомотивне депо є фінансово незалежним, стійким та рентабельним підприємством, незважаючи на відсутність ліквідності та низькі значення деяких показників, проте це пояснюється галузевою особливістю роботи підприємства. **Практична значимість.** Аналізуючи результати діяльності структурних підрозділів ПАТ «Укрзалізниця», необхідно враховувати те, що в їх фінансовій звітності відображається недостатньо інформації для повного та неупередженого аналізу. Зокрема, у звітності недостатньо інформації, щоб оцінити ліквідність та платоспроможність структурних підрозділів та їх фінансову незалежність. Проте негативно оцінювати ці два показники не можна, оскільки структурні підрозділи є частиною регіональних філій, а регіональні філії, у свою чергу, є частиною ПАТ «Укрзалізниця». Саме тому для аналізу діяльності структурних підрозділів необхідно використовувати ті показники, інформації для аналізу яких достатньо у звітності.

Ключові слова: аналіз; господарська діяльність; фінансові коефіцієнти; структурний підрозділ; фінансова звітність.

Постановка проблеми

Діяльність будь-якого підприємства згідно з НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» [1] здійснюється в розрізі трьох видів діяльності:

- операційна діяльність – основна діяльність підприємства, а також інші види діяльності, які не є інвестиційною чи фінансовою діяльністю. У свою чергу основна діяль-

ність – це операції, пов'язані з виробництвом або реалізацією продукції (товарів, робіт, послуг), що є головною метою створення підприємства і забезпечують основну частку його доходу;

- інвестиційна діяльність – це діяльність, пов'язана з придбанням та реалізацією тих необоротних активів, а також тих фінансо-

вих інвестицій, які не є складовою частиною еквівалентів грошових коштів;

- фінансова діяльність – це діяльність, яка призводить до змін розміру і складу власного та позикового капіталів підприємства.

Структурні підрозділи ПАТ «Укрзалізниця» не є винятком. Згідно з новою Обліковою політикою товариства [2] вони ведуть бухгалтерський облік та складають фінансову звітність згідно з національними положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку. Проте існують певні галузеві особливості складання фінансової звітності структурних підрозділів, що зумовлює низку особливостей аналізу їх діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Методика аналізу господарської діяльності підприємств є досить різноманітною. Роботи багатьох вітчизняних вчених присвячені цій проблематиці. Серед них можна виділити праці І. О. Бланка, А. М. Поддєрьогіна, В. В. Ковальова, А. Д. Шеремета, М. М. Крейніної, К. В. Ізмайлової, Ф. Ф. Бутинця, В. В. Сопко, Ю. С. Цал-Цалко, М. А. Болюха, А. В. Завгороднього та інших. У роботах цих вчених описана загальна методика економічного аналізу, яка рекомендується для підприємств різних видів економічної діяльності. Проте деякі підприємства мають свої галузеві особливості, що мають бути враховані при економічному аналізі.

Дослідження та розробку методик аналізу результатів діяльності підприємств залізничного транспорту здійснювали Н. М. Колесникова, Н. І. Богомолва [3], О. О. Кравченко [4], І. Ю. Зайцева [5], К. А. Карачарова [6], О. В. Пилипенко [7], І. І. Рекун [8] та інші вітчизняні науковці. У наукових працях цих вчених розглядається загальна методика економічного аналізу результатів діяльності, яка включає аналіз структури та динаміки майна та джерел його формування, визначення сутності та причин змін у динаміці та структурі коштів, визначення ступеня фінансової стійкості та незалежності джерел підприємства, ліквідності активів та платоспроможності балансу, а також вивчення ефективності використання оборотних коштів підприємств, з урахуванням особливостей підприємств залізничного транспорту.

Зокрема, у роботі О. В. Пилипенко [7] розглянуто широке коло методологічних питань та практичних рішень щодо стратегічного та економічного аналізу діяльності структурних підрозділів ПАТ «Укрзалізниця» (на прикладі локомотивних депо). Систематизовано та структуровано принципи виконання аналізу діяльності виробничого підрозділу ПАТ «Укрзалізниця», розкрито зміст та особливості прояву кожного з принципів стосовно діяльності локомотивних депо.

Інший науковець І. І. Рекун [8] у своєму дослідженні розкриває нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, для якого характерні погіршення матеріально-технічної бази, різке збільшення витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршення фінансових показників діяльності. Також у дослідженні запропоновано інтегральні показники та методи оцінювання реального стану господарської діяльності підприємств залізничного транспорту, а також моделі ефективного застосування сучасних інформаційних засобів, що здатні посилити як власну економічну безпеку підприємства, так і національної економіки України в цілому. Суть цієї моделі зводиться до використання нових засобів моніторингу та діагностики економічної безпеки підприємств, що створюються на базі застосування сучасних інформаційних технологій.

Проте в цих дослідженнях не враховано останні зміни, що пов'язані з прийняттям нової Облікової політики ПАТ «Укрзалізниця» та стосуються складання фінансової звітності структурними підрозділами товариства.

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Основною метою статті є дослідження особливостей економічного аналізу результатів діяльності структурного підрозділу ПАТ «Укрзалізниця» на прикладі конкретного підприємства («Дніпровське локомотивне депо»).

Виклад основного матеріалу

У результаті створення ПАТ «Українська залізниця» Дніпровське локомотивне депо стало структурним підрозділом регіональної філії

«Придніпровська залізниця». Метою створення депо є забезпечення перевезення пасажирів та вантажів, а також здійснення маневрової роботи на напрямках та в місцях, встановлених регіональною філією «Придніпровська залізниця».

З метою виконання поставлених завдань основні напрямки діяльності депо такі:

- надання послуг із перевезення вантажів і пасажирів, виконання маневрової роботи;
- надання послуг із обслуговування й ремонту тягового рухомого складу;
- надання послуг з навчання, підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації робітників і спеціалістів;
- надання послуг зі зберігання, відпуску, відправлення паливно-мастильних матеріалів.

Згідно з Номенклатурою витрат підприємств та організацій залізничного транспорту [9] локомотивне депо здійснює свою діяльність у розрізі таких видів, як перевезення (основна діяльність), допоміжна діяльність, інша операційна діяльність та фінансово-інвестиційна діяльність. Під час здійснення того чи іншого виду діяльності депо отримує доходи та несе витрати. Порівняння цих двох показників дає можливість визначити фінансовий результат від кожного виду діяльності окремо і по депо взагалі. Тому аналіз результатів діяльності цього підприємства доцільно здійснювати за трьома основними показниками – доходи, витрати та фінансовий результат (прибуток або збиток) – за видами діяльності, як це наведено в табл. 1.

Таблиця 1

Аналіз фінансових результатів діяльності локомотивного депо за видами економічної діяльності, тис. грн [Джерело: Розробка автора на базі даних депо]

Найменування показників	Звіт 2014 року	Звіт 2015 року	Звіт 2016 року	Абсолютне відхилення	
				2015/2014	2016/2015
1	2	3	4	5	6
Перевезення					
Доходи	340 010	348 478,0	438 148,0	8 468	89 670
Витрати	340 010	348 478,0	438 148,0	8 468	89 670
У тому числі:					
адміністративні	2 747	0	0	-2 747	0
виробничі	337 263	348 478,0	438 148,0	11 215	89 670
Прибуток (збиток) від перевезень	0,0	0,0	0,0	0	0
Допоміжна діяльність					
Доходи	9 209,0	9 983,0	10 206,0	774	223
Витрати	6 583,0	6 804,0	7 107,0	221	303
У тому числі:					
адміністративні	0,0	0,0	0,0	0	0
виробничі	6 583,0	6 804,0	7 107,0	221	303
Прибуток (збиток) від допоміжної діяльності	2 626,0	3 179,0	3 099,0	553	-80
Інша операційна діяльність					
Доходи	1 036,0	2 519,0	425,0	1 483	-2 094
Витрати	3 583,0	3 794,0	4 249,0	211	455
У тому числі:					
адміністративні	0,0	0,0	0,0	0	0
виробничі	3 583,0	3 794,0	4 249,0	211	455
Прибуток (збиток) від іншої операційної діяльності	-2 547,0	-1 275,0	-3 824,0	1 272	-2 549
Фінансово-інвестиційна діяльність					
Доходи	2 670,0	90,0	1 412,0	-2 580	1 322

Продовження табл 1

1	2	3	4	5	6
Витрати	739,0	0,0	0,0	-739	0
Прибуток (збиток) від фінансово-інвестиційної діяльності	1 931,0	90,0	1 412,0	-1 841	1 322
Загальні показники					
Усього доходів по депо	352 925,0	361 070,0	450 191,0	8 145	89 121
Усього витрат по депо	350 915,0	359 076,0	449 504,0	8 161	90 428
Чистий прибуток, збиток	2 010,0	1 994,0	687,0	-16	-1 307

Проаналізувавши показники, наведені в табл. 1, можна зробити такі висновки. Доходи від перевезень практично повністю перекривають витрати, що виникають для їх здійснення. При цьому і доходи, і витрати протягом трьох років зростають. Доходи й витрати від допоміжної діяльності також зростають протягом трьох років. При цьому доходи більше, ніж витрати, що дозволяє депо отримувати прибуток від допоміжної діяльності. Доходи від іншої операційної діяльності у 2015 році порівняно з 2014 роком зросли на 1483 тис. грн, а у 2016 році порівняно з 2015 роком знизилися на 2094 тис. грн. Витрати при цьому також зростають. При цьому доходи є меншими, ніж вит-

рати, тобто від операційної діяльності депо отримує збиток, який у 2015 році порівняно з 2014 роком скорочується, а у 2016 році порівняно з 2015 роком зростає. Від фінансово-інвестиційної діяльності депо отримує доходи протягом 3 років, а витрати виникають лише у 2014 році. Отже, підприємство отримує прибуток від цього виду діяльності. Загальні доходи та витрати Дніпровського локомотивного депо протягом 3 років зростають відповідно на 27,56 % та 28,09 %. Тобто витрати зростають швидшими темпами. Проте це не заважає підприємству отримувати чистий прибуток (рис. 1).

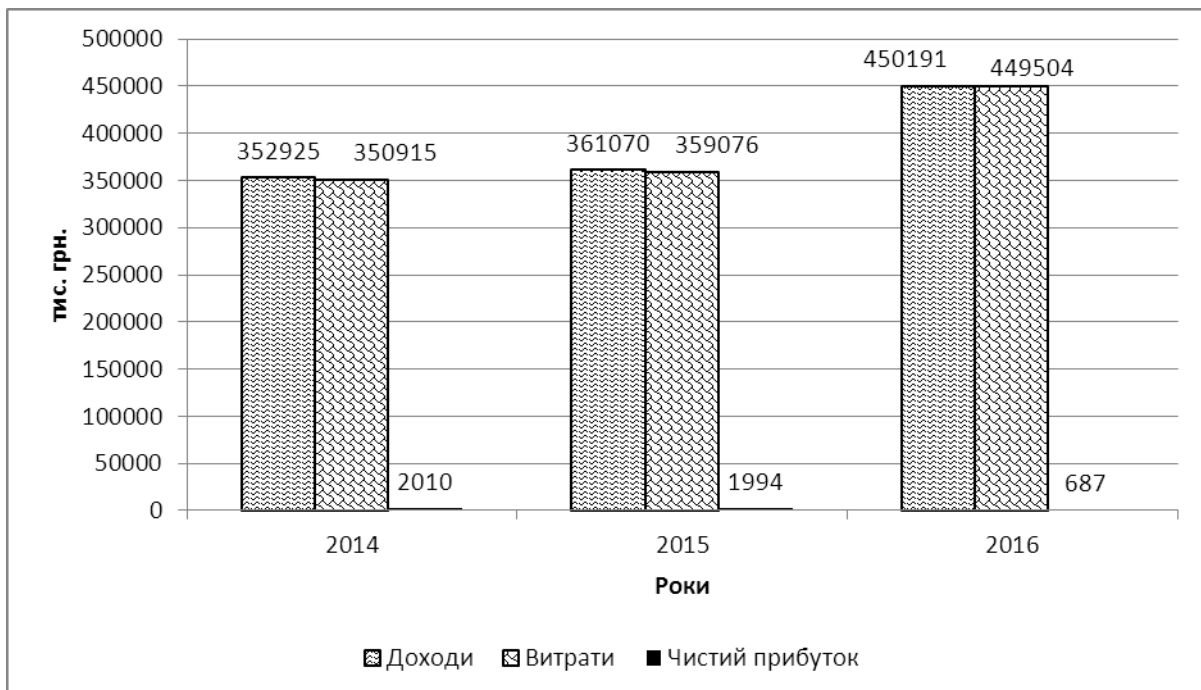


Рис. 1. Динаміка доходів, витрат та чистого прибутку Дніпровського локомотивного депо за 3 роки [Джерело: Розробка автора на базі даних депо]

Комплексне і взаємопов'язане вивчення показників фінансової звітності Дніпровського локомотивного депо здійснюється за допомогою спеціальних прийомів економічного аналізу. Тільки вивчивши всю різноманітність факторів, які в сукупності діють на фінансовий стан підприємства, можна зробити економічно обґрунтовані висновки й виявити резерви підвищення ефективності господарювання. Основними завданнями аналізу фінансового стану підприємства є: з'ясування забезпеченості фінансовими ресурсами та перевірка їх цільового використання; пошуки резервів і можливості найбільш економічного використання фінансових ресурсів; розробка заходів мобілізації фінансових ресурсів і усунення причин недоліків у роботі [10, с. 283].

Одним із найпоширеніших видів аналізу є аналіз фінансових коефіцієнтів, який доволі популярний серед інвесторів та фінансових аналітиків, оскільки їх легко обчислити на підставі даних фінансових звітів підприємств. Однак особливістю цього виду аналізу є те, що обчислені коефіцієнти, їх цінність дуже залежать від достовірності й повноти інформації, поданої у фінансовій звітності. Коефіцієнти допомагають оцінити ситуацію, ставити запитання, але рідко дають відповіді на них. У сучасній практиці фінансового менеджменту рівень фінансової рівноваги підприємства характеризується такими конкретними показниками, як коефіцієнти ліквідності (поточної платоспроможності) та коефіцієнти фінансової стійкості (структури капіталу), а також коефіцієнти майнового стану [10, с. 285].

Економічний аналіз фінансового стану підприємства використовує весь комплекс доступної інформації, має оперативний характер і цілком підпорядкований волі керівництва підприємством. Тільки такий аналіз дає можливість реально оцінити стан справ на підприємстві, досліджувати структуру собівартості не тільки усієї випущеної й реалізованої продукції, але й собівартості окремих її видів, склад комерційних і управлінських витрат, дозволяє з особливою точністю вивчити характер відповідальності посадових осіб за дотримання розділів розробленого плану діяльності. Інформаційною базою аналізу фінансового стану підприємства переважно є фінансова звітність [11, с. 52].

Запорукою діяльності підприємства й основою його розвитку в конкурентному середовищі є стабільність (стійкість). На неї впливають різні чинники – як внутрішні, так і зовнішні: виробництво дешевої продукції та надання послуг, які мають попит; міцне становище підприємства на ринку; високий рівень матеріально-технічного забезпечення виробництва й застосування передових технологій; налагодженість економічних зв'язків із партнерами; ритмічність кругообігу засобів; ефективність господарських і фінансових операцій; незначний ступінь ризику в процесі здійснення виробничої і фінансової діяльності тощо. Таке розмаїття чинників зумовлює різні аспекти стійкості підприємства, зокрема внутрішні і зовнішні [11, с. 60].

Внутрішня стійкість підприємства відображає такий стан його трудового потенціалу, матеріально-речової й вартісної (грошової) структур виробництва й такої його динаміку, за якої забезпечуються стабільно високі натурально-речові й фінансові результати функціонування підприємства. В основі досягнення внутрішньої стійкості лежить своєчасне й гнучке управління внутрішніми й зовнішніми факторами діяльності підприємства [11, с. 62].

Зовнішню щодо суб'єкта господарювання стійкість слід визначати на основі стабільності економічного середовища, у рамках якого здійснюється його діяльність. Вона досягається відповідним макроекономічним регулюванням ринкової економіки.

Загальна стійкість підприємства може бути забезпечена лише за умови стабільної реалізації продукції й одержання виручки, достатньої за обсягом, щоб виконати свої зобов'язання перед бюджетом, розрахуватися з постачальниками, кредиторами, працівниками тощо. Водночас для розвитку підприємства необхідно, щоб після здійснення всіх розрахунків і всіх зобов'язань у нього залишався такий розмір прибутку, який би дав змогу розвивати виробництво й виводити його на конкурентоспроможний рівень, здійснювати соціально-культурні програми для своїх працівників, забезпечувати посилення стимулів для їхньої високоєфективної праці.

Саме така ситуація виражає зміст фінансової стійкості, яка є головним компонентом загальної стійкості підприємства. Фінансова стійкість є наслідком стабільного перевищення прибут-

ків над витратами, забезпечує вільне маневрування коштами підприємства і шляхом ефективного їх використання сприяє безперебійному процесу виробництва й реалізації продукції.

Зовнішнім проявом фінансової стійкості є платоспроможність підприємства, тобто його здатність своєчасно і в повному обсязі виконати свої платіжні зобов'язання, що впливають з торгових, кредитних та інших операцій платіжного характеру [11, с. 70].

Вищою формою стійкості підприємства є його спроможність розвиватися в умовах внутрішнього і зовнішнього середовища. Для цього підприємство повинно мати гнучку структуру фінансових ресурсів і за необхідності мати можливість залучати позикові кошти, тобто бути кредитоспроможним. Кредитоспроможним є підприємство за наявності в нього передумов для одержання кредиту і спроможності своєчасно повернути взятую позику зі сплатою належних відсотків за рахунок прибутку або інших фінансових ресурсів [11, с. 80].

За рахунок прибутку підприємство не тільки погашає свої зобов'язання перед банками, бюд-

жетом, страховими компаніями та іншими підприємствами, але й інвестує кошти в капітальні витрати.

Для підтримки фінансової стійкості важливе не тільки зростання абсолютної величини прибутку, але і його рівня щодо вкладеного капіталу або витрат підприємства, тобто рентабельності.

Успіх фінансово-господарської діяльності підприємства, а отже, і його фінансова стійкість, багато в чому залежить від показників забезпеченості підприємства засобами та відповідними джерелами їх формування.

Важливим показником, який характеризує фінансову стійкість підприємства, є вид джерел фінансування матеріальних оборотних засобів. Матеріальні оборотні засоби підприємства – це запаси, вартість яких відображена в розділі 2 активу балансу. Кількісне значення цього показника наведено в ф. 1 «Баланс (Звіт про фінансовий стан)» в рядку 1100.

Для характеристики джерел формування матеріальних оборотних засобів (запасів) використовуються такі показники [11]:

Власні оборотні засоби:

$$K_{в.с.} = I П - I A = \text{ряд.1495 ф.1} - \text{ряд.1095 ф.1}; \quad (1)$$

Власні оборотні засоби та довгострокові залучені джерела (функціональний капітал):

$$K_{в.д.з.} = K_{в.с.} + II П = (\text{ряд.1495 ф.1} - \text{ряд.1095 ф.1}) + \text{ряд.1595 ф.1}; \quad (2)$$

Загальна кількість основних джерел формування запасів:

$$K_0 = K_{в.д.з.} + \text{Короткострокові кредити} = \text{ряд.1495 ф.1} - \text{ряд.1095 ф.1} + \text{ряд.1595 ф.1} + \text{ряд.1600 ф.1}. \quad (3)$$

Цим трьома показникам відповідають три показники забезпеченості запасів джерелами формування:

$$\pm \Phi^C = K_{в.с.} - З. \quad (4)$$

Надлишок (+) або брак (-) власних оборотних засобів та довгострокових залучених джерел формування запасів

$$\pm \Phi^T = K_{в.д.з.} - З. \quad (5)$$

Надлишок (+) або брак (-) загальної кількості джерел формування запасів

$$\pm \Phi^O = K_0 - З. \quad (6)$$

За допомогою цих показників визначається трикомпонентний показник типу фінансової стійкості підприємства:

Надлишок (+) або брак (-) власних оборотних засобів

$$S(\Phi) = \begin{cases} 1, & \text{якщо } \Phi > 0, \\ 0, & \text{якщо } \Phi < 0. \end{cases} \quad (7)$$

Після розрахунків наведених вище показників за критерієм фінансової стійкості підприємство може бути віднесено до одного з чотирьох типів:

1. Абсолютна фінансова стійкість (трикомпонентний показник типу фінансової стійкості має такий вигляд: $S = \{1,1,1\}$).

2. Нормальна фінансова стійкість (трикомпонентний показник типу фінансової стійкості має такий вигляд: $S = \{0,1,1\}$).

3. Нестійке фінансове положення (трикомпонентний показник типу фінансової стійкості має такий вигляд: $S = \{0,0,1\}$).

4. Кризовий фінансовий стан (трикомпонентний показник типу фінансової стійкості має такий вигляд: $S = \{0,0,0\}$).

Для зручності визначення типу фінансової стійкості подамо розрахункові показники в табл. 2.

Таблиця 2

Згрупована таблиця показників за типами фінансової стійкості [11]

Показники	Тип фінансової стійкості			
	Абсолютна стійкість	Нормальна стійкість	Нестійке положення	Кризовий стан
$\Phi^C = K_{в.с.} - З$	$\Phi^C \geq 0$	$\Phi^C < 0$	$\Phi^C < 0$	$\Phi^C < 0$
$\Phi^T = K_{в.д.з.} - З$	$\Phi^T \geq 0$	$\Phi^T \geq 0$	$\Phi^T < 0$	$\Phi^T < 0$
$\Phi^O = K_O - З$	$\Phi^O \geq 0$	$\Phi^O \geq 0$	$\Phi^O \geq 0$	$\Phi^O < 0$

Визначимо тип фінансової стійкості Дніпровського локомотивного депо. Для цьо-

го розрахуємо вищевказані показники (табл. 3).

Таблиця 3

Класифікація типу фінансової стійкості Дніпровського локомотивного депо за 2014–2016 роки [Джерело: Розробка автора на базі даних депо]

Показники	2014 рік	2015 рік	2016 рік
1. Загальна кількість запасів (З)	10141	11431	13611
2. Наявність власних оборотних засобів ($K_{в.с.}$)	239899	19642	-370673
3. Величина функціонального капіталу ($K_{в.д.з.}$)	239899	19642	-370673
4. Загальна величина джерел (K_O)	239899	19642	-370673
5. $\Phi^C = K_{в.с.} - З$	229758	8211	-384284
6. $\Phi^T = K_{в.д.з.} - З$	229758	8211	-384284
7. $\Phi^O = K_O - З$	229758	8211	-384284
8. Трикомпонентний показник типу фінансової стійкості	(1;1;1)	(1;1;1)	(0;0;0)

Як бачимо з табл. 3, $K_{в.с.}$, $K_{в.д.з.}$ та K_O рівні між собою кожного року, оскільки в локомотивного депо відсутні довгострокові зобов'язання та короткострокові кредити. Це пояснюється тим, що досліджуване підприємство є структурним підрозділом регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» та подібні зобов'язання можуть виникати лише на рівні регіональної філії.

Дніпровське локомотивне депо у 2014 та 2015 роках має нормальну фінансову стійкість. Проте у 2016 році ситуація погіршується та воно входить до зони кризового стану. Це пояснюється тим, що $K_{в.с.}$, $K_{в.д.з.}$ та K_O мають від'ємне значення у 2016 році. Пов'язано це з переходом до нової форми господарювання, а саме від державного підприємства до публічного акціонерного товариства. При цьому сума

зареєстрованого капіталу в балансі структурно-го підрозділу не відображається, що і призвело до від'ємного значення цих показників. Саме

тому не можна казати, що Дніпровське локомотивне депо перебуває в зоні кризового стану.

Аналіз фінансового стану депо за допомогою фінансових коефіцієнтів наведено в табл. 4.

Таблиця 4

Аналіз фінансового стану Дніпровського локомотивного депо за 2014-2016 рр. [Джерело: Розробка автора на базі даних депо]

Показник	Величина показника			Абсолютне відхилення	
	Звіт 2014 року	Звіт 2015 року	Звіт 2016 року	2015/2014	2016/2015
Показники ліквідності					
Коефіцієнт поточної ліквідності	48,52	4,95	0,05	-43,57	-4,90
Коефіцієнт швидкої ліквідності	46,56	3,32	0,009	-43,24	-3,31
Коефіцієнт загальної ліквідності	48,40	4,92	0,05	-43,49	-4,871
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,063	0,016	0,002	-0,047	-0,013
Показники фінансової незалежності					
Коефіцієнт фінансової незалежності	0,98	0,95	0,03	-0,03	-0,92
Коефіцієнт фінансової стабільності	104,1	42,88	0,03	-61,22	-42,85
Коефіцієнт забезпеченості власними коштами	0,95	0,56	-21,81	-0,39	-22,37
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,46	0,09	-33,13	-0,36	-33,22
Коефіцієнт співвідношення оборотних та не-оборотних активів	1,19	8,11	22,45	6,91	14,34
Показники ділової активності					
Коефіцієнт обертання активів	0,62	1,10	1,03	0,47	-0,06
Фондовіддача	1,10	1,18	1,08	0,08	-0,11
Коефіцієнт обертання оборотних коштів	1,44	14,97	29,04	13,53	14,08
Коефіцієнт обертання запасів	25,27	31,90	34,07	6,63	2,18
Коефіцієнт заборгованості	0,01	0,02	34,70	0,01	34,68
Коефіцієнт концентрації залученого капіталу	0,02	0,05	0,97	0,03	0,92
Коефіцієнт обертання власного капіталу	0,64	1,15	42,25	0,51	41,11
Показники рентабельності					
Коефіцієнт рентабельності активів	0,0028	0,0051	0,0016	0,00237	-0,0035
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	0,0028	0,0054	0,0656	0,00253	0,0602
Коефіцієнт рентабельності загального капіталу	0,00014	0,00053	0	0,00038	-0,0005
Коефіцієнт рентабельності діяльності	0,0044	0,0047	0,0016	0,0002	-0,0031
Рентабельність реалізованої продукції, відсотки	0,02	0,05	0,00	0,03	-0,05
Рентабельність реалізації, відсотки	0,02	0,05	0,00	0,02	-0,05
Показники майнового стану					
1. Коефіцієнт зносу основних засобів	0,99	0,99	0,22	0,00	-0,77
2. Частка оборотних засобів у активах	0,456	0,110	0,043	-0,35	-0,07
3. Коефіцієнт мобільності активів	0,839	0,123	0,043	-0,72	-0,08

Аналізуючи отримані дані з оптимальними значеннями показників платоспроможності, можна стверджувати, що на сучасному етапі Дніпровське локомотивне депо є неплатоспроможним та неліквідним підприємством, тобто у підприємства недостатньо грошових коштів для

розрахунку з кредиторами. Проте така ситуація пояснюється галузевою особливістю, оскільки більшість розрахунків за структурний підрозділ проводить регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця». Проаналізувавши показники фінансової незалеж-

ності Дніпровського локомотивного депо, можна зробити висновок, що підприємство є фінансово незалежним від зовнішніх кредиторів та перебуває у зоні фінансової стабільності. Частка позикового капіталу в структурі пасивів не менше 50 %, у підприємства достатньо власних оборотних коштів, що необхідні для забезпечення стійкого положення. Така ситуація спостерігалася протягом 2014 та 2015 років. Однак у 2016 році через проведену процедуру переходу до іншої правової форми господарювання ситуація змінилась. Низькі значення деяких показників пояснюються тим, що після реформи зареєстрований капітал не відображається в балансі та не бере участі в розрахунку коефіцієнтів.

Аналіз показників ділової активності показав, що Дніпровське локомотивне депо достатньо ефективно використовує свої ресурси. Зокрема, коефіцієнт обертання активів протягом 3 років зростає, що є позитивним моментом. Фондовіддача змінюється нерівномірно. Проте зміна цього показника вказує на ефективне використання основних засобів. Коефіцієнт обертання запасів зростає, що є позитивним моментом. У той самий час коефіцієнт заборгованості теж зростає. Це є негативним моментом, оскільки вказує на залежність підприємства від залучених коштів. Проте не можна однозначно зробити висновок про ефективність використання активів, оскільки локомотивне депо є структурним підрозділом регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця».

Як бачимо з табл. 4, Дніпровське локомотивне депо було рентабельним підприємством протягом 3 років. Деякі показники рентабельності неможливо розрахувати через отримання підприємством збитків. Однак наведені показ-

ники є досить низькими, хоча це і пояснюється галузевою особливістю роботи підприємства.

Проаналізувавши показники майнового стану, можна сказати, що основні засоби підприємства зношені на 80 %. Частка оборотних засобів у активах підприємства протягом трьох років цілком відповідає галузевим особливостям його роботи. Коефіцієнт мобільності активів у 2014 році перебуває в межах оптимального значення 0,5. У 2015 та 2016 роках він значно менший, що вказує на те, що в підприємства скоротилися оборотні засоби для розширення виробництва.

Висновки

Отже, проаналізувавши фінансовий стан за допомогою фінансових коефіцієнтів, можна стверджувати, що Дніпровське локомотивне депо є фінансово незалежним, стійким та рентабельним підприємством, незважаючи на відсутність ліквідності та низькі значення деяких показників, що пояснюється галузевою особливістю роботи підприємства.

Тобто при аналізі результатів діяльності структурних підрозділів ПАТ «Укрзалізниця» необхідно враховувати те, що в їх фінансовій звітності відображається недостатньо інформації для повного та неупередженого аналізу. Зокрема, у звітності недостатньо інформації, щоб оцінити ліквідність та платоспроможність структурних підрозділів та їх фінансову незалежність. Проте негативно оцінювати ці два показники не можна, оскільки структурні підрозділи є частиною регіональних філій, а регіональні філії, у свою чергу, є частиною ПАТ «Укрзалізниця». Саме тому для аналізу діяльності структурних підрозділів необхідно використовувати ті показники, інформації для аналізу яких достатньо у звітності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до складання фінансової звітності» [Електронний ресурс] : наказ Міністерства фінансів України від 07.02.2013 № 73. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13> (дата звернення: 3.04 2017)
2. Облікова політика ПАТ «Укрзалізниця»: наказ Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 30.08.2016 № 526. – Київ, 2016.
3. Макаренко М. В. Основи управління фінансами залізничного транспорту : навчальний посібник / М. В. Макаренко, Н. М. Колеснікова, Н. І. Богомоллова та ін. – Київ : ДЕТУТ, 2012. – 340 с.
4. Кравченко О. О. Стратегічний фінансовий план як сукупність пропорцій розвитку залізничного транспорту / О. О. Кравченко // Економічний форум : науковий журнал. – 2016. – № 1. – С. 312–321.
5. Зайцева І. Ю. Формування системи економічних показників, що характеризують фінансову складову економічної безпеки транспортних підприємств [Електронний ресурс] / Зайцева І. Ю. Зайцева // Елект-

- ронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – 2013. – № 7. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2214> (дата звернення: 25.04 2017)
6. Карачарова К. А. Особливості формування фінансової стратегії підприємств залізничного транспорту / К. А. Карачарова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 51. – С. 35–39.
 7. Пилипенко О. В. Методологія стратегічного та економічного аналізу діяльності виробничих підрозділів ПАТ «Укрзалізниця» (на прикладі локомотивних депо) : монографія / О. В. Пилипенко. – Київ : ДЕТУТ, 2017. – 131 с.
 8. Рекун І. І. Трансформація системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту : монографія / Іван Іванович Рекун. – Дніпропетровськ : ДНУЗТ ; Колор-принт, 2015. – 358 с.
 9. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України [Електронний ресурс] : наказ Укрзалізниці від 21.08.2007 № 417-Ц. – Режим доступу : <http://uz.gov.ua> (дата звернення: 26.04.2017)
 10. Кіндрацька Г. І. Економічний аналіз: теорія і практика : підручник / Г. І. Кіндрацька, М. С. Білик, А. Г. Загородній. – Вид. 2-е, перероб. і доп. – Львів : «Магнолія 2006», 2008. – 440 с.
 11. Кононенко О. Аналіз фінансової звітності : посібник / О. Кононенко, О. Маханько. – Харків : Фактор, 2006. – 200 с.

БОЖОК Н. А.^{1*}, ПОЛТАВЕЦЬ М. В.¹, КОШМАН С. А.¹

¹ Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, г. Днепр, Украина, 49010, тел. (056) 373-15-69 эл. пошта bozhoknatalya@gmail.com

ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПАО «УКРАИНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА» НА ПРИМЕРЕ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО

Цель. Основной целью данной статьи является исследование особенностей методики экономического анализа предприятий железнодорожного транспорта в период реформирования. **Методика.** Для решения таких вопросов в работе использовались табличный и графический методы, методы сравнения, научного поиска, анализа и синтеза. Комплексное и взаимосвязанное изучение показателей финансовой отчетности Днепропетровского локомотивного депо осуществлялось с помощью специальных приемов экономического анализа. **Результаты.** В соответствии с Номенклатурой расходов предприятий и организаций железнодорожного транспорта локомотивное депо осуществляет свою деятельность в разрезе таких видов, как перевозки (основная деятельность), вспомогательная деятельность, другая операционная деятельность и финансово-инвестиционная деятельность. При осуществлении того или иного вида деятельности депо получает доходы и имеет расходы. Сравнение этих двух показателей дает возможность определить финансовый результат от каждого вида деятельности отдельно и по депо в целом. Поэтому анализ результатов деятельности данного предприятия целесообразно осуществлять по трем основным показателям – доходы, расходы и финансовый результат (прибыль или убыток) – по видам деятельности. Только изучив все разнообразие факторов, которые взаимосвязано действуют на финансовое состояние предприятия, можно сделать экономически обоснованные выводы и выявить резервы повышения эффективности хозяйствования. Одним из самых распространенных видов анализа является анализ финансовых коэффициентов, который довольно популярен среди инвесторов и финансовых аналитиков, поскольку их легко вычислить на основании данных финансовых отчетов предприятий. Однако особенностью этого вида анализа является то, что рассчитанные коэффициенты, их ценность очень зависят от достоверности и полноты информации, представленной в финансовой отчетности. Коэффициенты помогают оценить ситуацию, задавать вопросы, но редко дают ответы на них. Проанализировав финансовое состояние с помощью финансовых коэффициентов, можно сказать, что Днепропетровское локомотивное депо является финансово независимым, устойчивым и рентабельным предприятием, несмотря на отсутствие ликвидности и низкие значения некоторых показателей, однако это объясняется отраслевой особенностью работы предприятия. **Практическая значимость.** При анализе результатов деятельности структурных подразделений ПАО «Укрзалізниця» необходимо учитывать то, что в их финансовой отчетности отражается недостаточно информации для полного и объективного анализа. В частности, в отчетности недостаточно информации, чтобы оценить ликвидность и платежеспособность структурных подразделений и их финансовую независимость. Однако негативно оценивать эти два показателя нельзя, поскольку

структурные подразделения являются частью региональных филиалов, а региональные филиалы, в свою очередь, являются частью ПАО «Укрзалізниця». Именно поэтому для анализа деятельности структурных подразделений необходимо использовать те показатели, информации для анализа которых достаточно в отчетности.

Ключевые слова: анализ; хозяйственная деятельность; финансовые коэффициенты; структурное подразделение; финансовая отчетность.

BOZHOK N. O.^{1*}, POLTAVETS M. V.¹, KOSHMAN S. A.¹

¹Dep. «Accounting, Audit and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. (056) 373-15-69 e-mail bozhoknatalya@gmail.com

FEATURES OF ACTIVITY ANALYSIS AT STRUCTURAL DIVISIONS OF PJSC UKRAINIAN RAILWAYS AT EXAMPLE OF LOCOMOTIVE DEPOT

The purpose. The main purpose of this work is research of the economic analysis methodology at railway transport enterprises during the reform period. **Methods.** In this research we use such scientific techniques as tabular and graphical methods, methods of comparison, scientific search, analysis and synthesis. A comprehensive and interrelated study of financial reports of the Dnipro locomotive depot is carried out with the help of special methods of economic analysis. **The Results.** According to the Nomenclature of Costs at Enterprises and Organizations of Railway Transport the locomotive depot operates in the context of such activities as transportation (primary activity), support activity, other operating activity and financial and investment activities. The depot receives income and costs during a particular type of activity. Comparison of these two indicators makes it possible to determine the financial result from each activity separately and by depot in general. Therefore, it is efficient, to analyze the results of the activity at this enterprise by three main indicators - income, expenses and financial result (profit or loss) - by type of activity. We cannot make economically substantiated conclusions about financial condition of the enterprise without studying the whole variety of factors, which influence on it. One of the most common types of analysis is the analysis of financial ratios, which is quite popular with investors and financial analysts. They are based on financial statements of enterprises and easy to calculate. However, this type of analysis depends on reliability and completeness of the information, which is presented in the financial statements. Ratios help to assess the situation and ask questions, but rarely give answers to them. Using the results of financial analyses, we can say that the Dnipro locomotive depot is financially independent, stable and profitable enterprise, despite the lack of liquidity and low values of some indicators, but this is due to the industry specific feature of the enterprise. **The practical significance.** When we make financial analyses of structural subdivisions of PJSC "Ukrzaliznytsya", we should know that it is not enough information in their financial statements for the such type of analyses. In particular, there is insufficient information in the report to assess the liquidity and solvency of structural units and their financial independence. But we must take into account, that it is impossible to assess these two indicators negatively, because structural divisions are part of the regional branches, and the regional branches, in turn, are part of the PJSC «Ukrzaliznytsya». That is why we have to use only those ratios, which we can calculate using reports of structural subdivisions.

Key words: analysis; economic activity; financial ratios; structural subdivision; financial statements.

REFERENCES

1. Polozhennia (standart) bukhgalterskoho obliku 1 «Zahalni vymohy do skladannia finansovoi zvitnosti», nakaz Ministerstva finansiv Ukrainy № 73 (2013) Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13>
2. *Oblikova polityka PAT «Ukrzaliznytsia»*. (2016). Kyiv: PAT «Ukrzaliznytsia».
3. Makarenko, M. V., Kolesnikova, N. M., & Bohomolova, N. I. (2012). *Osnovy upravlinnia finansamy zaliznychnoho transportu*. Kyiv: DETUT.
4. Kravchenko, O. O. (2016). Stratehichni finansovyi plan yak sukupnist proporsii rozvytku zaliznychnoho transportu. *Ekonomichnyi forum*, (1), 312-321.

5. Zaitseva, I. Y. (2013). Formuvannia systemy ekonomichnykh pokaznykiv, shcho kharakteryzuiut finansovu skladovu ekonomichnoi bezpeky transportnykh pidpriemstv. *Efektivna ekonomika*, (7).
6. Karacharova, K. A. (2015). Osoblyvosti formuvannia finansovoi stratehii pidpriemstv zaliznychnoho transportu. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, (51), 35-39.
7. Pylypenko, O. V. (2017). *Metodolohiia stratehichnoho ta ekonomichnoho analizu diialnosti vyrobnychkykh pidrozdiliv PAT «Ukrzaliznytsia» (na prykladi lokomotyvnykh depo)*. Kyiv, Ukraine: DETUT.
8. Rekun, I. I. (2015). *Transformatsiia systemy ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv zaliznychnoho transportu*. Dnipropetrovsk, Ukraine: Kolor-prynt.
9. *Nomenklatura vytrat z osnovnykh vydiv ekonomichnoi diialnosti zaliznychnoho transportu Ukrainy*. (2007, August 21). Kyiv.
10. Kindratska, H. I., Bilyk, M. S., & Zahorodnii, A. H. (2008). *Ekonomichnyi analiz: teoriia i praktyka* (2nd ed.). Lviv, Ukraine: Mahnoliia 2006.
11. Kononenko, O., & Makhanko, O. (2006). *Analiz finansovoi zvitnosti* (2nd ed.). Kharkiv, Ukraine: Faktor.

Надійшла до редколегії 01.06.2017.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, доц. Бобилем В. В. та канд-м екон. наук, доц. Атамасом П. Й.