

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КРИВОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет економіки та управління бізнесом
Кафедра економіки, організації та управління підприємствами

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до випускної кваліфікаційної роботи**

на тему: Аналіз витрат і результатів господарської діяльності підприємства та обґрунтування пропозицій щодо підвищення її ефективності.

Виконав здобувач __ курсу,
групи __ЗЕП-22ск_____
спеціальності 051 Економіка
Грищенко Альона Іванівна

Керівник Рябикіна Н.І.

(підпис)

Рецензент

(підпис)

КРИВОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет	економіки та управління бізнесом
Кафедра	економіки, організації та управління підприємствами
Ступінь освіти	бакалавр
Галузь знань	07 Управління та адміністрування
Спеціальність	076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»
Освітньо-професійна програма	076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри ЕОУП
професор, доктор економічних наук
Шахно А.Ю. _____
« ____ » червня 2024 року

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Грищенко Альоні Іванівні

1. Тема роботи: Аналіз витрат і результатів господарської діяльності підприємства та обґрунтування пропозицій щодо підвищення її ефективності.

керівник роботи Рябикіна Наталія Іванівна, к.е.н., доцент,

затверджені наказом вищого навчального закладу від «02» квітня 2024 року №243с.

2. Строк подання роботи здобувачем: 9 червня 2024 року.

3. Вихідні дані до роботи: управлінська та фінансова звітність підприємств, монографії, наукові статті, аналітичні журнали, нормативно-правові акти, інформація Державної служби статистики України, аналітичних, рейтингових і маркетингових агенцій, дані мережі Інтернет.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки:

Розглянуто теоретичні основи аналізу витрат та результатів діяльності підприємства. Сутність та класифікація витрат і результатів діяльності на залізничному транспорті, методика аналізу витрат і результатів господарської діяльності підприємства.

Проаналізовано виробничо-господарську діяльність структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо». Показано техніко-економічну характеристику ВЧДЕ та проаналізовано його витрати та результатів діяльності.

Обґрунтовано пропозицій з удосконалення витрат діяльності

структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо». Проаналізовано вплив факторів на процес формування витрат та розроблено пропозиції щодо зниження витрат підприємства. Зроблено висновки по всім розділам роботи. Надано список літературних джерел. Розміщено додатки.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень):

1. Динаміка показників ліквідності ВЧДЕ.
2. Динаміка прибутку ВЧДЕ.
3. Динаміка витрат ВЧДЕ.
6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Розділ 1	Рябикіна Н.І., ст. викл. кафедри ЕОУП		
Розділ 2	Рябикіна Н.І., ст. викл. кафедри ЕОУП		
Розділ 3	Рябикіна Н.І., ст. викл. кафедри ЕОУП		
Нормоконтроль	Поліщук І.Г., доцент кафедри ЕОУП		

7. Дата видачі завдання 25 лютого 2024 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної (магістерської) роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Співбесіда зі студентом за тематикою роботи, видача переліку рекомендованої нормативної, інструктивної бази та навчальної літератури	25.02.2024	Виконано
2	Збір матеріалів до кваліфікаційної (магістерської) роботи	26.02.2024–15.03.2024	Виконано
3	Групування та аналіз зібраного матеріалу, уточнення завдань кваліфікаційної (магістерської) роботи	16.03.2024–31.03.2024	Виконано
4	Підготовка I розділу кваліфікаційної (магістерської) роботи та подання його консультанту	01.04.2024–20.04.2024	Виконано
5	Підготовка II розділу кваліфікаційної (магістерської) роботи та подання його консультанту	21.04.2024–11.05.2024	Виконано
6	Підготовка III розділу кваліфікаційної (магістерської) роботи та подання його керівнику	12.05.2024–27.05.2024	Виконано
7	Підготовка вступної частини та висновку	28.05.2024–04.05.2024	Виконано
8	Перевірка роботи керівником та доопрацювання роботи	05.06.2024–09.06.2024	Виконано
9	Отримання відгуку керівника та рецензії	10.06.2024–15.06.2024	Виконано
10	Попередній захист роботи	24.05.2024	Виконано
11	Захист роботи у ЕК	16.06.2024	

Здобувач вищої освіти _____

Керівник роботи _____

Грищенко А.І.

Рябикіна Н.І.

РЕФЕРАТ

на кваліфікаційну роботу

за темою: «Аналіз витрат і результатів господарської діяльності підприємства та обґрунтування пропозицій щодо підвищення її ефективності».

Кваліфікаційна робота: 83 сторінки, 33 таблиці, 3 рисунки, 21 формула, 30 джерел, 6 додатків.

Об'єкт дослідження: процеси формування та аналізу витрат структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо» регіональної філії «Придніпровська залізниця» акціонерного товариства «Укрзалізниця».

Предмет дослідження: теоретичні, методичні та практичні аспекти аналізу витрат та результатів господарської діяльності підприємства.

Мета роботи: дослідження теоретичних і практичних аспектів аналізу витрат та результатів господарської діяльності «Експлуатаційного вагонного депо».

Методи дослідження: системний аналіз, узагальнення, статистичний, аналітичний, графічний, факторний аналіз.

Одержаний економічний ефект: У кваліфікаційній роботі проведено аналіз сучасної літератури з питання економічної сутності витрат і результатів діяльності підприємства, структури та нормативно-правової бази їх використання. Розглянуто основні методичні аспекти з досягнення ефективності витрат, їх кількісного та якісного оцінювання.

На прикладі структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо» РФ «Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця» здійснено аналіз його виробничо-господарської діяльності та розраховано техніко-економічні показники.

В роботі при розрахунках використано програмний продукт Microsoft Office Excel.

Ключові слова: витрати, результати діяльності, аналіз, методика, пропозиції.

ЗМІСТ

	стор.
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АНАЛІЗУ ВИТРАТ ТА РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.....	9
1.1. Сутність та класифікація витрат і результатів діяльності на залізничному транспорті	9
1.2. Методика аналізу витрат і результатів господарської діяльності підприємства.....	22
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ВИРОБНИЧО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СТРУКТУРНОГО ПІДРОЗДІЛУ «ЕКСПЛУАТАЦІЙНЕ ВАГОННЕ ДЕПО».....	29
2.1. Техніко-економічна характеристика структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо».....	29
2.2. Аналіз витрат та результатів діяльності структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо».....	34
РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ ПРОПОЗИЦІЙ З УДОСКОНАЛЕННЯ ВИТРАТ ДІЯЛЬНОСТІ СТРУКТУРНОГО ПІДРОЗДІЛУ «ЕКСПЛУАТАЦІЙНЕ ВАГОННЕ ДЕПО»	63
3.1. Аналіз впливу факторів на процес формування витрат структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо».....	63
3.2. Пропозиції щодо зниження витрат структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо».....	69
ВИСНОВКИ.....	75
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	83
ДОДАТКИ.....	86

ВСТУП

Одним із найважливіших об'єктів обліку на будь-якому підприємстві є витрати та результати господарської діяльності цього підприємства. Достовірність фінансового результату прямо залежить від точності відображення витрат у звітах підприємства.

Витрати на підприємстві – це витрати, які необхідно понести для забезпечення функціонування та розвитку підприємства [1]. Ці витрати можуть включати в себе оплату праці працівників, купівлю сировини, електроенергії, оренду приміщень та інші витрати, які пов'язані з виробництвом і обслуговуванням діяльності підприємства.

В господарській діяльності залізничного транспорту облік витрат забезпечує вирішення економічних питань і розв'язання різноманітних проблем пов'язаних з витратами. Вся діяльність Укрзалізниці направлена на задоволення потреб населення та підприємств у безпечних перевезеннях з найменшими, обґрунтованими витратами та підвищенням якості обслуговування користувачів цих послуг [2].

У зв'язку з тим, що в наших сучасних умовах облікова інформація стає найголовнішим орієнтиром ухвалення необхідних управлінських рішень, перед керівництвом Укрзалізниці виникла гостра необхідність в трансформації традиційних підходів до обліку витрат, тим паче експлуатаційних. Експлуатаційні витрати є одними з найважливіших показників галузі. Від їх рівня залежать фінансово-економічні показники та стабільність цієї галузі. Розподіл всіх витрат проводиться кожним структурним підрозділом залізниці за окремими статтями чи групами статей.

Різні погляди на витрати, всебічний аналіз та оцінка їх структури й рівня дає можливість мобільно оперувати категорією собівартості перевезень з метою використання облікової інформації для різних потреб управління та формування відповідного організаційно економічного механізму управління витратами [3].

У зв'язку з реформуванням всього залізничного транспорту стало

необхідно адаптувати всі витрати відповідно до зміненої номенклатури. Про те, наскільки актуальне це питання свідчать сучасні дослідження вітчизняних науковців. Кірдіна О. Г. [4] визначає інструментарій управління витратами, складовими якого є: удосконалення фінансово економічного механізму, інноваційна політика та тарифна політика, а також уточнює категорію «експлуатаційні витрати». Багато вітчизняних вчених, таких як: П. Атамас [5], В. Завгородній [6], О. Орлов [7], О. Самойленко [8] в своїх роботах розкривали проблеми економічної сутності, формування, обліку і аналізу витрат. Величезний внесок у розвиток питань обліку витрат виробництва зробили і зарубіжні вчені: Р. Гаррисон [9], Б. Нідлз [10], Г. Фандель [11].

Метою написання цієї кваліфікаційної роботи є дослідження теоретичних і практичних аспектів аналізу витрат та результатів господарської діяльності «Експлуатаційного вагонного депо».

До основних завдань, що будуть вирішені під час написання цієї роботи, можна віднести:

- вивчення економічної сутності витрат та основні класифікаційні ознаки;
- надання характеристики основних методів обліку витрат та калькулювання собівартості;
- розглядання методики контролю витрат «Експлуатаційного вагонного депо»;
- дослідження особливості обліку експлуатаційних витрат на структурному підрозділі «Експлуатаційне вагонне депо» (ВЧДЕ) регіональної філії «Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця»;
- аналіз системи внутрішньогосподарського контролю витрат на підприємстві;
- розробки шляхів вдосконалення обліку і контролю експлуатаційних витрат на досліджуваному підприємстві.

Об'єктом дослідження є процеси формування та аналізу витрат

структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо» регіональної філії «Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця».

Предметом дослідження є способи та методи формування та аналізу витрат підприємства.

Щоб виконати дослідження витрат та господарської діяльності підприємства використовувались різні наукові методи, такі як: теоретичний, техніко-економічний аналіз, економіко-математичне моделювання, зведення, графічного зображення даних, обчислення абсолютних та відносних величин, а також метод групування – при аналізі господарської діяльності ВЧДЕ; фінансового аналізу – при дослідженні стану прибутковості підприємства; факторного аналізу – при розкритті основних факторів, які визначають рівень витрат ВЧДЕ; прогнозування – при обґрунтуванні підходів до виявлення шляхів подальшого підвищення прибутковості підприємства.

Інформаційним матеріалом є законодавчо-нормативні акти, що показують облік витрат та визначають собівартість, методичні матеріали, статті зарубіжних та вітчизняних вчених, інформація з інтернет джерел, матеріали аналітичного, синтетичного та первинного обліку, форми фінансової звітності структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо» регіональної філії «Придніпровська залізниця» акціонерного товариства «Укрзалізниця».

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АНАЛІЗУ ВИТРАТ ТА РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Сутність та класифікація витрат і результатів діяльності на залізничному транспорті

Одним із головних об'єктів аналізу в процесі управління підприємством є витрати. Тому їх класифікація є дуже важливою для розуміння того, як ними, взагалі, управляти. Вся система обліку витрат направлена на виділення типових груп рішень (контроль за трудовими витратами або використанням матеріалів) а також вибір відповідних об'єктів обліку витрат (послуга або підрозділ). Для різноманітних напрямів діяльності та цілей здійснюються різні витрати. Для визначення фінансових результатів в обліку розрізняють витрати минулого, звітного та майбутніх періодів. Положення бухгалтерського обліку "Витрати" виявляє методологічні принципи формування в бухгалтерському обліку інформації про витрати підприємства та її розкриття у фінансовій звітності [12]. Вони відображаються в бухгалтерському обліку одночасно зі зменшенням активів або збільшенням зобов'язань. Бухгалтерський облік не обмежується одним тільки обліком витрат у вартісних показниках, регламентованих у нормативних документах, його зміст набагато ширший і складається з:

- відображення виробничих процесів у кількісному вимірі з метою управління ними і визначення прибутку;
- вибору об'єктів обліку господарських процесів і пов'язаних з ними витрат;
- класифікація витрат відповідно до цілей їх управління для визначення собівартості продукції і отриманого прибутку, прийняття рішень і планування, здійснення процесу контролю і регулювання.

Витрати на підприємстві можна класифікувати по-різному [7]:

- Витрати можна класифікувати на основі їх функції, наприклад витрати на виробництво, витрати на продаж, адміністративні витрати та фінансові витрати.

- Виробничі витрати включають витрати на сировину, оплату праці та накладні витрати на виробництво.

- Витрати на збут включають витрати на рекламу та маркетинг.

- Адміністративні витрати включають заробітну плату адміністративного персоналу, оренду офісу та комунальні послуги.

- Фінансові витрати включають відсотки за кредитами, банківські комісії та інші фінансові витрати.

Економічне розуміння витрат базується на проблемі обмеженості ресурсів і можливості їхнього альтернативного використання. Застосування ресурсів у одному виробничому процесі виключає можливість їхнього використання за іншим призначенням[13]. Вибір конкретних ресурсів для виробництва якогось товару або здійснення послуги означає неможливість виробництва альтернативного товару, або виконання цієї послуги. Економічні витрати будь-якого ресурсу, що застосовується у виробничому процесі, рівні його цінності при найкращому з усіх можливих варіантів використання.

Облік витрат – це сукупність свідомих дій, спрямованих на відображення операцій, що відбуваються на підприємстві протягом певного тимчасового періоду процесів постачання, виробництва і реалізації продуктів його праці за допомогою їх кількісного вимірювання (в натуральних і вартісних показниках), реєстрації, групування, аналізування в розрізах, що формують собівартість готової продукції, або послуги.

Згідно Закону України "Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні" всі активи підприємства оцінюються виходячи з витрат на їх виробництво та придбання, тобто за фактичною собівартістю. Собівартість - це витрати підприємства, пов'язані з виробництвом та придбанням певного

активу. Перелік і склад статей калькулювання виробничої собівартості продукції (робіт, послуг) установлюються підприємством самостійно[14].

Для обчислення собівартості продукції важливе значення має визначення складу витрат, які в неї включають. Як відомо, витрати підприємства відшкодовуються за рахунок двох власних джерел: собівартості і прибутку. Тому питання про склад витрат, які включаються в собівартість, є питанням їхнього розподілу між зазначеними джерелами відшкодування. Загальний принцип цього розподілу полягає в тому, що через собівартість мають відшкодування і витрати підприємства, які забезпечують просте відтворення всіх факторів виробництва, предметів, засобів праці, робочої сили та природних ресурсів.

Склад витрат, які включають в собівартості продукції або послуг, може дещо змінюватися з різних практичних міркувань. Але загальною тенденцією таких змін має бути якомога повніше відображення в собівартості дійсних витрат на виробництво продукції або послуг.

За плануванням, облік та аналізування витрат класифікуються за певними ознаками. Основними з них є ступінь однорідності витрат, спосіб обчислення для окремих різновидів продукції, чи послуг, зв'язок з обсягом виробництва.

За ступенем однорідності витрати поділяють на елементні й комплексні. Елементні витрати однорідні за складом, мають єдиний економічний зміст і є первинним. До них належать матеріальні витрати, оплата праці, відшкодування на соціальні потреби, амортизаційні відрахування, витрати на електроенергію[15].

Комплексні витрати різномірні за складом, охоплюють кілька елементів витрат. Їх групують за економічним призначенням у процесі калькулювання та організації внутрішнього економічного управління. Це витрати на утримання й експлуатацію устаткування, загальновиробничі, загальногосподарські витрати.

За способом обчислення на окремі різновиди робіт, чи послуг витрати

поділяються на прямі й непрямі. Прямі витрати безпосередньо зв'язані з наданням певного різновиду робіт, чи послуг і можуть бути прямо обчислені на їх одиницю. Якщо надається один різновид робіт, чи послуг, усі витрати прямі. Непрямі – витрати, де можна безпосередньо обчислити їх для окремих різновидів робіт, чи послуг, бо вони зв'язані не з наданням конкретних послуг, а з процесом виробництва в цілому, зарплата обслуговуючого й управлінського персоналу, утримання та експлуатація будівель, споруд, машин тощо. Поділ витрат на прямі та непрямі залежить від рівня спеціалізації виробництва, його організаційної структури, методів нормування й обліку. Зростання частки прямих витрат у загальній сумі витрат підвищує точність обчислення собівартості одиниці робіт (послуг) зміцнює економічні основи управління

На підприємствах, як правило складають (обчислюють) планові та фактичні калькуляції [16]. Перші обчислюються за плановими нормами витрат, другі – за їхнім фактичним рівнем.

Зниження собівартості продукції найважливіша умова росту ефективності виробництва. Цієї проблеми на усіх етапах розвитку приділяється значна увага[17].

На собівартість залізничних перевезень оказує вплив багато різних факторів: природно-господарські, галузеві, природні та інші.

З народногосподарських факторів найбільш суттєво впливають на собівартість об'єм, дальність та структура перевезень за видами руху, ступінь нерівномірності перевезень по періодам року та напрямленням, структура вантажообігу за родами вантажів, рівень цін на рухомий склад, паливо, електроенергію, матеріали[18].

Серед галузевих факторів у першу чергу слід відмітити технічний рівень забезпечення залізниць, ступінь використання основних фондів, включаючи рухомий склад, зростання продуктивності праці, впровадження механізації та автоматизації транспортних процесів, якість експлуатаційної роботи, рівень норм витрат матеріалів, палива, електроенергії на одиницю

продукції[2].

Великий вплив на собівартість перевезень мають природні фактори. Так, у районах з низькими температурами значно зростають витрати палива та електроенергії.

Вид рельєфу місцевості впливає на витрати палива, електроенергії, амортизації основних фондів.

Усі фактори впливу на собівартість розподіляються на 2 групи. До першої відносяться фактори, що впливають на усі елементи витрат. Це обсяг перевезень, технічна озброєність доріг, покращення використання рухомого складу та інші[20]. До другої групи входять фактори, що впливають на усі елементи витрат. До них відносяться продуктивність праці, поліпшення використання основних фондів, зміна норм витрат та цін на паливо, електроенергію, матеріали.

В умовах логістичної кризи в країні, коли робота морських портів фактично заблокована, функціонування автомобільного транспорту обмежено дефіцитом палива та його високою вартістю, а річкового транспорту – невеликою мережею покриття та проникнення в регіони, залізничний транспорт виступає ключовим елементом транспортної системи. Однак, воєнні дії в Україні показали логістичні обмеження залізничного транспорту. Ці обмеження зумовлені насамперед залізничною інфраструктурою, яка перебуває в неналежному технічному стані, і не відповідає стандартам євро колії. Такі проблеми стали результатом реалізації неефективної фінансово-економічної та інвестиційної політики на залізничному транспорті шляхом скорочення інвестиційних вкладень у стратегічно значущі інноваційні проєкти[21].

Дослідженню проблем і розробленню ефективних механізмів та інструментів управління залізничним транспортом, зокрема в умовах цифровізації, приділяється увага таких вчених як В. Дикань [22], Ю. Єлагін [23], В. Овчиннікова [24], І. Токмакова [25], О.Чередниченко [25], І. Войтов [25] та ін. Однак, поряд з цим, недостатньо дослідженим залишається

питання управління витратами залізничного транспорту в умовах цифровізації економіки, а тим паче під час дії воєнного стану. Оскільки бізнес лідерами протягом останніх років активно використовуються цифрові рішення для оптимізації витрат, їх прозорого контролю і ефективного моніторингу, а зараз це стало набагато складніше.

В останні роки Україна переживає вкрай складні часи. Війна, яка триває вже два роки, змінила порядок роботи транспортної системи країни, а залізничної галузі тим паче. За цей період зафіксовано величезне скорочення обсягів перевезень залізничним транспортом.

Оскільки власних коштів та державних компенсаційних виплат наразі не вистачає для забезпечення нормальної роботи залізничного транспорту, залізнична компанія вирішила скористатися механізмом індексації тарифів. Однак більшість українських підприємств функціонує на межі власних можливостей. Підвищення транспортно-логістичних витрат призвело до скорочення обсягів вантажних перевезень та погіршення фінансових результатів діяльності залізничної компанії. Додатковим джерелом фінансування залізничного транспорту став Європейський банк реконструкції та розвитку, спільно з яким АТ «Укрзалізниця» реалізує багато інфраструктурних проєктів.

Обмежує використання додаткових джерел фінансування вкрай низький кредитний рейтинг України в цілому.

Блокує подальший стабільний розвиток залізничної компанії і вкрай незадовільний стан рухомого складу, зокрема надзвичайно складним є стан тягового рухомого складу. Значна частина електровозів уже відпрацювала подовжений строк експлуатації і буде списана через загрозу руйнування. Але приємним є те, що зараз наші зарубіжні партнери надають нам новий рухомий склад на заміну старого. Не в таких обсягах, як нам би того хотілося, але все ж таки здвиги є.

Недостатній рівень інвестицій в оновлення та модернізацію залізничної інфраструктури і рухомого складу обмежує можливості компанії щодо

нарощення обсягів перевезень і дозволяє їй задовольняти лише базові потреби економіки та суспільства в перевезеннях.

Слід відзначити, що більшість запланованих проєктів, спрямованих на удосконалення роботи залізничного транспорту, так і залишаються практично не реалізованими. Протягом останніх років було ініційовано реалізацію багатьох програм щодо оновлення та модернізації локомотивів, але аналіз їх реалізації свідчить про значну невідповідність запланованих і реальних обсягів придбання одиниць техніки[2].

Слід зазначити і те, що клієнти, які користуються послугами залізничного транспорту, на сьогодні залишаються вкрай незадоволеними якістю цих послуг. Серед критеріїв, за якими бізнес оцінював розвиток залізничної галузі, найнижчою виявилася оцінка діяльності АТ «Укрзалізниця» як транспортного монополіста. Незважаючи на те, що більшість населення зараз користуються послугами саме залізничного транспорту, його стан воно характеризує як найгірший з-поміж всіх видів транспорту в країні. Отже, сьогодні система управління витратами АТ «Укрзалізниця» є недосконалою, спостерігається низька дієвість та прозорість механізмів їх контролю та моніторингу, неефективний перерозподіл коштів та ігнорування тих напрямів, які гостро потребують фінансових ресурсів. Та все ж таки в даний час, це найпоширеніший вид транспорту, особливо для перетину кордону.

До основних завдань обліку витрат підприємства відносяться:

- забезпечення управлінського персоналу інформацією, необхідною для прийняття обґрунтованих рішень;
- контроль та спостереження за фактичним рівнем витрат порівняно з нормативами і плановими завданнями з метою формування стратегії розвитку підприємства;
- обчислення собівартості робіт, послуг (продукції) для забезпечення ефективності діяльності підприємства;
- аналіз ефективності діяльності структурних підрозділів;

– узагальнення та систематизація інформації.

Основне призначення обліку витрат – це контроль за виробничою діяльністю підприємства і управління витратами на її здійснення. Таким чином, має бути достатня кількість класифікаційних ознак, за допомогою яких можна отримати найбільш повну інформацію для забезпечення потреб різних груп споживачів [26]. Так суттєвою особливістю управління витратами підприємства, з моменту запровадження національних стандартів, є інший порядок їх відображення. Відповідно до цих стандартів адміністративні витрати, витрати на реалізацію робіт та послуг, та інші операційні витрати не входять в їх собівартість, а покриваються лише тільки за рахунок доходу підприємства.

Тобто усі витрати мають чіткий поділ на:

- витрати, що формують собівартість реалізованої продукції (робіт, послуг);
- витрати, що не впливають на собівартість реалізованої продукції (робіт, послуг) [27].

Управління витратами - це дуже складний елемент управління діяльністю підприємства [30]. Це процес, метою якого є підтримання і стимулювання зниження собівартості продукції (робіт, послуг) за допомогою цілеспрямованого формування витрат і здійснення контролю за використанням їх носіїв.

Витрати потрібно розподіляти залежно від характеру послуг (витрати основного, допоміжних виробництв), за підрозділами підприємства (цехами та дільницями), видами продукції та послуг, етапами виробничого процесу. Отже узагальнено класифікацію витрат за різними ознаками можна показати у вигляді таблиці 1.1. яку було складено за розробкою авторів І. Гура і О. Данілов [29].

Таблиця 1.1 – Класифікація витрат за ознаками

Ознаки	Витрати
За центрами відповідальності (місцем виникнення витрат)	Витрати виробництва, цеху, дільниці, технологічного переділу, служби
За видами продукції, робіт, послуг	Витрати на виробу, типові представники виробів, групи

	однорідних виробів, одноразові замовлення, на валову, товарну, реалізовану продукцію
За єдністю складу (однорідністю) витрат	Однoeлементні, комплексні
За способами перенесення вартості на продукцію	Прямі, непрямі
За ступенем впливу обсягу виробництва на рівень витрат	Змінні, постійні
За визначенням відношення до собівартості продукції	Витрати на продукцію, витрати періоду
За календарними періодами (часом виникнення)	Витрати поточні, майбутніх періодів та майбутні витрати, довгострокові, одноразові
За доцільністю витрачання	Ефективні, неефективні
За відношенням витрат до процесу виробництва	Основні, накладні
За видами витрат (економічним змістом)	Витрати за економічними елементами, витрати за статтями калькуляції

Якщо врахувати наведену в таблиці класифікацію витрат, ми побачили наскільки важливе значення для підприємств залізничного транспорту має організація обліку з урахуванням специфіки цієї галузі. Особливо це стосується обліку витрат і доходів залізничного транспорту, який на відміну від таких об'єктів обліку, як основні засоби, запаси, розрахунки, грошові кошти та інші мають свої особливості та відмінності. Кожне підприємство залізничного транспорту має свій економічно обґрунтований кошторис витрат на виконання завдання з перевезень або робіт. Експлуатаційні витрати – це витрати організації, пов'язані безпосередньо з виконанням її функцій. Комплексна оцінка таких витрат дозволяє управляти грошовими потоками так, аби як найкраще підтримувати роботу підприємства на заданому рівні. На залізничному транспорті витрати за економічним змістом ділять на основні й накладні. Основні витрати з експлуатації залізничних доріг безпосередньо пов'язані з основною господарською діяльністю (перевезенням пасажирів чи вантажів) і поділяються на групи:

- витрати, які одночасно належать до певного виду робіт або операцій технологічного процесу, специфічного для локомотивних і вагонних депо, станцій шляхів та інших виробничих підрозділів і підприємств;

- витрати, що одночасно належать до всіх видів робіт й операцій, наприклад, утримання і ремонт виробничих приміщень та обладнання, освітлення й опалення приміщень депо та ін. Такі витрати розподіляються

умовно між усіма видами робіт та операцій, виконаних на підприємстві.

До накладних витрат належать витрати адміністративного та обслуговуючого персоналу та поділяються на загальновиробничі та адміністративні.

Розрізняють такі основні групи витрат підприємств залізничного транспорту:

- витрати на паливо та електроенергію;
- витрати на матеріали та інші грошові витрати;
- заробітна плата;
- амортизаційні відрахування.

Величезну частку експлуатаційних витрат складають витрати на паливо та електроенергію, що вимагає економного використання. Це досягається шляхом досконалої та чіткої організації обліку всіх витрат на паливо, які визначаються у тонно – кілометрах, локомотиво – кілометрах та локомотиво – години. Групування за економічними елементами необхідно для розроблення кошторису витрат на виробництво, в якому визначаються: загальна потреба підприємства в матеріальних ресурсах, сума амортизації основних засобів. Однак, як відзначалося раніше, відображення витрат за економічними елементами не відображає сутності та напряду понесених витрат, їх доцільність, зв'язок між витратами та отриманими результатами (принцип відповідності доходів і витрат), їх взаємозв'язок з обсягом виробництва, не дозволяє здійснити контроль та аналіз витрат за цільовим призначенням у процесі виробництва (цехами, дільницями, видами виробів), обчислити собівартість окремих видів продукції, установити обсяг витрат окремих структурних підрозділів підприємства. Тому для контролю та аналізу здійснюваних витрат, разом з їх обліком за економічними елементами, застосовується групування витрат на виробництво за статтями калькуляції, за якими й обчислюється собівартість продукції. Підсумовуючи все вищесказане можна сказати, що основною ознакою класифікації витрат має бути групування витрат за статтями калькуляції. Саме ця інформація

надає можливість їх аналізувати та контролювати. За ними й обчислюється собівартість послуг[30].

Основний фінансовий результат діяльності підприємства - це прибуток, який є основою і джерелом засобів для його подальшого розвитку. Підвищити прибуток можна, збільшуючи обсяги виробництва або ціни на продукцію (роботу, послугу), що випускається. Однак це не завжди можливо і доцільно. Тому в системі розвитку підприємства в умовах значних економічних обмежень підвищення фінансового результату безпосередньо зв'язано зі зниженням витрат. Практично на кожному підприємстві існують резерви для зниження витрат до раціонального рівня, що дозволяє домагатися росту економічної ефективності діяльності, підвищення конкурентоздатності.

Економічна теорія визначає шість основних видів витрат виробництва. Серед них:

- Постійні витрати (витрати, величина яких не змінюється залежно від зміни обсягу випуску продукції і які фірма повинна сплачувати навіть тоді, коли вона нічого не виготовляє.). До постійних витрат належать грошові витрати на експлуатацію будівель, споруд, оренда приміщення та обладнання, виплата кредиту, виплата заробітної плати працівникам, тощо.

- Змінні витрати (витрати, величина яких змінюється залежно від зміни обсягу виробництва. Динаміка їх нерівномірна.).

- Валові(загальні) витрати (загальні витрати є сумою постійних і змінних витрат за кожного конкретного обсягу виробництва.).

- Середні витрати (витрати на одиницю продукції, що випускається.). Розрізняють загальні середні витрати(свідчать про те, скільки, в середньому, коштує виробництво одного виробу) , змінні середні витрати(це величина витрат виробництва, в розрахунку на одиницю випуску продукції) та постійні середні витрати.

- Граничні витрати (витрати необхідні для випуску додаткової одиниці продукції).

- Альтернативні витрати(втрачена вигода внаслідок невикористання економічного ресурсу).

Контроль витрат діяльності є трудомістким і відповідальним. Це пов'язано з тим, що облік, потребує уваги і сконцентрованості, оскільки пов'язаний з обробленням великої кількості первинної інформації, має багато однотипних операцій, здійснення яких потребує багато часу. Метою контролю обліку експлуатаційних витрат є встановлення достовірності первинних даних щодо накопичення та списання витрат, повноти та своєчасності відображення первинних даних у зведених документах та облікових регістрах, правильності ведення обліку та його відповідності прийнятій обліковій політиці, достовірності наведеної у звітності господарського суб'єкта інформації щодо витрат. Проведення контролю, по суті, є конкретним практичним завданням і жодного аудиту, подібного до іншого не буває. Однак існують загальні етапи які можна вказати. Спочатку аудитор досліджує і дає відповідну оцінку процедурам внутрішнього контролю на підприємстві, планує свою діяльність. На другому етапі оцінюється стан організації бухгалтерського обліку й аудиторського ризику. На наступному етапі узагальнюється інформація щодо можливостей накопичення аудиторських доказів. На четвертому етапі оцінюється система внутрішнього контролю на підприємстві. На п'ятому етапі здійснюється перевірка операцій на суттєвість. При цьому особлива увага приділяється огляду бухгалтерської (фінансової звітності). На заключному етапі складається аудиторський висновок. Під час здійснення контролю за витратами обов'язково використовують основні положення П(С)БО 16 «Витрати». Процедури контролю доцільно починати з оцінки сильних та слабких сторін внутрішнього контролю витрат. Після цього треба визначити обґрунтованість формування та правильність обліку витрат. Особливої уваги слід приділити контролю за документальним підтвердженням розрахунку собівартості продукції (робіт, послуг), оскільки це один з найважливіших синтетичних показників. Важливо перевірити обґрунтованість розмежування

джерел відшкодування різних витрат (за рахунок собівартості, прибутку, фондів або резервів), достовірність звітних даних собівартості послуг. Все це дає можливість виявити внутрішньогосподарські резерви зниження собівартості послуг та покращання якості обслуговування. Слід також звернути увагу на правильність віднесення витрат на собівартість послуг з перевезення та групування їх за елементами - матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні потреби, амортизація основних засобів, інші витрати. Дуже часто мають місце факти коли до витрат звітного періоду включають витрати з інших періодів. Тому дане питання має ретельно аналізуватися та перевірятися. Для того щоб обґрунтовано оцінити стан обліку експлуатаційних витрат залізничного транспорту, доцільно зафіксувати всі виявлені порушення у відповідній аналітичній відомості, де зазначається зміст операції, первинний документ, сума, кореспонденція рахунків, пропозиції щодо усунення недоліків. Таким чином, контроль за витратами має носити суцільний та безперервний характер, завдяки якому встановлюється достовірність первинних даних, повнота відображення даних у зведених документах та облікових регістрах, правильності ведення обліку витрат, відповідність облікових процедур прийнятій обліковій політиці.

Витрати - це зменшення економічних вигод у вигляді вибуття активів або збільшення зобов'язань, які призводять до зменшення власного капіталу. Економічне розуміння витрат базується на проблемі обмеженості ресурсів і можливості їхнього альтернативного використання. Витратами виробництва називаються витрати ресурсів на виготовлення товарів і послуг, виражені у грошовій формі. Економічна теорія розрізняє шість основних видів витрат. Основними видами витрат є постійні(витрати, які відбуваються регулярно й мають одну й ту саме суму завжди) та змінні(витрати, які зростають при збільшенні випуску продукції та зменшуються при його скороченні). Також є валові, середні, граничні та альтернативні витрати.

Планування, облік і контроль витрат це основа діяльності будь якого підприємства, метою якого є виготовлення продукції, виконання робіт,

надання послуг, з метою отримання прибутку. Це найбільш складні і відповідальні процеси. Від правильності оформлення операцій, методу обліку витрат, калькуляції собівартості послуг залежить результат діяльності підприємства, його становище на ринку, конкурентоспроможність та розмір резерву для гнучкості.

Будь-яка діяльність, передусім виробнича, потребує витрат ресурсів. Від рівня операційних витрат істотно залежать ефективність функціонування підприємства та його конкурентоспроможність. Тому управління витратами є важливою функцією економічного механізму кожного підприємства.

Отже, економічна сутність витрат на підприємстві полягає в тому, що вони є необхідними затратами коштів для забезпечення роботи та розвитку підприємства.

1.2. Методика аналізу витрат і результатів господарської діяльності підприємства

Створення механізму управління витратами припускає, насамперед, методичне опрацювання й узгодження окремих його ланок. Так, методики планування й обліку витрат повинні забезпечити формування необхідної інформації для аналізування причин відхилень їх фактичних розмірів від передбачених відповідними бюджетами або сформованих у попередніх звітних періодах. У процесі розробки бюджетів витрат необхідно передбачати мобілізацію виявлених під час аналізування резервів поліпшення діяльності підприємства. Економічне стимулювання працівників потрібно організовувати виходячи з виявленого в процесі аналізування внеску трудових колективів у результати господарської діяльності. Результати порівняльного аналізування господарювання однотипних підрозділів можуть бути основою для прийняття рішень про поширення передового досвіду організації виробництва і т. ін. Основними завданнями аналізування витрат є:

- оцінка причин змін їх абсолютних величин і питомих витрат (собівартості продукції, робіт, послуг) у порівнянні з планом (бюджетом), з даними попереднього звітного періоду, з даними інших однотипних підрозділів;

- виявлення впливу на витрати і собівартість продукції, робіт або послуг внутрішніх і зовнішніх факторів, розрахунок упущених можливостей зниження собівартості робіт і очікуваного зростання ефективності виробництва за рахунок кращого використання основних засобів, трудових, матеріальних і енергетичних ресурсів.

Для аналізу можуть використовуватись результати планових розрахунків показників обсягів перевезень і бюджетів витрат, звітів за основними показниками виробничо-фінансової діяльності підприємств залізничного транспорту. У процесі доаналітичної обробки вихідної інформації вони можуть піддаватися додатковому групуванню.

Очевидно, що результати оцінювання впливу даного й іншого факторів будуть визначатися в тому числі і в науковій обґрунтованості розмежування витрат на залежні і не залежні від обсягів наданих послуг. Як уже зазначалося, витрати на перевезення складаються під впливом цілої низки факторів. Одні з них є для підприємства зовнішніми, що не залежать від його працівників, а інші – внутрішні – навпаки, відображають якість роботи колективу, його зусилля, спрямовані на підвищення ефективності надання послуг. Тому правильно судити про витрати на перевезення трудових, матеріальних, енергетичних і фінансових ресурсів можна тільки за результатами аналізу впливу окремих факторів на витрати. Групування витрат за призначенням, тобто за статтями калькуляції, вказує, куди, у яких розмірах і на які заходи були витрачені ресурси. Групування витрат за їх елементами необхідне для того, щоб вивчити їх матеріало-, енерго-, трудо-, фондоємність і встановити вплив технічного прогресу на структуру витрат. Аналізування структури експлуатаційних витрат починають з визначення

питомої ваги окремих елементів у загальній сумі витрат і їх зміни в порівнянні з планом. Планування й облік експлуатаційних витрат ведуть за елементами витрат і калькуляційними статтями. Це складна і трудомістка частина аналізу. Аналізування витрат за елементами в цілому по господарству, службі і структурному підрозділу може бути виконаний як в порівнянні з планом, так і в порівнянні з базисним роком. Вертикальний і горизонтальний аналіз зміни витрат у порівнянні з базисним і плановим періодами як в абсолютних, так і у відносних величинах, надає необхідну інформацію для управління витратами, але не дає можливості оцінювати ефективність їх використання. Оцінити правильність використання трудових і матеріальних ресурсів можна тільки на основі факторного аналізування витрат і узагальнення його результатів. Факторний аналіз витрат можна виконати різними методами. Однак, виходячи з інформаційної бази, на залізничному транспорті традиційно використовують метод корегувань.

Таким чином, аналіз витрат можна здійснювати у три етапи:

1. Горизонтальний і вертикальний аналіз або оцінка абсолютної зміни витрат у порівнянні з планом, з даними минулого року та оцінка зміни структури витрат.
2. Факторний аналіз витрат і собівартості.
3. Оцінка ефективності використання витрат і розробка заходів щодо зниження витрат (прийняття управлінських рішень).

Інформаційною базою аналізу структури витрат структурних підрозділів вагонного господарства залізничного транспорту є дані бухгалтерського обліку і галузевої статистичної звітності. Як показали дослідження, частка залежних від обсягу робіт витрат неоднакова для різних структурних одиниць підприємств залізничного транспорту, у даний час немає і єдиного методичного підходу щодо вирішення цього дуже важливого питання для планування, управління й аналізу витрат.

Пропонується проводити аналіз за трьома напрямками:

- за видами діяльності;

- за статтями і елементами витрат;
- за видами перевезень і видами сполучення.

Структура за видами перевезень та видами тяги впливає на рівень витрат та собівартість перевезень. Тому важливо проводити аналізування за визначеними складовими. Як базисні дані при аналізі витрат звичайно приймають відомості про планові витрати або витрати, що склались у попередньому звітному періоді. Однак може бути поставлена задача виявити відхилення від сум витрат від встановлених нормативів і лімітів, від рівня цих показників. Цей вид аналізування є досить трудомістким як на етапі збору інформації та її підготовки, так і на етапі власне аналізу, але разом з тим, дає найбільший обсяг інформації для розробки перспективних планів, управління витратами й оцінки ефективності діяльності підприємства. Основним недоліком запропонованого методичного підходу до аналізування витрат підприємств вагонного господарства є залежність ступеня деталізації витрат від обсягу наявної аналітичної інформації. Ще одним недоліком в проведенні даного виду аналізування є відсутність відповідної номенклатури витрат. Діюча номенклатура ніяк не враховує поділ витрат за видами перевезень, що дуже ускладнює облік витрат та аналізування їх. Тому пропонується проводити розподіл витрат за видами перевезень та видами сполучення відповідно до обсягу виконаних робіт та пробігу.

Скороченню витрат на перевезення можуть сприяти впровадження системи таких технологій: прогресивного нормування, постійного аналізування та моніторингу фактичного впливу різних факторів на питомі витрати палива та електроенергії, ресурсозберігаючих техніки і технологій. На залізничному транспорті проведення повного аналізування витрат структурних одиниць стало б передумовою інформативності з погляду управління цими витратами. Таким чином, під час проведення аналізування витрат у вагонному господарстві необхідно враховувати їх відповідно за видами перевезень, видами сполучення та за елементами і статтями витрат по кожному виду сполучення. Виявлення відхилень за цими параметрами дасть

можливість визначити резерви зниження витрат, і, як наслідок, приймати раціональні та ефективні управлінські рішення щодо напрямків оптимізації витрат на перевезення на залізничному транспорті.

В цілому існують такі методи оптимізації витрат на підприємстві [21]:

Ощадливе виробництво – цей підхід спрямований на зменшення відходів і підвищення ефективності шляхом оптимізації процесів, усунення непотрібних етапів і мінімізації запасів.

Загальне управління якістю – цей підхід наголошує на безперервному вдосконаленні шляхом виявлення та усунення дефектів, удосконалення процесів і підвищення рівня задоволеності клієнтів.

Шість сигм – це керований даними підхід до вдосконалення процесу, який використовує статистичні методи для виявлення та усунення дефектів, помилок і варіацій у процесах.

Розробка вартості – цей підхід зосереджений на виявленні можливостей зниження витрат шляхом аналізу вартості кожного компонента продукту чи послуги та визначення шляхів зниження витрат без шкоди для якості.

Аутсорсинг – це передбачає передачу неосновних функцій або послуг стороннім постачальникам або постачальникам для зменшення витрат, пов'язаних із оплатою праці, інфраструктурою та іншими накладними витратами.

Автоматизація – це передбачає використання технологій і автоматизації для зменшення витрат на робочу силу, підвищення продуктивності та оптимізації процесів.

Переговори з постачальниками – це включає переговори про кращі ціни та умови з постачальниками для зниження вартості сировини, компонентів або послуг.

Енергоефективність – це передбачає оптимізацію споживання енергії та використання енергоефективного обладнання та процесів для зменшення витрат на енергію. Загалом методи оптимізації витрат можуть допомогти

промисловим підприємствам знизити витрати, підвищити ефективність і конкурентоспроможність і, зрештою, досягти довгострокового успіху на ринку.

Серед методів, які використовують можна виділити метод «Standard Costing» (стандарт-костинг). Метод нормативного обліку або стандарт-костингу (англ. Standard Costing) – це метод управління витратами, який використовує стандартні ціни для матеріалів, робочої сили та інших ресурсів. Якщо фактичні витрати відрізняються від стандартних, то підприємство може вжити заходів для зменшення цих відхилень. Використання методу Standard Costing дозволяє підприємствам більш ефективно контролювати витрати, зменшувати відхилення від запланованих показників та підвищувати ефективність виробничих процесів. Метод Direct Costing використовується для розрахунку собівартості послуг і враховує лише прямі витрати, пов'язані з наданням послуг. Завдяки системі Direct Costing розширюються аналітичні можливості обліку, планування, причому спостерігається процес тісної інтеграції планування, обліку та аналізу. Проте в сучасних конкурентних умовах та стрімкого інноваційного розвитку економіки, застосування традиційних методів не принесе бажаних результатів. Найбільш поширеним практичним методом в сучасних умовах є концепція стратегічного управління витратами (англ. Strategic Cost Management, SCM). Концепція стратегічного управління витратами є однією з найбільш сучасних стратегій управління витратами на підприємстві. SCM спрямована на забезпечення взаємозв'язку між стратегічними цілями підприємства і його витратами. Головна мета SCM полягає в тому, щоб зменшити загальні витрати підприємства і підвищити його ефективність, враховуючи його стратегічні цілі. SCM включає аналізування витрат і процесів виробництва, планування витрат, оцінювання результативності і контроль за використанням ресурсів, а також використання інформаційних технологій для підтримки прийняття рішень. Дієвим методом в управлінні витратами є аналіз постачальників або SVR-аналіз (англ. Supplier Value

Analysis). SVR-аналіз, дійсно є ефективним методом управління витратами. Це системний підхід, який використовується для визначення та зниження витрат у ланцюзі поставок. Цей підхід передбачає аналіз вартості кожного продукту чи послуги, що надаються постачальником, і визначення того, чи є вони необхідними, чи можуть бути виключені чи замінені менш дорогою альтернативою. Аналіз SVR – це процес, який складається з кількох етапів, включаючи визначення продуктів і послуг, що надаються, розуміння їх вартості та визначення областей, де можливе зниження витрат. Важливо залучити до цього процесу всіх зацікавлених сторін, включаючи постачальників, щоб гарантувати, що всі працюють над тією самою метою. Основна перевага SVR-аналізу полягає в тому, що він допомагає зменшити витрати без шкоди для якості чи продуктивності. Виявляючи непотрібні або надмірні витрати, компанії можуть покращити свій прибуток, зберігаючи високий рівень задоволеності клієнтів. За допомогою SVR-аналізу можна виявити найбільш ефективних постачальників матеріалів, послуг та робіт, які забезпечують оптимальний баланс між вартістю та якістю продукції.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ВИРОБНИЧО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СТРУКТУРНОГО ПІДРОЗДІЛУ УКРЗАЛІЗНИЦІ «ЕКСПЛУАТАЦІЙНЕ ВАГОННЕ ДЕПО»

2.1. Техніко-економічна характеристика структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо»

З початку повномасштабного вторгнення, «Укрзалізниця» попала в кризову ситуацію. Вантажні перевезення, які є основним джерелом прибутку компанії, скоротилися. Міністерство інфраструктури підтримало пропозицію компанії про підвищення тарифів на всі групи вантажів, так як АТ й досі зазнає втрат через атаки ворога та руйнування інфраструктури.

АТ «Укрзалізниця» є підприємством-монополістом в сфері залізничних пасажирських та вантажних перевезень. Кампанія забезпечує майже 82 % вантажних і 36 % пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорт. Це підприємство посягає четверте місце на Євразійському континенті за обсягами вантажних перевезень. АТ опинилась на грані дефолту через економічні проблеми держави й недотримання планів з оптимізації. Наразі компанія розробляє нову стратегію, основна мета якої- повний контроль витрат та їх мінімізація. Для скорочення витрат компанія вдається до реструктуризації персоналу, великих змін в тарифній політиці та впровадженні інтернаціональних перевезень. «Укрзалізниця» наразі працює над скороченням штату, модернізує технічний состав, а також, тепер Українська залізниця напряду укладає договори з вантажовласниками, що вже призвело до зростання доходів компанії.

24 лютого 2022 року розпочалося повномасштабне вторгнення на територію України. Відтоді Укрзалізниця евакуювала з небезпечних регіонів 4,1 мільйона людей. У тому числі 1 млн дітей та 120 тис. домашніх тварин. [30]

Вже за кілька годин після перших ракетних атак, які здійснила росія 24

лютого 2022 року, залізничні вокзали стали місцем взаємодопомоги та підтримки. Будь-який маршрут у бік заходу країни став дорогою життя. Процес евакуації не зупинявся ні вдень, ні вночі: для перевезення громадян працював весь наявний пасажирський рухомий склад залізниці. Евакуаційні рейси відправлялися з Рубіжного, Лисичанська, Харкова, Запоріжжя та Києва до Львова, Ужгорода, Рахова та інших безпечніших міст.

Українські залізничники провели унікальну у світовій історії масову евакуацію громадян. Від початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну евакуаційні потяги здійснили понад 6 тис. рейсів. Вокзали відправляли та приймали по 100 000 людей, провідники жили в вагонах, начальники станцій постійно знаходилися на своїх робочих місцях. Всі потяги стали евакуаційними. Проїзд — безкоштовним. Пріоритет на посадку надавався дітям, жінкам та літнім людям. Всі маршрути узгоджувалися з Генеральним штабом.

Не кидали в біді і пасажирів з хатніми улюбленцями. Від початку повномасштабного вторгнення поїздами Укрзалізниці було евакуйовано 120 тисяч тварин. Пасажири залишали на пероні валізи та рюкзаки, щоб потрапити на потяг. Але забирали з собою клітки з домашніми улюбленцями.

Часто евакуаційні рейси їхали незвичними маршрутами, про які заздалегідь не знали навіть провідники. У вагони, які розраховані на 50 осіб, набивалося до 120. У купе сиділи по 10-12 пасажирів. Пасажири із валізами та тваринами їхали в проходах, тамбурах і навіть вбиральнях. Задля безпеки поїзди курсували з вимкненим світлом та інтернетом. Звична дорога тоді займала вдвічі більше часу. Адже машиністам доводилося знижувати швидкість поблизу станцій з бомбосховищами та очікувати безпечного «вікна» для проїзду.

Попри постійну зміну ситуації потяги вперто прямували до регіонів, які були під атакою росіян. Скасовувалися рейси лише на вкрай небезпечних ділянках. Натовпи охочих евакуюватися зі Сватового, Рубіжного, Лисичанська скупчувалися на вокзалах міст поряд з лінією розмежування.

Тільки за перших тринадцять годин евакуації з-під обстрілів виїхали 7 615 осіб.

Більшість українців залишалися у Львові, Ужгороді, Вінниці та Хмельницькому. Знайти їжу та дах над головою їм допомагали волонтери на місцях. Інші відправлялися далі — до Польщі, Чехії, Румунії та Угорщини.

Залізничники роблять свій внесок у наближення перемоги над агресором і в складі сил оборони. Під час широкомасштабного вторгнення мобілізувалися понад 10 200 залізничників, і ця цифра постійно зростає.

Також Укрзалізниця, задіяна в процесі переміщення виробничих потужностей та майна суб'єктів господарювання з територій, де ведуться бойові дії та/або є загроза бойових дій, на безпечну територію (релокація бізнесу). Створено оперативний штаб, який в комунікації з Мінекономіки, АТ «Укрпошта», обласними військовими адміністраціями здійснює процес релокації бізнесу (розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.03.2022 № 246-р).

З початку запровадження державної програми релокації бізнесу повністю евакуйовано (перевезено) залізничним транспортом 84 підприємства.

Внаслідок військової агресії російської федерації проти України Укрзалізниця зазнала і продовжує зазнавати значних втрат. Тільки у 2022 році компанія отримала чистого збитку у розмірі 9,6 млрд грн. Також за даними Федерації роботодавців транспорту України на непідконтрольній території залишилося 24 тисячі вагонів (як власності УЗ, так і приватних, – ред.).

Загалом, за інформацією Київської школи економіки, сума прямих збитків, нанесених інфраструктурі України в ході війни, станом на січень 2024 року сягнула майже \$155 млрд.

Загальні фактичні витрати, яких зазнала Укрзалізниця через агресію російської федерації, буде можливо остаточно підрахувати після завершення бойових дій і скасування воєнного стану в Україні. Та на це піде дуже багато

праці та часу. Відновлення пошкоджених об'єктів проводиться за рахунок власних коштів товариства. Бо не відомо, наскільки потужним буде фінансування від наших зарубіжних партнерів.

Одним із таких підрозділів є структурний підрозділ «Експлуатаційне вагонне депо» регіональної філії «Придніпровська Залізниця» акціонерного товариства «Укрзалізниця» скорочена назва – ВЧДЕ, створене 25.10.2013 року шляхом від'єднання від П'ятихатського та Батуринського вагону-ремонтного депо пунктів технічного обслуговування вагонів (ПТО), тобто експлуатаційної частини цих депо від ремонтної та об'єднання всіх ПТО в одне окреме експлуатаційне депо. Розташоване за адресою місто Кривий Ріг, вул. залізничників 40А. Код ЄДРПОУ 3878961. Це один із структурних підрозділів Криворізької дирекції залізничних перевезень. Основним видом діяльності є вантажна і комерційна робота, 10,9% якої належить ПАТ «Арселор Міттал Кривий Ріг», 78,4% - гірничо-збагачувальним комбінатам Криворізького і Марганецького басейнів. Підприємство надає послуги з перевезення вантажів, проводить технічне обслуговування вагонів, здійснює поточні ремонти вагонів з відчепленням рухомого складу. Вагонне депо займається перевезенням вантажів рудно-металургійного комплексу: руда, окатки, кокс, флюси, вугілля, чорні метали та інше. Найбільшим замовником послуг ВЧДЕ є: Арселор Міттал Кривий Ріг, гірничо-збагачувальні комбінати, такі як Північний, Південний, Центральний, Інгулецький та інші підприємства регіону. В склад Експлуатаційного вагонного депо» входить 18 пунктів технічного обслуговування вагонів (ПТО): ПТО Рядова, ПТО Терни, ПТО Грекувата, ПТО Рокувата, ПТО Вечірній Кут, ПТО Шмакове, ПТО Мудрьона, ПТО Незалежна, ПТО Апостолове, ПТО Інгулець, ПТО Кривий Ріг Сортувальний, ПТО Кривий Ріг, ПТО Кривий Ріг Західний, ПТО Кривий Ріг Головний, ПТО Нікополь, ПТО Чортомлик, ПТО Марганець, ПТО Східно-Сортувальний. Кожне ПТО займається різним видом діяльності. Деякі - технічним оглядом та обслуговування вагонів, деякі ПТО виконують поточний ремонт вагонів з відчепленням, деякі тільки сортуванням вагонів на

станції та обслуговуванням поїздів. Але всі ПТО обов'язково подають вагони під навантаження, або відправляють в потрібний вид ремонту (поточний, деповський, чи капітальний).

«Експлуатаційне вагонне депо» має в штаті 1032 особи станом на 31 грудня 2023 року. Починаючи з начальника депо, головного інженера, 4-х заступників начальника депо з експлуатації, економістів, бухгалтерів, сектору з нормування праці, сектору охорони праці, сектору по безпеці руху, відділу кадрів, відділу забезпечення, технічного відділу, закінчуючи первинною профспілковою організацією. На кожній станції міста Кривий Ріг, є свої пункти технічного обслуговування вагонів (ПТО), це маленькі окремі дільниці великого структурного підрозділу, де обслуговуються та ремонтуються вагони. І там є свої начальники ПТО, майстри, бригадири, оглядачі вагонів, слюсарі з ремонту рухомого складу, електрозварники ручного зварювання та газоелектрозварники, а також прибиральники виробничих приміщень і підсобні робітники. Та показник штату постійно змінюється, за рахунок того, що багато осіб евакуюються, де хто повертається з евакуації, хтось іде воювати, а ще багато приходить працевлаштовуватись тимчасово переміщених осіб.

З початком війни багато працівників евакуювалися за кордон, деякі підприємства призупинили свою роботу, деякі власники вагонів відмовилися співпрацювати з УЗ у зв'язку з величезною чергою вагонів на кордоні, багато підприємств розбито чи знаходяться на тимчасово окупованих територіях. А деякі вагони, так і залишилися на окупованих територіях. Власники цих вагонів, які співпрацювали з ВЧДЕ понесли величезні збитки. Тому зараз «Експлуатаційне вагонне депо», як і більшість підприємств Укрзалізниці ледве тримаються «на плаву». Економічні показники швидко падають. Підприємство тримається тільки за рахунок поточного ремонту вагонів та договорів з власниками вагонів, що залишилися та нових, які тільки - но з'явилися на ринку.

2.2. Аналіз витрат та результатів діяльності структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо»

Для проведення аналізу техніко-економічних показників діяльності структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо» нами було досліджено ряд показники підприємства та зроблені висновки до них. В табл. 2.1 показано аналіз динаміки та структури активів і пасивів підприємства за 2021–2023 роки в табл. 2.2 аналіз ліквідності балансу підприємства; в табл. 2.3 аналіз показників ліквідності; в табл. 2.4 фінансова стійкість; в табл. 2.5 аналіз показників оцінки фінансової стійкості підприємства; в табл. 2.6 аналіз показників ділової активності підприємства; в табл. 2.7 аналіз показників ділової активності підприємства; в табл. 2.8 аналіз рівня показників фінансових результатів діяльності підприємства; в табл. 2.9 аналіз показників ефективності діяльності підприємства; в табл. 2.10 аналіз прибутку ВЧДЕ.

Для визначення витрат та результатів діяльності ВЧДЕ було розглянуто багато техніко-економічних показників, а також заходів для стабілізації фінансового стану структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо». Всі показники були взяті на підприємстві за три роки (2021-2023), проаналізовані та внесені в таблиці та діаграми, що розміщені в цій роботі.

Таблиця 2.1 – Аналіз динаміки та структури активів і пасивів ВЧДЕ за 2021–2023 роки

Показник	2021 р.		2022р.		2023р.		Відхилення 2022/2021рр.			Відхилення 2023/2022рр.		
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%	+/-	%	п.с.	+/-	%	п.с.
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
АКТИВ												
I. Необоротні активи												
1.3. Основні засоби	140 159	94.65	133 959	93.23	127 681	92.30	-6 200	-4.42	-1.42	-6 278	-4.69	-0.93
1.8 Інші необоротні активи	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Всього за розділом I	140 161	94.65	133 961	93.23	127 683	92.30	-6 200.00	-4.42	-1.42	-6 278.00	-4.69	-0.93
II. Оборотні активи												
2.1. Запаси:	6 552	4.42	9 217	6.41	10 006	7.23	2 665	40.67	1.99	789	8.56	0.82
- виробничі запаси	6 552	4.42	9 217	6.41	10 006	7.23	2 665	40.67	1.99	789	8.56	0.82
2.3. Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	977	0.66	49	0.03	0	0.00	-928	-94.98	-0.63	-49	-100.00	-0.03
2.4. Дебіторська заборгованість за розрахунками:	302	0.20	186	0.13	438	0.32	-116	-38.41	-0.07	252	135.48	0.19
- інша поточна дебіторська заборгованість	302	0.20	171	0.12	438	0.32	-131	-43.38	-0.08	267	156.14	0.20
2.7. Витрати майбутніх періодів	10	0.01	12	0.01	6	0.00	2	20.00	0.00	-6	-50.00	0.00
2.8. Інші оборотні активи	86	0.06	263	0.18	195	0.14	177	205.81	0.12	-68	-25.86	-0.04
Всього за розділом II	7 927	5.35	9 727	6.77	10 645	7.70	1 800.00	22.71	1.42	918.00	0.94	0.93
III. Необоротні активи, утриманні для продажу, та групи вибуття	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00
БАЛАНС	148 088	100	143 688	100	138 328	100	-4 400	-3	0	-5 360	-4	0
ПАСИВ												
I. Власний капітал												
1.3. Додатковий капітал	3 262	2.20	3 262	2.27	3 262	2.36	0	0.00	0.07	0	0.00	0.09

1.5. Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	23 409	15.81	32 057	22.31	33 753	24.40	8 648	36.94	6.50	1 696	5.29	2.09
Всього за розділом I	26 671	18.01	35 319	24.58	37 015	26.76	8 648.00	32.42	6.57	1 696.00	4.80	2.18
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення												
2.5. Довгострокові забезпечення	8 632	5.83	7 541	5.25	14 796	10.70	-1 091	-12.64	-0.58	7 255	96.21	5.45
Всього за розділом II	8 632	5.83	7 541	5.25	14 796	10.70	-1 091.00	-12.64	-0.58	7 255.00	96.21	5.45
III. Поточні зобов'язання і забезпечення												
3.3. Поточна кредиторська заборгованість:	104 482	70.55	91 445	63.64	81 317	58.79	-13 037	-12.48	-6.91	-10 128	-11.08	-4.86
Поточна заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями												
- за товари, роботи, послуги	1 192	0.80	1 195	0.83	682	0.49	3	0.25	0.03	-513	-42.93	-0.34
- за розрахунками з бюджетом	1 284	0.87	1 851	1.29	1 856	1.34	567	44.16	0.42	5	0.27	0.05
- за розрахунками зі страхування	1 289	0.87	2 063	1.44	1 973	1.43	774	60.05	0.57	-90	-4.36	-0.01
- за розрахунками з оплати праці	6 050	4.09	7 306	5.08	7 217	5.22	1 256	20.76	1.00	-89	-1.22	0.13
- за одержаними авансами	0	0.00	1 158	0.81	720	0.52	1 158	0	0.81	-438	-37.82	-0.29
- за розрахунками з учасниками	94 667	63.93	77 872	54.20	68 869	49.79	-16 795	-17.74	-9.73	-9 003	-11.56	-4.41
4.4. Поточні забезпечення	7 962	5.38	9 030	6.28	4 821	3.49	1 068	13.41	0.91	-4 209	-46.61	-2.80
4.5. Доходи майбутніх періодів	0	0.00	0	0.00	39	0.03	0	0	0.00	39	0	0.03
4.5б. Інші поточні зобов'язання	341	0.23	353	0.25	340	0.25	12	3.52	0.02	-13	-3.68	0.00
Всього за розділом III	112 785	76.16	100 828	70.17	86 517	62.54	-11 957.00	-10.60	-5.99	-14 311.00	-14.19	-7.63
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утриманими для продажу, та групи вибуття	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00
БАЛАНС	148 088	100	143 688	100	138 328	100	-4 400	9	0	-5 360	87	0

За даними табл. 2.1 можна зробити наступні висновки.

Необоротні активи, якими є основні засоби в 2022 році зменшилися на 6200,00 тис. грн, а в 2023 році ще зменшилися на 6278,00 тис. грн. Запаси з кожним роком збільшуються, так у 2022 році вони збільшилися на 40,67% , тобто на 2665 тис .грн, а в 2023 році вони збільшилися на 8,56%, тобто на 789 тис. грн. Дебіторська заборгованість за виготовлену нами продукцію, товари, роботи, надані послуги з кожним роком знижувалась, в 2020 році склала 49 тис. грн, а в 2023 році взагалі впала до нуля. Дебіторська заборгованість за розрахунками в 2022 році знизилась на 38,41%, а в 2023 році стрімко піднялась на 135,48% та становить 252 тис. грн. почали надходити суми від нових власників для ремонту вагонів.

Витрати майбутніх періодів в 2022 році підвищились на 20%, а в 2023 – впали на 6%. Інші оборотні активи в 2020 році на 205,81% та становлять 263 тис. грн., а в 2023 році вони знизились на 25,86% та становлять 195 тис. грн. Оборотні активи збільшилися в 2022 році на 1800,00 тис. грн, а в 2023 році 918,00 тис. грн.

Баланс активу складає у 2022 році – 143686 тис. грн., що на 4440 тис. грн. менше ніж у минулому 2021 році, а у 2023 році баланс =138326 тис. грн., що на 5300 менше ніж у 2022 році. З кожним роком баланс активу структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо» знижується у 2020 році на 3%, а у 2023 – на 4%.

Додатковий капітал усі роки залишався не змінний, а нерозподілений прибуток (непокритий збиток) з кожним роком зростає. Так у 2022 році він зріс на 36,94% , а в 2023 році він зріс на 5,26%. Власний капітал збільшився за рахунок нерозподіленого прибутку в 2022 році на 8648,00 тис. грн, а в 2023 - на 1696,00 тис. грн. Довгострокові забезпечення у 2022 році зменшилися на 1091 тис. грн., а в 2023 році вони збільшилися на 7255 тис. грн. Поточна кредиторська заборгованість з кожним роком зменшувалась, у 2022 році на 12,48%, а у 2023 році на 11,08%. Поточні забезпечення у 2022 році зросли на 1068 тис. грн., а в 2023 – знизились на 4209 тис. грн. Інші

поточні зобов'язання у 2022 році зросли на 3,52 %, а в 2023 році знизились на 3,68%. Поточні зобов'язання та забезпечення з кожним роком зменшувались. Так в 2022 році вони зменшилися на 11957,00 тис. грн, а в 2023- на 14311,00 тис. грн. Баланс пасиву у 2022 році складає 143688 тис. грн., що на 4400 тис. грн. менше за попередній період, в 2023 році баланс складає 138328 тис. грн., що на 5360 тис. грн. менше , ніж у 2022 році.

Таблиця 2.2 - Аналіз ліквідності балансу ВЧДЕ за 2021-2023 роки,

тис. грн

№ з / п	Групи активів	2021	2022	2023	Групи зобов'язань	2021	2022	2023	Платіжний надлишок або нестача		
									2021	2022	2023
1	A ₁	0	0	0	П ₁	112 785	101 354	86 517	-112 785	-101 354	-86 517
2	A ₂	1 279	235	438	П ₂	0	0	0	1 279	235	438
3	A ₃	6 648	9 492	10 207	П ₃	8 632	7 015	14 796	-1 984	2 477	-4 589
4	A ₄	140 161	133 961	127 683	П ₄	26 671	35 319	37 015	-113 490	-98 642	-90 668
Баланс		148 088	143 688	138 328	x	148 088	143 688	138 328	-	-	-

За даними табл. 2.2 можна зробити наступні висновки:

Баланс вважають абсолютно ліквідним, якщо $A_1 \geq P_1$, $A_2 \geq P_2$, $A_3 \geq P_3$, $A_4 \leq P_4$. Як видно з табл. 2.2 в 2021 році $A_1 \leq P_1$, $A_2 \geq P_2$, $A_3 \leq P_3$, $A_4 \geq P_4$, в 2022 році $A_1 \leq P_1$, $A_2 \geq P_2$, $A_3 \geq P_3$, $A_4 \geq P_4$, в 2023 році $A_1 \leq P_1$, $A_2 \geq P_2$, $A_3 \leq P_3$, $A_4 \geq P_4$.

Таким чином, з кожним роком ліквідність балансу погіршується, але тримається за рахунок дебіторської заборгованості, яка буде погашена за умовами договорів, запасів (сировина й матеріали, незавершене виробництво тощо) та інших оборотних активів. Іншими словами можна сказати, що підприємство не є платоспроможним, так як немає платіжного надлишку.

Таблиця 2.3 - Аналіз показників ліквідності ВЧДЕ за 2021-2023 роки

№ з/п	Показники	Норм. значення	2021	2022	2023	Відхилення (+/-)	
						2022/2021	2023/2022
						1	Коефіцієнт покриття (загальний коефіцієнт ліквідності)
2	Коефіцієнт швидкої ліквідності	>1	0,01	0,01	0,01	0,0	0,0
3	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	>0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Динаміку показників ліквідності розглянемо на рис. 2.1.

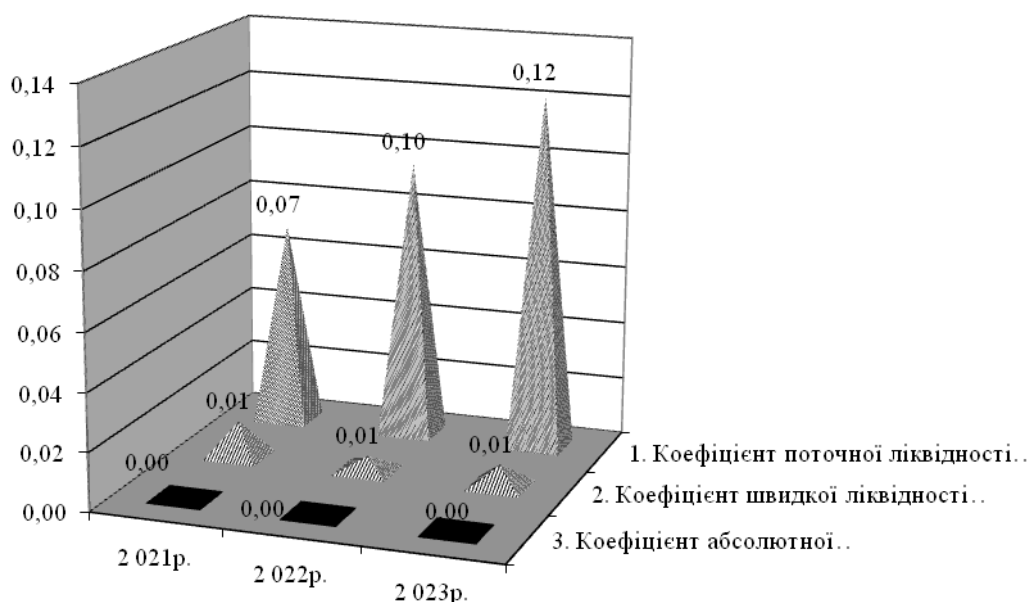


Рисунок 2.1 – Динаміка показників ліквідності ВЧДЕ 2021-2023 рр.

За даними табл. 2.3 можна зробити наступні висновки:

На кожну гривню поточних зобов'язань підприємства припадає у 2021 році 0,07грн., у 2022- 0,10 грн., у 2023- 0,12 грн. коефіцієнт покриття знаходиться нижче норми, це означає, що підприємство не має достатньо коштів для покриття зобов'язань. Значення коефіцієнта швидкої ліквідності, який визначається відношенням короткострокових фінансових вкладень до короткострокової дебіторської заборгованості, становило 0,01; 0,01; 0,01 відповідно за 2021-2023 рр., що є нижчим за нормативне значення. Це

свідчить про неможливість погасити поточні зобов'язання підприємства за рахунок грошових коштів та очікуваних фінансових надходжень.

Значення коефіцієнта абсолютної ліквідності за 2021-2023 рр. становить 0, це значить, що підприємство не платоспроможне.

Таблиця 2.4 - Аналіз показників оцінки фінансової стійкості

Фінансова стійкість 2021				
Система умов	Абсолютна стійкість фінансового стану	Нормальна стійкість фінансового стану	Нестійкий фінансовий стан	Кризовий фінансовий стан
	-113 490			
		-104 858		
	-		7 927	
	-	-		-
Фінансова стійкість 2022				
Система умов	Абсолютна стійкість фінансового стану	Нормальна стійкість фінансового стану	Нестійкий фінансовий стан	Кризовий фінансовий стан
	-98 642			
	-			
	-	-		-
Фінансова стійкість 2023				
Система умов	Абсолютна стійкість фінансового стану	Нормальна стійкість фінансового стану	Нестійкий фінансовий стан	Кризовий фінансовий стан
	-90 668			
	-80 662	-75 872		
	-	-85 878		
	-	-		-
Фінансова стійкість				
Тип фінансової стійкості		2021	2022	2023
Абсолютна стійкість фінансового стану		-113 490	-98 642	-90 668
Нормальна стійкість фінансового стану				-75 872

Висновок: підприємство в 2021 році знаходилося в кризовому фінансовому стані. У 2022 році ситуація покращилась, але підприємство залишається в кризовому фінансовому стані. У 2023 році фінансова стійкість продовжує покращуватись, але підприємство нездатне зробити усі платежі за

рахунок власних засобів, платоспроможність залишається низькою.

Таблиця 2.5 - Аналіз показників оцінки фінансової стійкості ВЧДЕ за 2021-2023 роки.

№ з/п	Показник	Норм. значення	2021р.	2022р.	2023р.	Відхилення (+/-)	
						2022/	2023/
						2021рр.	2022рр.
1	Коефіцієнт автономії	>0,5	0,180	0,246	0,268	0,066	0,022
2	Коефіцієнт фінансової залежності	<2,0	5,552	4,068	3,737	-1,484	-0,331
3	Маневреність робочого капіталу	за план	-0,062	-0,101	-0,132	-0,038	-0,031
4	Коефіцієнт маневреності робочого капіталу	>0,5	-3,932	-2,594	-2,050	1,337	0,545
5	Коефіцієнт фінансової стійкості	>1	0,220	0,326	0,365	0,106	0,039
6	Коефіцієнт співвідношення позикового і власного капіталу	-	4,552	3,068	2,737	-1,484	-0,331
7	Коефіцієнт стійкості фінансування	0,8-0,9	0,238	0,295	0,361	0,056	0,066
8	Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	<0,5	0,820	0,754	0,732	-0,066	-0,022
9	Коефіцієнт структури фінансування необоротних активів	<1	0,062	0,052	0,116	-0,009	0,064
10	Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	-	0,245	0,166	0,286	-0,079	0,120
11	Коефіцієнт забезпечення власними оборотними коштами	>0,1	-14,3169	-10,1411	-8,517	4,176	1,624
12	Коефіцієнт довгострокових зобов'язань	<0,2	0,071	0,065	0,146	-0,006	0,081
13	Коефіцієнт поточних зобов'язань	>0,5	0,929	0,935	0,854	0,006	-0,081
14	Коефіцієнт страхування бізнесу	>0,2	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
15	Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	>0,2	-16,004	-9,941	-7,583	6,063	2,358

За даними табл. 2.5 можна зробити наступні висновки:

Коефіцієнт автономії за 2021-2023 років становить менше нормативного значення, це значить, що структурний підрозділ «Експлуатаційне вагонне депо» сильно залежить від зовнішніх джерел фінансування.

Коефіцієнт фінансової залежності показує, яка сума загальної вартості майна СП «Експлуатаційне вагонне депо» припадає на 1 гривню власних коштів. І в 2021 році ця сума складає 5,552 грн; в 2022 році 4,068грн.; в 2023 році 3,737 грн.

З маневреності робочого капіталу ми бачимо, що показники з мінусом, частка запасів у загальній сумі робочого капіталу мінімальна.

Показник коефіцієнта маневреності робочого капіталу вказує на низьку ступінь мобільності використання власних коштів СП «Експлуатаційне вагонне депо».

Коефіцієнт фінансової стійкості в 2022 році на 0,106 грн більше за 2021 рік, та в 2023 році більше за 2022 рік на 0,039 грн., він показує, що на підприємстві величина залученого капіталу перевищує розмір власного капіталу.

Коефіцієнт співвідношення позикового і власного капіталів 2021-2022 років зменшився на 1,484, а в 2022-2023 роках на 0,331. Зменшення показника свідчить про те, що зменшується залежність ВЧДЕ від зовнішніх джерел фінансування.

Коефіцієнт стійкості фінансування показує частину майна структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо», яка фінансується за рахунок стійких джерел. В 2021 році він складає 0,238; в 2022 році 0,295; в 2031 – 0,361. Це значить на нашому підприємстві не достатньо стійких джерел фінансування.

Коефіцієнт концентрації позикового капіталу характеризує частку позикового капіталу в загальній сумі капіталу підприємства і становить 2021р - 0,820; 2022р. - 0,754; 2023р. – 0,732, це показує те що, коефіцієнт має

тенденцію до зменшення.

Показник коефіцієнта структури фінансування необоротних активів вказує на частину необоротних активів, яка фінансується за рахунок довгострокових позикових коштів і складає в 2021 році 0,062, в 2022 – 0,052, в 2023 – 0,116.

Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів характеризує частку довгострокових позик в загальному обсязі джерел формування, які можна спрямувати на реалізацію довготермінових програм. В 2022 році він зменшився на 0,079, а в 2023 році він збільшився на 0,120 про що говорить підвищення інвестиційної діяльності підприємства за рахунок залучених довгострокових кредитів.

Коефіцієнт забезпечення власними оборотними коштами відображає, яка частина оборотних активів фінансується за рахунок власних оборотних коштів. В структурному підрозділі «Експлуатаційне вагонне депо» дуже мала частина оборотних активів фінансується за рахунок власних оборотних коштів.

Коефіцієнт довгострокових зобов'язань визначає частину довгострокових зобов'язань в загальній сумі джерел формування. В 2022 році він зменшується на 0,006. А в 2023 році – збільшується на 0,081.

Коефіцієнт поточних зобов'язань в 2022 році збільшується на 0,006, а в 2023 році – зменшується на 0,081, що свідчить про зниження питомої ваги поточних зобов'язань в загальній сумі джерел формування.

Коефіцієнт страхування бізнесу показує, про відсутність суми капіталу, який зарезервовано структурним підрозділом «Експлуатаційне вагонне депо» на кожну гривню майна.

Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом характеризує рівень покриття матеріальних оборотних активів і на ВЧДЕ він складає в 2021 році- -16,004; в 2022 році - -9,941; в 2023 - -7,583.

Таблиця 2.6 - Аналіз показників ділової активності ВЧДЕ за 2021-2023

роки

№ з/п	Показники	Нормативне значення	2021р.	2022р.	2023р.	Відхилення	
						Абсол.	Відн.
1	Коефіцієнт оборотності активів	зростає	1,81349	1,84347	1,94098	0,12749	7,03
2	Коефіцієнт оборотності оборотних активів	-	32,08871	30,46788	26,40291	-5,68580	-17,72
3	Коефіцієнт оборотності запасів	середньо-галузеве	35,28876	34,10996	28,47568	-6,81308	-19,31
4	Коефіцієнт оборотності власного капіталу	-	11,76894	8,67688	7,56751	-4,20143	-35,70
5	Коефіцієнт оборотності коштів в розрахунках (дебіторської заборгованості)	-	395,99857	355,27081	813,35513	417,35656	105,39
6	Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	-	2,27538	2,51183	2,92182	0,64644	28,41
7	Коефіцієнт завантаженості активів	-	0,55142	0,54246	0,51520	-0,03622	-6,57
8	Коефіцієнт завантаженості активів в обороті	-	0,03116	0,03282	0,03787	0,00671	21,53
9	Коефіцієнт завантаженості власного капіталу	-	0,08497	0,11525	0,13214	0,04717	55,52

Проаналізувавши дані показники ділової активності структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо», можна зробити такі висновки, що коефіцієнт оборотності активів показує скільки разів за період обертається капітал, який вкладений в активи підприємства. В 2023 році цей коефіцієнт збільшився на 0,12349, що є негативною тенденцією в діяльності нашого підприємства.

Коефіцієнт оборотності оборотних активів характеризується швидкість обороту оборотних активів підприємства за період або суму доходу, яка отримується з кожної гривні активів. З кожним роком цей коефіцієнт знижується, що є негативним для підприємства тому, що зменшується швидкість обороту оборотних активів чи сума доходу, яка отримується з

кожної гривні активів.

Коефіцієнт оборотності запасів зменшився і становить 6,81308. Цей показник характеризує відношення обсягу реалізації до суми матеріальних запасів.

Коефіцієнт оборотності власного капіталу відображає швидкість обороту вкладеного власного капіталу. Протягом 2021-2023 років дохід з однієї гривні власного капіталу мав тенденцію до зменшення і становить в 2023 році 7,56751.

Коефіцієнт оборотності коштів в розрахунках (дебіторської заборгованості) показує кількість оборотів дебіторської заборгованості за період. І в 2021 році він становить 395,99857; в 2022 році 355,27081; в 2023 році 813,35513.

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості з кожним роком збільшується і відхилення становить 0,64644.

Коефіцієнт завантаженості активів вартість майна, що припадає на 1 грн. продажу. Цей показник з кожним роком зменшується, що свідчить про підвищення ефективності використання активів структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо».

Коефіцієнт завантаженості активів в обороті показує вартість оборотних активів на 1 грн. продажу і складає в 2021-2023 роках 0,03116; 0,03282; 0,03787, тобто збільшується.

Коефіцієнт завантаженості власного капіталу – це сума власних джерел фінансування підприємства на 1 грн. продажу і вона складає в 2021-2023 роках: 0,08497; 0,11525; 0,13214.

Таблиця 2.7 - Аналіз показників ділової активності ВЧДЕ за 2021-2023 роки

№ з/п	Показники	2021р.	2022р	2023р.	Відхилення (+/-)	
					2022/2021	2023/2022
1	Період обороту активів	199	195	185	-3	-10
2	Період обороту дебіторської заборгованості (К1)	1	1	0	0	-1
3	Період обороту запасів (К2)	10	11	13	0	2
4	Період обороту кредиторської заборгованості (К3)	158	143	123	-15	-20
5	Фінансовий цикл	169	155	136	-14	-19

Період обороту активів на ВЧДЕ менше одного року, це свідчить про те, що на підприємстві незначна сума активів, незначна частка запасів, швидкий оборот кредиторської заборгованості.

Таблиця 2.8 - Аналіз рівня показників фінансових результатів діяльності ВЧДЕ за 2021-2023 рр., тис. грн

Показник	2021р.	2022р.	2023р.	Відхилення			
				2022/2021рр.		2023/2022рр.	
				+/-	%	+/-	%
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	276011	268940	273694	-7071,0	-2,56	4754,00	1,77
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	-264700	-257515	(259846)	7185,0	-2,71	-2331,00	0,91
Валовий прибуток (збиток)	11311	11425	13848	114,0	1,01	2423,00	21,21
Інші операційні доходи	926	367	8492	-559,0	-60,37	8125,00	2213,90
Адміністративні витрати	-1,00	0,00	0,00	1,0	-100,00	0,00	0,00
Інші операційні витрати	-5310	-5901	-13637	-591,0	11,13	-7736,00	131,10
Фінансовий результат від операційної діяльності	6926	5891	8703	-1035,0	-14,94	2812,00	47,73
Інші фінансові доходи	8,00	0,00	0,00	-8,0	0,00	0,00	0,00
Інші доходи	3722,00	2078,00	315,00	-1644,0	0,00	-1763,00	-84,84
Фінансові витрати	-643,00	-1205,00	(870)	-562,0	0,00	335,00	-27,80
Фінансовий результат до оподаткування	10013,00	6764,00	8148,00	-3249,0	-32,45	1384,00	20,46
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	10013,00	6764,00	8148,00	-3249,0	-32,45	1384,00	20,46
Чистий прибуток (збиток)	10013,00	6764,00	8148,00	-3249,0	-32,45	1384,00	20,46

Розглядаючи фінансові результати СП "Експлуатаційне вагонне депо" за 2021-2023 роки. в табл. 2.8, спостерігається збільшення валового прибутку в 2022 році на 1,1% в результаті збільшення чистих доходів на 2,56%. У 2023 році валовий прибуток збільшився на 21,21% , або на 2423 тис. грн. по відношенню з 2022 роком.

Інші операційні доходи СП "Експлуатаційне вагонне депо" в 2022 році зменшилися на 559,0 тис .грн., а в 2023 році збільшилися на 8125,0 тис. грн. Розглядаючи 2023 рік відбулося збільшення інших операційних витрат – на 131,10%, що вплинуло на збільшення фінансового результату від операційної діяльності на 47,73%. Інші доходи в 2022 році зменшилися на 1644 тис. грн., а в 2023 – на 1763,00 тис. грн. У результаті всіх цих змін підприємство отримало на 1384 тис. грн. більше чистого прибутку у 2023 році по відношенню до 2022 року.

Таблиця 2.9 - Аналіз показників ефективності діяльності ВЧДЕ за 2021-2023 роки

№ з/п	Показники	2021р.	2022р	2023р	Відхилення (+/-)	
					2022/ 2021р	2023/ 2022р
1	2	3	4	5	6	7
ВИТРАТНІ ПОКАЗНИКИ						
1	Рентабельність продукції (товарів, робіт, послуг)	4,27	4,44	5,33	0,16	0,89
2	Рентабельність операційної діяльності	2,57	0,00	3,18	-2,57	3,18
3	Рентабельність звичайної діяльності	3,70	2,56	2,97	-1,14	0,41
4	Рентабельність господарської діяльності	3,70	2,56	2,97	-1,14	0,41
5	Коефіцієнт покриття виробничих витрат	104,27	104,44	105,33	0,17	0,89
6	Коефіцієнт окупності виробничих витрат	95,90	95,75	94,94	-0,15	-0,81
РЕСУРСНІ ПОКАЗНИКИ						
7	Рентабельність підприємства	6,58	4,64	5,78	-1,94	1,14
8	Рентабельність власного капіталу	42,7	21,82	22,53	-20,88	0,71
9	Рентабельність залученого капіталу	7,78	5,89	7,77	-1,89	1,88

10	Рентабельність перманентного капіталу	32,41	17,43	17,21	-14,98	-0,22
11	Рентабельність необоротних активів (фондорентабельність)	12,43	4,94	6,23	-7,49	1,29
12	Рентабельність оборотних активів	116,41	76,63	80	-39,78	3,37
13	Рентабельність покриття активів	90,68	184,35	347,51	93,67	163,16
14	Рентабельність окупності активів	1,13	0,54	0,29	-0,59	-0,25
15	Рентабельність покриття власного капіталу	1176,89	964,48	756,75	-212,41	-207,73
16	Рентабельність окупності власного капіталу	0,08	0,12	0,12	0,04	0,00
ДОХОДНІ ПОКАЗНИКИ						
17	Валова рентабельність продажу	4,1	4,25	5,06	0,15	0,81
18	Чиста рентабельність продажу	3,63	2,52	2,98	-1,11	0,46
19	Рентабельність доходу від операційної діяльності	2,5	2,19	24,25	-0,31	22,06

Розглядаючи показники таблиці 2.9, спостерігається збільшення витратних показників, крім коефіцієнта окупності виробничих витрат. Ресурсні показники в 2022 році зменшуються, крім рентабельність покриття активів та рентабельність окупності власного капіталу, а в 2023 році збільшуються, крім рентабельність окупності активів та рентабельність покриття власного капіталу. Доходні показники в 2022 році зменшуються, крім показника валової рентабельності продажу, а в 2023 році йде збільшення всіх показників доходу.

Ми проаналізували вплив факторів на прибуток ВЧДЕ у 2022-2023 рр., використовуючи Ф№2 “Звіт про фінансові результати” Вихідні дані подано в таблиці 2.10.

Таблиця 2.10 - Аналіз прибутку ВЧДЕ у 2021-2023 рр.

№ з/п	Показник	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Відхилення	
					тис.гр	%
1.	Дохід від реалізації продукції (ДР)	276011	268940	273694	4754	1,77
2.	Інші доходи (ДІ)	926	367	8492	8125	2213,9
3.	Собівартість продукції (С)	-264700	-257515	-259846	2331	0,91
6.	Фінансові витрати (ВФ)	-643	-1205	-870	-335	27,80
7.	Податок на прибуток (ПП)	10013	6764	8148	1384	20,46
8.	Чистий прибуток (ЧП)	10013	6764	8148	1384	20,46

З табл. 2.10 бачимо, що в 2022 році доходи різко впали та в 2023 році

ВЧДЕ поступово нарощує обороти. Збільшився і дохід від реалізації продукції на 4754 тис. грн., почали зростати в 2023 році інші доходи на 8125 тис. грн. Чистий прибуток в порівнянні з 2022 роком збільшився на 1384 тис. грн.

Динаміку прибутку ВЧДЕ розглянемо на рис. 2.2

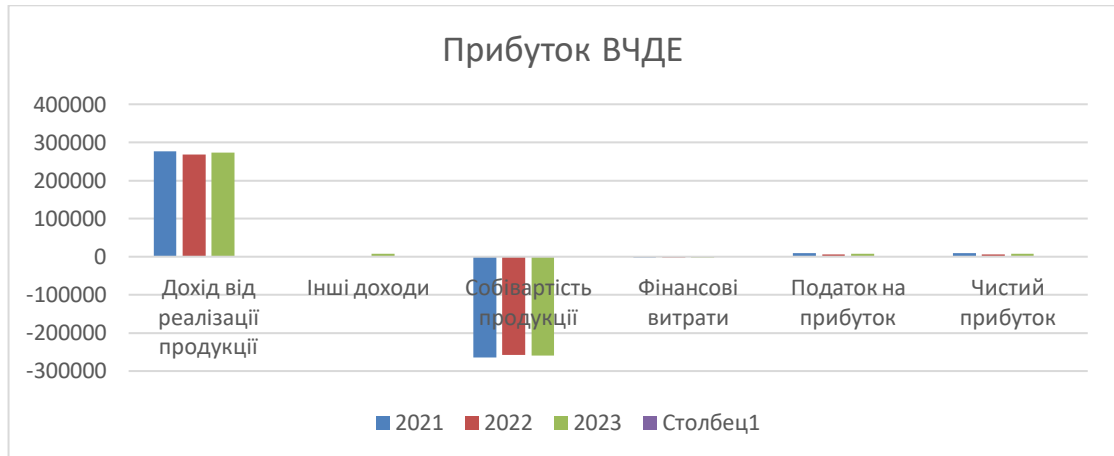


Рисунок 2.2 – Динаміка прибутку ВЧДЕ у 2021–2023 рр., тис. грн

У цьому випадку вплив факторів на прибуток підприємства можна подати у такому вигляді.

$$\text{ЧП} = \text{ДР} + \text{ДІ} - \text{С} - \text{ВФ} - \text{ПП} \quad (1)$$

$$\text{ЧП} = 268940 + 367 - (-257515) - (-1205) - 6764 = 3823 \text{ тис. грн.}$$

Таблиця 2.11 - Аналіз витрат ВЧДЕ у 2021-2023 рр.

№ з/п	Показник	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Відхилення, тис. грн.	
					2022/2021pp	2023/2022pp
1.	Матеріальні витрати	46911	39652	34639	-7259	-5013
2.	Витрати на оплату праці	139361	144243	148297	4882	4054
3.	Відрахування на соціальні заходи	30733	31840	32703	1107	863
6.	Амортизація	7832	7605	7284	-227	-321
7.	Інші операційні витрати	45174	40076	50560	-5098	10484
8.	Разом	270011	263416	273483	-6595	10067

Динаміку витрат ВЧДЕ відобразимо на рис. 2.3

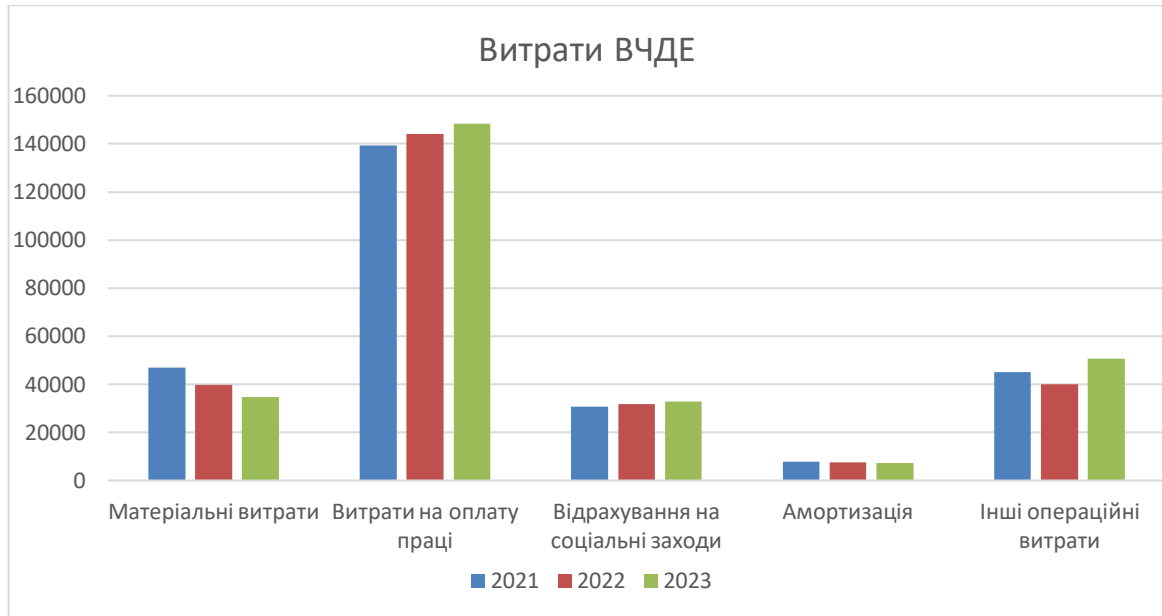


Рисунок 2.3 – Динаміка витрат ВЧДЕ у 2021–2023 рр., тис. грн

З табл. 2.11 видно, що витрати в 2022 році зменшились, окрім витрат на оплату праці та відрахувань на соціальні заходи, а в 2023 році збільшились ще й інші операційні витрати на 10484 тис. грн.

Для зниження витрат підприємства необхідно проводити аналіз фінансового стану СП «Експлуатаційне вагонне депо».

1. Аналіз платоспроможності.

Коефіцієнт поточної ліквідності (Коефіцієнт покриття):

Характеризує здатність нашого підприємства забезпечити свої короткострокові зобов'язання з найбільше легко реалізованої частини активів – оборотних коштів. Цей коефіцієнт дає найбільш загальну оцінку ліквідності активів. Оскільки поточні зобов'язання підприємства погашаються в основному за рахунок поточних активів, для забезпечення нормального рівня ліквідності необхідно, щоб вартість поточних активів перевищувала суму поточних зобов'язань. Нормальним значенням даного коефіцієнта вважається 1,5...2,5, але не менше 1. Однак на його рівень впливає галузева належність підприємства, структура запасів, стан дебіторської заборгованості, тривалість виробничого циклу й інші фактори.

Таблиця 2.12 – Коефіцієнт поточної ліквідності

Коеф.поточної ліквідності =	$\frac{\text{Ф.1 Оборотні активи(ряд.1195)}}{\text{Ф.1 Поточні зобов'язання(ряд.1695)}}$				
Коеф.поточної ліквідності =	$\frac{10645}{86517}$				
Коеф.поточної ліквідності =	0,123				

Висновок: Коефіцієнт поточної ліквідності дорівнює 0,123 тобто менше ніж одиниця за рахунок того, що сума поточних зобов'язань перевищує оборотні активи підприємства.

2. Коефіцієнт швидкої ліквідності — показує, яку частину поточних зобов'язань підприємство спроможне погасити за рахунок найбільш ліквідних оборотних коштів – грошових коштів та їх еквівалентів, фінансових інвестицій та дебіторської заборгованості. Цей показник показує платіжні можливості підприємства щодо погашення поточних зобов'язань за умови своєчасного здійснення розрахунків з дебіторами. Теоретично значення коефіцієнта вважається достатнім, якщо воно перевищує 0,6. Розраховується за формулою:

Таблиця 2.13 – Коефіцієнт швидкої ліквідності

Коефіцієнт швидкої ліквідності =		Оборотні активи(р.1195)-Запаси (р.1100-1104)			
		Поточні зобов'язання (р.1695)			
Коефіцієнт швидкої ліквідності =	10645	-	10006		
		86517			
Коефіцієнт швидкої ліквідності =			0,007		

Висновок: На кожну 1 гривню поточної заборгованості підприємство має ліквідних активів: 0,006 грн.

3. Коефіцієнт абсолютної ліквідності: дозволяє визначити частку короткострокових зобов'язань, що підприємство може погасити найближчим

часом, не чекаючи оплати дебіторської заборгованості й реалізації інших активів. Теоретично значення коефіцієнта вважається достатнім, якщо воно перевищує 0,2...0,3. На практиці ж значення бувають значно нижчі, і за цим показником не можна відразу робити негативні висновки про можливість підприємства негайно погасити свої борги, тому що мало ймовірно, щоб всі кредитори підприємства одночасно пред'явили б йому свої вимоги. У той же час, занадто високе значення показника абсолютної ліквідності свідчить про нераціональне використання фінансових ресурсів. Коефіцієнт абсолютної ліквідності визначається за формулою:

Таблиця 2.14 – Коефіцієнт абсолютної ліквідності

Коефіцієнт					
абсолютної =	Гроші та їх еквіваленти (р.1165 - р.1167)				
ліквідності	Поточні зобов'язання (р.1695)				
Коефіцієнт	0				
абсолютної =	86517				
ліквідності					
Коефіцієнт					
абсолютної =	0,000				
ліквідності					

Висновок: відсутність грошових коштів у підприємства призвело до нульового значення коефіцієнту абсолютної ліквідності. ВЧДЕ є структурним підрозділом АТ «Укрзалізниця», а не самостійною юридичною особою.

Аналіз фінансової стійкості.

1. Коефіцієнт концентрації власного капіталу:

(Коеф. автономії, коеф. незалежності) характеризує частку коштів, вкладених власниками підприємства в загальну вартість майна. Нормальне мінімальне значення коефіцієнта автономії орієнтовано оцінюється на рівні 0,5, що припускає забезпеченість позикових коштів власними, тобто, реалізувавши майно, сформоване із власних джерел, підприємство зможе погасити зобов'язання. Однак, у ході оцінки цього коефіцієнта, необхідно приймати до

уваги галузеву приналежність підприємства, наявність довгострокових позикових коштів й інші розглянуті вище фактори. Розрахунок коефіцієнта автономії проводиться за формулою:

Таблиця 2.15 – Коефіцієнт концентрації власного капіталу

Коефіцієнт	<u>Власний капітал (р.1495 ф.№1)</u>				
концентрації =	Валюта балансу (р.1900 ф.№1)				
власного капіталу					
Коефіцієнт	37015				
концентрації =	138328				
власного капіталу					
Коефіцієнт					
концентрації =	0,27 ;		27%		
власного капіталу					

2. Коефіцієнт концентрації позикового капіталу - Коефіцієнт фінансової залежності це частка позикових коштів у загальній сумі коштів, вкладених у майно підприємства. Коефіцієнт автономії (коефіцієнт концентрації власного капіталу) характеризує частку коштів, вкладених власниками підприємства в загальну вартість майна. Розрахунок коефіцієнта автономії проводиться за формулою:

Таблиця 2.16 – Коефіцієнт концентрації позикового капіталу

Коефіцієнт	<u>Позиковий капітал (р.1595+р.1695 ф.№1)</u>				
концентрації =	Валюта балансу (р.1900 ф.№1)				
позикового капіталу					
Коефіцієнт	14796	+	86517		
концентрації =	138328				
позикового капіталу					
Коефіцієнт					
концентрації =	0,73 ;		73%		
позикового капіталу					

3. Коефіцієнт співвідношення позикового і власного капіталу.

(Коефіцієнт важеля) Коефіцієнт співвідношення позикових і власних

коштів характеризує структуру фінансових ресурсів підприємства. Розраховується як частка від розподілу суми позикових коштів на суму власного капіталу. Максимально припустиме значення цього показника становить 1 (що припускає рівність позикових і власних коштів).

Таблиця 2.17 – Коефіцієнт співвідношення позикового і власного капіталу

Коефіцієнт	Позиковий капітал (р.1595+р.1695 ф.№1)			
співвідношення =	Власний капітал (р.1495 ф.№1)			
позикового				
і власного				
капіталу				
Коефіцієнт				
співвідношення =	14796	+	86517	
позикового	37015			
і власного				
капіталу				
Коефіцієнт				
співвідношення =	2,7 ;			
позикового				
і власного				
капіталу				

Висновок: На кожен 1 гривню власних коштів, вкладених в активи підприємства припадає позикових коштів у сумі 2,7 грн.

4. Коефіцієнт маневреності власних коштів. Коефіцієнт показує співвідношення між власними оборотними ресурсами і власним капіталом компанії. Таким чином, значення показника говорить про те, яка частина власного капіталу може бути використана для фінансування оборотних активів, а яка частина спрямована на фінансування необоротних активів. Нормативним вважається значення 0,1 і вище. Позитивне значення свідчить про достатність власних фінансових ресурсів для фінансування необоротних активів і частини оборотних. Від'ємне значення показника свідчить, що власний капітал і кошти, залучені на довгостроковій основі, спрямовані на фінансування необоротних засобів, тому для фінансування оборотних активів необхідно звертатися до позикових джерел фінансування. Це веде до зниження фінансової стійкості.

Таблиця 2.18 – Коефіцієнт маневреності власних коштів

Коефіцієнт маневреності =	1 розд. Пасива(ф.1 ряд. 1495) - 1 розд. Актива(ф.1 ряд.1095)				
	1 розд. Пасива(ф.1 ряд. 1495)				
Коефіцієнт маневреності =	37015	-	127683	=	-2,4
		37015			

Висновок: Таким чином, маневреність власного капіталу ВЧДЕ є низькою, і значення знаходиться нижче нормативного значення $-2,4 < 0,1$. Власні кошти повністю відволікаються на фінансування необоротних активів.

5. Коефіцієнт співвідношення реальної вартості основних засобів та загальної суми коштів показує частку вартості основних засобів і матеріальних оборотних коштів у майні підприємства. Цей коефіцієнт має бути не меншим 0,5 і визначається за формулою:

Таблиця 2.19 – Коефіцієнт співвідношення реальної вартості основних засобів та загальної суми коштів

Кр/ос =	Залишкова вартість ОЗ (ф.1 ряд.1010)			
	Ітог балансу (ф.1 ряд. 1300)			
Кр/ос =	127681	=	0,92	
	138328			

Висновок: Кр/ос $0,92 > 0,5$

6. Коефіцієнт накопичення зносу який визначає інтенсивність формування одного з джерел коштів на капітальні вкладення. На підставі проведених розрахунків можна зробити висновок про високі темпи старіння основних засобів. Підприємству необхідно вжити заходів щодо стримування цього процесу шляхом більш інтенсивного оновлення основних засобів. Тенденція щодо зменшення значень коефіцієнта накопичення амортизації в динаміці навпаки є свідченням того, що вживаються активні заходи з технічного переозброєння виробничого процесу.

Таблиця 2.20 – Коефіцієнт накопичення зносу

Кн/а =	Сума зносу (ф.1 ряд 1012)		
	первісна вартість (ф.1 ряд 1011)		
Кн/а =	43607	=	0,25
	171288		

7. Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості - показник ділової активності, який вказує на кількість оборотів, які здійснила кредиторська заборгованість протягом року. Показник розраховується як співвідношення собівартості до середньорічної суми кредиторської заборгованості. Результат розрахунку показує, скільки раз компанія погасила свої зобов'язання перед постачальниками, підрядниками і т.д. протягом періоду дослідження. Збільшення коефіцієнта характеризується позитивно, якщо він збігається з коефіцієнтом оборотності запасів, і негативно, якщо коефіцієнт оборотності запасів зменшується.

Таблиця 2.21 – Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості

Коефіцієнт	Загальний обсяг реалізації (р.2000 ф.№2)				
оборотності =	((КЗ на початок + КЗ на кінець):2)				
кредиторської	(р.1695гр.3 ф.№1+ р.1695гр.4 ф.№1)				
заборгованості					
Коефіцієнт	273694				
оборотності =	100828	+	86517	:	2
кредиторської					
заборгованості					
Коефіцієнт					
оборотності =	2,92				

Таблиця 2.22 – Термін погашення КЗ- сер. кількість днів, протягом яких підприємство оплачує рахунки кредиторів.

Термін погашення КЗ =	$\frac{365}{K_{окз}}$	=	$\frac{365}{2,92}$		
Термін погашення КЗ =	125,0	дн.			
Висновок:	Платоспроможність підприємства погіршилась				

Порівнюючи оборотність кредиторської та дебіторської заборгованості можна визначити якість політики комерційного (товарного) кредитування на підприємстві. Перевищення кредиторської заборгованості над дебіторською означає, що компанія використовує кошти кредиторів в якості джерела фінансування своїх дебіторів, а інша частина грошей використовується підприємством для фінансування своїх інших операцій.

8. Коефіцієнт оборотності запасів показник ділової активності, який вказує на ефективність управління запасами на підприємстві. Значення показника свідчить про кількість оборотів, що здійснили запаси за рік. Він розраховується як співвідношення собівартості продукції і середньорічної суми запасів.

Таблиця 2.23 – Коефіцієнт оборотності запасів

Коефіцієнт	Собівартість реалізованої продукції (р.2050 ф.2)					
оборотності =	((Запаси на початок + Запаси на кінець)/2)					
запасів	(р.1100 гр.3 ф.№1+р.1100 г.4 ф.№1)					
Коефіцієнт	259846					
оборотності =	9217	+	10006	:2		
запасів						
Коефіцієнт						
оборотності =	27,03					
запасів					Звітний період	365
Кількість днів необхідних на один оборот запасів:						14 діб
Висновок:						
Для збереження поточного рівня робіт поповнення запасів				необхідно здійснювати через		
				14 діб		

Аналіз рентабельності підприємства.

1. Рентабельність продажу (коефіцієнт прибуток / продаж, норма чистого прибутку)

Цей показник дозволяє приблизно визначити на скільки буде збільшуватися прибутковість при підвищенні рівня збуту на 1 грн. Значення показника говорить про те, скільки чистого прибутку підприємство отримало на кожну гривну проданих послуг або товарів. Негативне значення свідчить про необхідність пошуку резервів зниження рівня витрат. Високе значення показника може свідчити про високу цінність продукції або послуги для споживача, сильної

конкурентної позиції і високий рівень професіоналізму менеджменту.

Таблиця 2.24 – Рентабельність продажу

Рентабельність =	Чистий прибуток (р.2350 Ф. №2)				
продажу	Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) (р.2000 Ф.№2)				
Рентабельність =	8148	,			
продажу	273694				
Рентабельність =	0,030				
продажу					

Висновок: ВЧДЕ отримало чистого прибутку 0,030 грн. на кожен гривню проданих послуг.

Коефіцієнт оборотності активів - демонструє ефективність використання активів підприємства. Коефіцієнт є співвідношенням між виручкою і середньорічною сумою активів. Значення показника говорить про те, скільки товарів і послуг продано за досліджуваний період на кожен гривню використаних активів.

Таблиця 2.25 – Коефіцієнт оборотності активів

Коефіцієнт	Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) (р.2000 Ф.№2)				
оборотності =	((Активи на початок року (р.1095+р.1195+р.1200 гр.3 ф.№1)+				
активів	Активи на кінець року ((р.1095+р.1195+р.1200 гр.4 ф.№1))/2				
Коефіцієнт	273694				
оборотності =	(133961	+	9727	):2	+
активів	(127683	+	10645	):2	+
	(0	+	0	):2	
Коефіцієнт					
оборотності =	1,94				

Висновок: на кожен гривню залучених коштів було надано послуг на суму 1,94 грн.

2. Рентабельність активів. Показує величину чистого прибутку, що припадає на 1 грн. активів. Якщо значення показника перевищує вартість довгострокових позикових коштів, то це свідчить про низьку прибутковість.

Негативне значення свідчить про деградацію підприємства. Високе значення ж означає наявність ресурсів для виплати дивідендів акціонерам або підтримки подальшого розвитку.

Таблиця 2.26 – Рентабельність активів

Рентабельність =	Чистий прибуток (р.2350 Ф. №2)					
активів	((Активи на початок року (р.1095+р.1195+р.1200 гр.3 ф.№1)+ Активи на кінець року ((р.1095+р.1195+р.1200 гр.4 ф.№1)))/2					
Рентабельність =	8148					
активів	(	133961	+	9727	);2	+
	(	127683	+	10645	);2	+
	(	0	+	0	);2	
Рентабельність =						
активів	0,06					

Висновок: на кожен гривню активів припадає чистого прибутку на суму 0,06 грн. ВЧДЕ протягом 9 місяців 2021р. збиткове.

3. Рентабельність власного капіталу.

Цей показник один з найбільш важливих для власників підприємства. Він свідчить про ефективність використання коштів, які їм належать. Цей показник більш доцільно порівнювати з альтернативними напрямками вкладення коштів. Негативне значення показника свідчить про те, що власники втрачають гроші і можливо варто подумати про вкладення грошей в інші підприємства. Нормативна тенденція - постійне збільшення показника.

Таблиця 2.27 – Рентабельність власного капіталу

Рентабельність =	Чистий прибуток (р.2350 Ф. №2)			
капіталу	(	Власний капітал на початок року (р.1495гр.3 ф.№1)	+	Власний капітал на кінець року (р.1495гр.4 ф.№1)) :2
Рентабельність =	2050		8148	
капіталу	(	35319	)+(	37015): 2
Рентабельність =	0,06			
капіталу				

Аналітична оцінка імовірності банкрутства.

1. Коефіцієнт забезпечення оборотних активів власними коштами-відноситься до групи показників фінансової стійкості та є індикатором здатності підприємства фінансувати оборотний капітал за рахунок власних оборотних коштів. Коефіцієнт розраховується як співвідношення власних оборотних коштів до оборотних активів. Значення показника демонструє частку власних оборотних коштів у сумі оборотних активів компанії. Нормативним значенням є 0,1 і вище. Високе значення говорить про фінансову стійкість підприємства і здатність проводити активну діяльність навіть в умовах відсутності доступу до позикових коштів і зовнішніх джерел фінансування компанії. І навпаки, значення нижче нормативного свідчить про значну фінансову залежність підприємства від зовнішніх кредиторів.

Таблиця 2.28 – Коефіцієнт забезпечення оборотних активів власними коштами

Кос.с. =	Власні оборотні кошти (ф.1 ряд. 1495-ф.1 ряд. 1095)				
	Оборотні активи (ф.1 ряд. 1195)				
Кос.с. =	37015	-	127683	=	-8,52
	10645				

Висновок: Кос.с $-8,52 < 0,1$. Негативне значення показника говорить про те, що весь власний капітал і довгострокові джерела спрямовані на фінансування необоротних активів і на підприємстві немає довгострокових коштів для формування власного оборотного капіталу.

2. Поточна неплатоспроможність - неспроможність підприємства виконати грошові зобов'язання перед кредиторами після настання встановленого строку їх сплати, у тому числі із заробітної плати, а також виконати зобов'язання щодо сплати податків і зборів (обов'язкових платежів) не інакше, як через відновлення платоспроможності.

Таблиця 2.29 – Поточна неплатоспроможність

Тн =	А 1030 + А 1035 + А 1160 + А 1165 - П 1695						
Тн =	0 +	0 +	0 +	0 -	86517		
Тн =	-86517						

Висновок: Від'ємний результат алгебраїчної суми зазначених статей балансу свідчить про поточну неплатоспроможність підприємства.

3. Коефіцієнт Бівера. Для діагностики банкрутства проводиться експрес-аналіз фінансового стану підприємства за допомогою коефіцієнта Бівера. Коефіцієнт Бівера розраховується за формулою

Таблиця 2.30 – Коефіцієнт Бівера

Кб =	Ф2 ряд.2350 - Ф2 ряд.2515		
	П ряд. 1595+ П ряд.1695		
Кб=	8148	-	7284
	14796	+	86517
Кб=	0,009		

Висновок: Кб 0,009 < 0,1. Якщо протягом певного періоду коефіцієнт Бівера не перевищує 0,2, то це свідчить про формування незадовільної структури балансу, а, звідки, і небезпеку банкрутства.

РОЗДІЛ 3
ОБГРУНТУВАННЯ ПРОПОЗИЦІЙ З УДОСКОНАЛЕННЯ
ВИТРАТ ДІЯЛЬНОСТІ СТРУКТУРНОГО ПІДРОЗДІЛУ
«ЕКСПЛУАТАЦІЙНЕ ВАГОННЕ ДЕПО»

3.1. Аналіз впливу факторів на процес формування витрат структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо»

Для зниження витрат підприємства необхідно проводити аналіз фінансового стану. На підприємстві більш правильним буде поділити фактори на дві великі групи, а саме: фактори зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства. Тільки після цього, в кожній із цих груп пропонується аналізувати фактори за існуючими критеріями більш детально. Це надасть більше можливостей для зниження витрат та допоможе керівництву підприємства урегулювати негативний вплив деяких факторів на виробничий процес, звісно спираючись на поданий розподіл факторів залежно від їх контрольованості.

Загальновідомо, що на фінансово-господарську діяльність підприємства впливають зовнішні та внутрішні фактори. Так, як удосконалити вплив зовнішніх факторів майже не можливо, треба постійно шукати резерви, щоб підвищити аналітичність облікової інформації, щоб було на чому базуватись при прийнятті ефективних управлінських рішень. Особливої уваги заслуговує можливість забезпечення системного і комплексного підходу формування облікової інформації в напрямку її спрощення та підвищення аналітичності. Як відомо, ведення управлінського обліку не регламентується законодавчо-нормативними актами, а регулюється самим підприємством. На успішному підприємстві «Наказ про облікову політику» є своєрідним кодексом, згідно якого відбуваються всі процеси на підприємстві, звісно наказ не суперечить діючому законодавству. На СП «Експлуатаційне вагонне депо» існує наказ про облікову політику, але він є недоопрацьований та відсутнє уточнення багатьох пунктів. На нашу думку

собівартість є базовим поняттям для будь якого підприємства. Саме тому ми вважаємо, що в обліковій політиці необхідно приділити значну увагу розкриттю інформації про організацію та методикау ведення обліку витрат діяльності підприємства. Ринкові умови сучасності передбачають дуже активне економічне середовище з умовами, які постійно змінюються і не характеризуються сталістю: кон'юктурою ринку, функціональні зв'язки і т.і. Тому кожне підприємство повинне своєчасно реагувати на ці зміни, в тому числі і ВЧДЕ. Кожна служба Укрзалізниці має бути «озброєна» на випадок різних ситуацій. Вчасності бухгалтерська служба має не тільки констатувати факти економічних явищ та повідомляти про факти діяльності нашого підприємства, відхилення від діючих норм, тих операцій які вже здійснилися, а й прогнозувати результати при певних умовах, робити висновки, відстежувати тенденції і т.і.

АТ “Укрзалізниця” зараз собі у збиток перевозить багато пасажирів приміськими поїздами та поїздами дальнього сполучення. Особливо масове перевезення виконувалось під час евакуації людей на початку війни. В той час ходили евакуаційні поїзди і вони були абсолютно безкоштовні. Вже зараз повернули платний проїзд в поїзді та на деяких напрямках все ж залишили один вагон евакуаційний.

Під час аналізу витрат «Експлуатаційного вагонного депо» були знайдені різні шляхи до вдосконалення й мінімізації витрат.

До основних варіантів мінімізації витрат підприємства належать :

1. Створення регуляторів ринку - тарифного і безпекового, які б не дозволяли оператору інфраструктури зловживати монопольним становищем, а перевізникам економити, нехтуючи безпекою пасажирів та працівників.

2. Запровадження механізму визначення та фінансування соціальних зобов'язань держави, коли уряд чи місцеві органи влади компенсують державному пасажирському перевізнику, а в перспективі і приватним перевізникам, витрати на перевезення українців за збитковими маршрутами.

На ринку вантажних перевезень можуть з'явитися ще більше приватних перевізників. Їх готові створити великі аграрні та гірничо-металургійні компанії.

Приватні фірми зможуть інвестувати в локомотиви та покращити якість перевезень, позбавивши “Укрзалізницю” монопольного становища. Після допуску приватних перевізників з’явиться потреба в створенні регулятора з безпеки. Орган з безпеки на залізничному транспорті визначатиме вимоги до технічного стану локомотивів, які їздитимуть українськими коліями, надаватиме сертифікати їх машиністам, визначатиме пріоритетність руху завантаженими коліями.

Конкуренція пасажирських перевізників буде існувати лише на прибуткових маршрутах - між регіональними центрами та на міжнародних напрямках. Ціни на квитки в приміських та регіональних перевезеннях, як і в інших країнах, будуть субсидуватися, адже вони виконують переважно соціальну функцію. Для місцевої влади важлива мобільність трудової сили та населення загалом. Приміські перевезення виконує окрема компанія, регіональна влада визначає необхідні маршрути, обсяги перевезень і навіть розклад руху поїздів, перевізник та регіональна влада укладають довготерміновий контракт, за яким влада оплачує перевізнику вартість цих послуг.

Дуже важливим для ухвалення управлінських рішень є розподіл факторів за ступенем керованості. Він дає змогу розуміти, хто і наскільки сильно може впливати на витрати. Тому класифікація витрат за ступенем урегульованості застосовується разом з іншими підходами.

За ступенем керованості запропоновано виділяти такі групи факторів:

- фактори, що не керуються підприємством (зовнішні);
- фактори, що частково керуються (низька ефективність);
- фактори, з великим ступенем керованості (висока ефективність).

Зважаючи на специфіку залізничного транспорту доцільно також поділяти витратоутворюючі фактори на єдині (однакові для всіх підприємств галузі), типові (однакові для різних підрозділів підприємства) і специфічні (характерні для окремого місця виникнення витрат).

Для оцінювання ступеня керованості з урахуванням поправки на рівень здійснення управлінського впливу пропонується надати цим групам факторів відповідні значення 0; 0,5; 1.

Величина впливу оцінюється в результаті проведення факторного аналізу. До факторів з незначним впливом необхідно віднести ті, питома вага яких складає до 20%, значний вплив – від 20 до 40% і більш 40% - значний вплив.

На основі цих складових пропонується розрахунок коефіцієнта значущості фактора *K знач*:

$$K \text{ знач} = a * v \quad (2)$$

де *a* – ступінь керованості фактора;

v – ступінь впливу фактора.

Чим вищий коефіцієнт значущості, тим більше існує можливостей щодо його зміни на користь підприємства.

Можливе зниження витрат *B* під впливом *i*-го фактора розраховується як:

$$\Delta B_i = K \text{ знач}_i * B_i \quad (3)$$

Наступним етапом є складання моделі впливу факторів, на базі даних табл. 3.1, яка може бути використана для прогнозування витрат та оцінювання їх величини при зміні факторів.

Таблиця 3.1- Аналіз структури операційних витрат у собівартості

№ з/п	Показник	2021 р.	2022 р. базисний	2023 р. звітний	Відхилення, тис. грн.	
					2022/2021рр	2023/2022рр
1.	Матеріальні витрати (МВ)	46911	39652	34639	-7259	-5013
2.	Витрати на оплату праці (ВП)	139361	144243	148297	4882	4054
3.	Відрахування на соціальні заходи (ВСЗ)	30733	31840	32703	1107	863
6.	Амортизація(АВ)	7832	7605	7284	-227	-321
7.	Інші операційні витрати (ВІ)	45174	40076	50560	-5098	10484
8.	Разом	270011	26341,6	273483	-6595	10067

Вихідна інформація для побудови факторної моделі надана у табл. 3.1.

Результативний показник - це загальна сума собівартості продукції. Ставиться завдання дослідити зміну цього показника під впливом відхилень від базового рівня ряду факторів: матеріальних витрат, оплати праці, соціальних витрат, інших прямих витрат та загальновиробничих витрат.

Отже, факторна модель базового періоду (2022 р.) буде мати вигляд:

$$\Phi M_6 = MB_6 + BП_6 + BC_3_6 + BІ_6 \quad (4)$$

а факторна модель звітнього періоду (2023р.)

$$\Phi M_3 = MB_3 + BП_3 + BC_3_3 + BІ_3 \quad (5)$$

Проведемо розрахунки витрат

$$OПB_6 = MB_6 + BП_6 + BC_3_6 + BІ_6 \quad (6)$$

$$OПB_6 = 39652 + 144243 + 31840 + 40076 = 255811 \text{ тис. грн}$$

$$OПB_3 = MB_3 + BП_3 + BC_3_3 + BІ_3 \quad (7)$$

$$OПB_3 = 34639 + 148297 + 32703 + 50560 = 266199 \text{ тис. грн}$$

1. Визначимо вплив матеріальних витрат $\Delta OПB_{мв1}$ відрізняється від $\Delta OПB_0$ тим, що для розрахунку першого умовного показника використовуються звітні матеріальні витрати, всі інші фактори в обох показниках базисні.

$$\Delta OПB_{мв1} = MB_3 + BП_6 + BC_3_6 + BІ_6 \quad (8)$$

$$\Delta OПB_{мв1} = 34639 + 144243 + 31840 + 40076 = 250798 \text{ тис. грн}$$

$$\Delta OПB_1 = \Delta OПB_{мв1} - \Delta OПB_0 \quad (9)$$

$$\Delta OПB_1 = 250798 - 255811 = -5013 \text{ тис. грн}$$

Тобто, у зв'язку зі збільшенням матеріальних витрат виробнича собівартість продукції зменшилась на 5013,00 тис. грн;

2. Визначимо вплив оплати праці. $\Delta OПB_{ен2}$ відрізняється від $\Delta OПB_{ен1}$ тим, що для розрахунку другого умовного показника використовуються звітні витрати на оплату праці замість базисного, всі інші фактори такі ж, як і в першому, тобто MB і $BП$ звітні, а $BC, BІ$ і B_3 - базисні.

$$\Delta OПB_{ен2} = MB_3 + BП_3 + BC_3_6 + BІ_6 \quad (10)$$

$$\Delta OПB_{ен2} = 34639 + 148297 + 31840 + 40076 = 254852 \text{ тис. грн}$$

$$\Delta OПB_2 = \Delta OПB_{ен2} + \Delta OПB_{мв1} \quad (11)$$

$$\Delta OПB_2 = 254852 - 250798 = 4054 \text{ тис. грн}$$

Отже, у зв'язку зі збільшенням витрат на оплату праці собівартість зростає на 4054 тис. грн.

3. Визначимо вплив соціальних витрат. $\Delta ОПВ_{всз}$ відрізняється від $\Delta ОПВ_{вп2}$ тим, що для розрахунку третього умовного показника використовуються звітні на соціальні витрати замість базисного, всі інші фактори такі ж, як і в другому, тобто $МВ$, $ВП$ і $ВС$ - звітні, а $ВІ$ - базисні.

$$\Delta ОПВ_{всз} = МВз + ВПз + ВСз + ВІб \quad (12)$$

$$\Delta ОПВ_{всз} = 34639 + 148297 + 32703 + 40076 = 255715 \text{ тис. грн}$$

$$\Delta ОПВз = \Delta ОПВ_{всз} - \Delta ОПВ_{вп2} \quad (13)$$

$$\Delta ОПВз = 255715 - 254852 = 863 \text{ тис. грн}$$

Тобто, у зв'язку зі зменшенням на відрахування соціальних заходів собівартість знизилась на 863 тис. грн.

Проведемо балансову перевірку:

$$ОПВ = ОПВз - ОПВб \quad (14)$$

$$ОПВ = 266199 - 255811 = 10388 \text{ тис. грн}$$

$$\Delta ОПВ = \Delta ОПВ1 + \Delta ОПВ2 + \Delta ОПВ3 \quad (15)$$

$$\Delta ОПВ = -5013 + 4054 + 863 = -96 \text{ тис. грн}$$

Таблиця 3.2 - Виявлення величини впливу факторів на собівартість продукції способом ланцюгових підстановок.

Підстанова	Параметри факторних показників					
	Матеріальні витрати (Мв) тис. грн	Витрати на оплату праці (ВП) тис. грн	Відрахування на соціальні заходи (ВС) тис. грн	Інші прямі витрати (ВІ) тис. грн	Собівартість, тис. грн	Вплив фактора на зміну собівартості продукції, тис. грн
0	39652	144243	31840	40076	255811	-
1	34639	144243	31840	40076	250798	-5013
2	34639	148297	31840	40076	254852	+4054
3	34639	148297	32703	40076	255715	+863

Результати проведення факторного аналізу витрат, що наведені табл. 3.2 свідчать про зменшення собівартості на 5013 тис. грн. за рахунок впливу матеріальних витрат, збільшення за рахунок впливу витрат на оплату праці на 4054 тис. грн., та збільшення за рахунок впливу відрахувань на соціальні заходи на 863 тис. грн.

Одним із найголовніших факторів, що впливають на витрати підприємства є обсяг наданих послуг. Після аналізу наданих послуг та визначення їх собівартості ми можемо приступати до зменшення собівартості та збільшення доходу.

Зменшити собівартість послуг, але залишити її якісною можна завдяки наступним чинникам:

1. Підвищити технічний рівень надання послуг.
2. Удосконалити організацію надання послуг. Підвищити продуктивність праці. Це можна зробити таким чином:
 - поставити конкретну та зрозумілу задачу;
 - систематично атестувати та інформувати, а також мотивувати персонал досягнутими цілями.

3. Зменшити експлуатаційні витрати. Зменшити затрати праці.

Найважливіше значення в боротьбі за зниження собівартості послуг має дотримання найсуворішого режиму економії на всіх ділянках господарської діяльності підприємства.

3.2. Пропозиції щодо зниження витрат структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо»

Розібравши методи і фактори, які допомагають сучасним підприємствам контролювати й управляти витратами можна перейти до шляхів зниження витрат. Зрозуміло, що основним напрямом діяльності кожної організації є отримання максимального прибутку. Розмір витрат виробництва є однією з умов успіху компанії на ринку, оскільки чим менші витрати виробництва, тим більший прибуток отримує підприємство. Зниження витрат на виробництво і реалізацію продукції дозволяє підприємству отримати певні переваги на товарному ринку перед конкурентами, а також здійснювати свою цінову політику і отримувати додатковий прибуток. Сучасна економічна ситуація не сприяє оптимальному використанню виробничих ресурсів, саме тому пошук та дослідження шляхів зниження витрат на підприємствах набуває особливого значення. Зниження

витрат на виробництво може відбуватись завдяки зменшенню собівартості виготовляємо продукції. Але перед тим як зменшувати собівартість необхідно розробити аналіз витрат на підприємстві та розрахувати точну собівартість товару.

Розрахунок собівартості здійснюється для різних категорій:

- загальний розрахунок - підрахунок матеріалів або загального часу, необхідних для виробництва товарів.

- розрахунок для однієї одиниці - обчислення собівартості конкретного товару, години роботи, кілометра перевезення вантажу та інше.

Найбільш вагомий напрямок мінімізації витрат є зниження перш за все матеріальних витрат в складі собівартості послуг. При умові зростання мінімальної заробітної плати та відповідного підвищення заробітної платні працівникам, а також збільшення цін на енергоносії, витрат на опалення, єдиним напрямком зниження витрат є зниження їх на сировину та матеріали.

Основним способом зниження витрат є насамперед зниження собівартості сировини, матеріалів, енергії, об'єктів праці. Мінімізація тут може бути досягнута двома шляхами: раціональним використанням цих ресурсів і собівартістю цих ресурсів.

Одним з шляхів зниження собівартості експлуатації вагонів є зниження експлуатаційних витрат.

Після роз'єднання нашого депо витрати на деповський ремонт вагонів власності Придніпровської залізниці увійшли до підсобно-допоміжної діяльності. Абсолютне значення витрат зменшилось з 33737 тис. грн. до 26179 тис. грн. за рік, тобто на 22,4%.

Зміни у експлуатаційних витратах у зв'язку з роз'єднанням депо розраховуємо за допомогою формули:

$$\Delta\beta = \beta_1 - \beta, \quad (16)$$

де β_1, β – експлуатаційні витрати відповідно до та після зміни обсягів перевезень.

$$\Delta\beta = 33737,0 - 26179,3 = 7557,7 \text{ тис. грн}$$

Розрахуємо собівартість 1 приведенного вагона до змін (C^1) та після змін (C^2) за формулою:

$$C^1 = B^1 / O \text{ прив. прод.}, \quad (17)$$

$$C^2 = B^1 / O \text{ прив. прод.},$$

де C^1 , C^2 - собівартість одного приведенного вагона до та після роз'єднання депо.

$$C^1=33737,0/6337,2=5,324 \text{ грн}$$

$$C^2=26179,3/6337,2=4,131 \text{ грн}$$

Розрахуємо зниження собівартості за рахунок зменшення експлуатаційних витрат:

$$\Delta C = C^1 - C^2, \quad (18)$$

$$\Delta C=5,324-4,131=1,193 \text{ грн./ на вагон.}$$

Наступний шлях зниження собівартості – збільшення обсягів перевезень. Реструктуризація приведе до покращення використання рухомого складу внаслідок чого, обсяги перевезень зростуть, очікувано на 5%.

Відомо, що лише 40% витрат є залежними від обсягів перевезень, а інші 60% не змінюються.

Витрати після зміни обсягів перевезень розрахуємо за формулою:

$$B = B_{\text{зал.}} * K_{\text{з.р.}} + B_{\text{у-п}}, \quad (19)$$

де $B_{\text{зал.}}$ – залежні витрати обсягів перевезень;

$K_{\text{з.р.}}$ – коефіцієнт, що враховує зростання, або зниження залежних витрат при зміні обсягів перевезень;

$B_{\text{у-п}}$ - умовно-постійні витрати.

Собівартість при зміні обсягів перевезень розраховується:

$$C = C_{\text{зал.}} + C_{\text{з.р.}} / K_{\text{н-к}}, \quad (20)$$

де $C_{\text{зал.}}$ – собівартість перевезень у частині залежних витрат;

$C_{\text{з.р.}}$ – собівартість перевезень у частині умовно-постійних витрат до зміни обсягів перевезень;

$K_{\text{н-к}}$ – враховує зміни обсягів перевезень.

Розрахуємо собівартість перевезень при збільшенні їх обсягу на 5%

Розрахуємо собівартість перевезень:

У частині залежних витрат: $5,324 \cdot 0,4 = 2,130$ грн.;

У частині умовно-постійних витрат: $5,324 \cdot 0,6 = 3,194$ грн.;

При збільшенні обсягів перевезень: $2,130 + 3,194 / 1,05 = 5,172$ грн.

Таким чином, при збільшенні обсягів перевезень собівартість на одиницю продукції знизиться:

$$\Delta C = 5,324 - 5,172 = 0,152 \text{ грн., або на } 2,8\%.$$

Підвищення продуктивності праці – важливий шлях, що впливає на собівартість перевезень.

Зміни собівартості під впливом продуктивності праці відображаються залежністю:

$$\Delta C = [a(n-m)] / 100 + n, \quad (21)$$

де ΔC – зниження собівартості перевезень при зростанні продуктивності праці, %;

a – доля заробітної плати з нарахуваннями на соціальне страхування у загальній сумі витрат, %;

n – ріст продуктивності праці, %;

m – зміни середньомісячної заробітної плати, %.

Розрахуємо зміну собівартості під впливом продуктивності праці:

$$\Delta C = [74,3(24,5 - 0,6)] / 100 + 0,6 = 18,4\%$$

Наведені шляхи зниження собівартості експлуатації вагонів є найбільш наочним. Іншими шляхами зниження собівартості експлуатації вагонів в умовах реструктуризації депо є:

- краще використання наявних і впровадження нових, більш вдосконалених технічних засобів і технологічних процесів;

- зростання продуктивності праці на основі застосування працезберігаючих технологій, поліпшення організації праці, механізації основних і допоміжних робіт, створення діючої системи мотивації праці;

- скорочення матеріальних витрат в результаті ощадливих витрат матеріалів, палива та електроенергії, впровадження ресурсозберігаючих

технологій, повторного використання матеріалів, усунення втрат при транспортуванні і зберіганні;

- економії управлінських та інших загальногосподарських витрат за допомогою інформатизації процесів управління, вдосконалення організаційної структури, підвищення кваліфікації працівників сфери управління, застосування ефективних методів менеджменту;

- ліквідації непродуктивних витрат шляхом вдосконалення організації виробництва, оперативного вживання заходів із недопущення збоїв у виробництві, укріплення трудової, технологічної та фінансової дисципліни.

Для стабілізації фінансового стану ВЧДЕ потрібно вжити наступні заходи:

- З метою забезпечення надходжень на розрахунковий рахунок у сумах, що забезпечують виконання завдання з отримання виручки продовжити роботу з промисловими підприємствами ТОВ «Лемтранс», ПрАТ «Укренерготранс», ТОВ «Металургтранс» та іншими.

- З метою забезпечення стабільної роботи, що спрямована на виконання планових показників, проводити засідання балансової комісії у депо, де розглядати виконання бюджетів за напрямками за 12 місяців в 2023 році та плани на 1 квартал 2024 року.

- З метою входження у норматив запасів ТМЦ раз на місяць проводити аналіз залишків матеріалів по ПТО та цехам з метою їх перерозподілу та використання у виробництво.

- З метою покращення договірної роботи своєчасно розробити та затвердити калькуляції на виконання послуг на 2024 рік.

- З метою недопущення постачання для потреб депо неякісних запчастин та комплектуючих вузлів у якості давальницької сировини, забезпечити випробування їх в умовах АКП.

- З метою забезпечення встановлених завдань з підготовки вагонів до перевезень та виконання технічного обслуговування вагонів з відчепленням укомплектувати штат робітників у відповідності з штатним розписом.

- З метою забезпечення зниження витрат електроенергії продовжити проводити заміну ламп накаливання на енергозберігаючі світлодіодні лампочки для освітлення на ПТО.

- З метою поліпшення організації роботи по збереженню вагонного парку проводити кожного місяця порівняльний аналіз виявляємості та утримання сум за пошкодження вагонів зростаючим підсумком за 2022 р. та 2023 р. та забезпечити повноту відшкодування.

- З метою виконання планів з ремонту основних заходів забезпечити виконання власними силами передумовлених кошторисом на 2024 рік ремонтних робіт.

- З метою виконання комплексних заходів з охорони праці, забезпечити постійний контроль за отриманням та видачею на ПТО молока згідно норм та засобів індивідуального захисту.

- З метою недопущення втрат майна встановити контроль за його збереженням та проводити постійну роботу з правоохоронними органами у випадку його крадіжки.

- З метою недопущення зростання непродуктивних витрат, своєчасно вживати заходи щодо їх відшкодування в межах правового поля.

ВИСНОВКИ

В ході написання кваліфікаційної роботи було розглянуто та проаналізовано багато матеріала передових вітчизняних та зарубіжних вчених, які розкривали різні аспекти витрат підприємства та його господарську діяльність.

Обліковими відділами експлуатаційного депо було надано всі вихідні данні для економічного аналізування нашого підприємства.

В першому розділі нашої кваліфікаційної роботи було розкрито теоретичні основи аналізу витрат та результатів діяльності підприємства, а саме:

- сутність та класифікація витрат і результатів діяльності на залізничному транспорті в цілому, але це на пряму стосується і ВЧДЕ також;
- методику аналізу витрат і результатів господарської діяльності підприємства.

В другому розділі нами було зроблено аналіз виробничо-господарської діяльності структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо», показано техніко-економічну характеристику підприємства та аналіз витрат та результатів діяльності ВЧДЕ.

В ході підготовки кваліфікаційної роботи на СП «Експлуатаційне вагонне депо» РФ «Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця» були розглянуті теоретичні та практичні основи обліку. Особлива увага була приділена питанням обліку витрат, його методам та основам класифікації. Був опрацьований весь наданий фахівцями ВЧДЕ матеріал, вивчена схема роботи по розрахунку собівартості та склад статей калькуляції, метод перенесення на них витрат виробництва, а також детально опрацьовані позиції багатьох вчених, стосовно даної теми, що дозволило зробити наступні висновки:

- підприємство має критичне становище і знаходиться на межі банкрутства, особливо в умовах воєнного стану;
- облік витрат ведеться у відповідності із діючим законодавством з урахуванням всіх правок;
- внутрішня нормативна та методологічна база розроблена у відповідності

до діючого законодавства, але характеризується своєю сталістю, абсолютної негнучкістю і потребує доробок та доопрацювань;

– внесено багато пропозицій щодо організації внутрішнього аудиту на ВЧДЕ;

– запропоновано багато напрямів зниження витрат підприємства за рахунок зниження витрат на сировину й матеріали, запроваджено режим економії палива та електроенергії.

Підвищення транспортно-логістичних витрат призвело до скорочення обсягів вантажних перевезень та погіршення фінансових результатів діяльності залізничної компанії, це на пряму стосується і нашого підприємства. Щоб вдержати підприємство «на плаву» було здійснено дуже багато заходів щодо зупинки різкого зростання витрат. Довелося терміново вносити багато змін і в технологічний процес багатьох ПТО і по підприємству вцілому.

Минулого року керівництво нашого депо впровадило ось такі основні зміни:

1. Зростання обсягів вантажних перевезень, порівняно з 2022 роком. Завдяки кропіткій договірній роботі наших керівників та тому, що поступово ГОКи почали нарощувати обороти по добуванню своєї продукції та наладили відносини з новими вантажовласниками вагонів. А також з'явилися нові логістичні шляхи збуту продукції, тому і обсяги перевезень почали зростати.

2. Зростання доходів за рахунок укладання прямих договорів з вантажовласниками (завдяки змінам тарифної політики). ВЧДЕ довелося самостійно відшукувати власників вагонів для укладання договорів на обслуговування їхніх вагонів, а також ще більше залучати ГОКи для того, щоб вони теж заключали договори на перевезення вантажів саме тих власників вагонів, які потрібні нам. Таким чином залучившись новими власниками вагонів та вчасному фінансуванню за наші послуги з їхньої сторони обсяг вантажних перевезень почав збільшуватись.

3. Впровадження інтернаціональних перевезень з модернізацією технічного складу. Багато нових вагонів та локомотивів прийшло до нас з-за кордону, а вони своїми параметрами (ходовою частиною) відрізняються від наших вагонів, тому

УЗ модернізує як і технічний стан вагонів та локомотивів, так і залізничне полотно. Таким чином ми тепер можемо займатися інтернаціональними перевезеннями.

4. Зростання доходів від пасажирських перевезень в нових вагонах комфорт-класу. Так як обслуговування вагонів підвищеного комфорту потребує підвищеної уваги та час, який використовує працівник на його огляд та відправку, то і тариф на його обслуговування вище. А ще збільшились обсяги пасажирських перевезень в різні сполучення, от і зростають доходи ВЧДЕ від обслуговування таких вагонів.

Для скорочення витрат ВЧДЕ та УЗ в цілому, вдається до зменшення вартості закупівель запасних частин на вагони, шляхом переходу на прямі контракти з постачальниками та виробниками цих запасних частин. Зменшення витрат паливно-енергетичних ресурсів та електроенергії, шляхом часткової заміни обладнання на енергозберігаюче, а також встановленням в кожному цеху та кожному ПТО твердопаливних котлів для обігріву приміщень. Оптимізації процесів та підвищення продуктивності праці, скорочення непрофільних активів і витрат на непрофільні активи та відповідний персонал. Скорочення витрат на недіяльні та малодіяльні ділянки, такі як ПТО Марганець та ПТО Нікополь, бо вони зараз майже стоять, так як там зараз постійний обстріл.

Сподіваємося, що запропоновані шляхи покращання управлінського обліку будуть застосовані підприємством, що дозволить значно підвищити ефективність управління підприємством в цілому, а також обліку та контролю експлуатаційних витрат зокрема.

За результатом аналізу сучасного стану СП «Експлуатаційне вагонне депо» та Укрзалізниці в цілому за 2021- 2023 роки зроблено наступні висновки щодо витрат і результатів господарської діяльності підприємства та обґрунтовані пропозиції щодо підвищення її ефективності.

Для стабілізації фінансового стану ВЧДЕ та поступового виведення його з кризового стану потрібно вжити наступні заходи:

- З метою забезпечення надходжень на розрахунковий рахунок у сумах, що забезпечують виконання завдання з отримання виручки продовжити роботу з промисловими підприємствами, що надають свою продукцію для перевезення та продовжити співпрацю с такими власниками вагонів, як: ТОВ «Лемтранс», ПрАТ «Укренерготранс», ТОВ «Металургтранс» та іншими. А також залучати ще більше нових власників вагонів для підписання договорів з нами на обслуговування їхніх вагонів.

- З метою входження у норматив запасів ТМЦ раз на місяць проводити аналіз залишків матеріалів по ПТО та цехам з метою їх перерозподілу та використання у виробництво.

- З метою покращення договірної роботи своєчасно розробити та затвердити калькуляції на виконання послуг на 2023 рік.

- З метою недопущення постачання для потреб депо неякісних запчастин та комплектуючих вузлів у якості давальницької сировини, забезпечити випробування їх в умовах АКП.

- З метою забезпечення встановлених завдань з підготовки вагонів до перевезень та виконання технічного обслуговування вагонів з відчепленням укомплектувати штат робітників у відповідності з штатним розкладом.

- З метою виконання планів з ремонту основних заходів забезпечити виконання власними силами передумовлених кошторисом на 2023 рік ремонтних робіт.

- З метою недопущення зростання непродуктивних витрат, своєчасно вживати заходи щодо їх відшкодування в межах правового поля.

Для визначення витрат та результатів діяльності ВЧДЕ було розглянуто багато техніко-економічних показників, а також заходів для стабілізації фінансового стану структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо». Всі показники були взяті на підприємстві за три роки (2021-2023), проаналізовані та внесені в таблиці та діаграми, що розміщені в цій роботі.

Аналіз динаміки та структури активів і пасивів Експлуатаційного вагонного депо за 2021–2023рр. показав що необоротні активи, якими є основні засоби в

2022 році зменшилися на 6200,00 тис. грн, а в 2023 році ще зменшилися на 6278,00 тис. грн. Запаси з кожним роком збільшуються, так у 2022 році вони збільшилися на 40,67% , тобто на 2665 тис .грн, а в 2023 році вони збільшилися на 8,56%, тобто на 789 тис. грн. Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги з кожним роком знижувалась, в 2020 році склала 49 тис. грн, а в 2023 році взагалі впала до нуля. Дебіторська заборгованість за розрахунками в 2022 році знизилась на 38,41%, а в 2023 році стрімко піднялась на 135,48% та становить 252 тис. грн. . Витрати майбутніх періодів в 2022 році підвищились на 20%, а в 2023 – впали на 6%. Інші оборотні активи в 2020 році на 205,81% та становлять 263 тис. грн., а в 2023 році вони знизились на 25,86% та становлять 195 тис. грн. Оборотні активи збільшилися в 2022 році на 1800,00 тис. грн, а в 2023 році 918,00 тис. грн. Баланс активу складає у 2022 році – 143686 тис. грн., що на 4440 тис. грн. менше ніж у минулому 2021 році, а у 2023 році баланс =138326 тис. грн., що на 5300 менше ніж у 2022 році. З кожним роком баланс активу підприємства знижується у 2020 році на 3%, а у 2023 – на 4%.

Додатковий капітал у 2022 році усі роки залишався не змінний, а нерозподілений прибуток (непокритий збиток) з кожним роком зростає. Так у 2022 році він зріс на 36,94% , а в 2023 році він зріс на 5,26%. Власний капітал збільшився за рахунок нерозподіленого прибутку в 2022 році на 8648,00 тис. грн, а в 2023 на 1696,00 тис. грн. Довгострокові забезпечення у 2022 році зменшилися на 1091 тис. грн., а в 2023 році вони збільшилися на 7255 тис. грн. . Поточна кредиторська заборгованість з кожним роком зменшувалась, у 2022 році на 12,48%, а у 2023 році на 11,08%. Поточні забезпечення у 2022 році зросли на 1068 тис. грн., а в 2023 – знизились на 4209 тис. грн. Інші поточні зобов'язання у 2022 році зросли на 3,52 % , а в 2023 році знизились на 3,68%. Поточні зобов'язання та забезпечення з кожним роком зменшувались. Так в 2022 році вони зменшилися на 11957,00 тис. грн, а в 2023- на 14311,00 тис. грн. Баланс пасиву у 2022 році складає 143688 тис. грн., що на 4400 тис. грн. менше за попередній період, в 2023 році баланс складає 138328 тис. грн., що на 5360 тис. грн. менше , ніж у 2022 році.

Аналіз ліквідності балансу показав, що з кожним роком ліквідність балансу

погіршується, але тримається за рахунок дебіторської заборгованості, яка буде погашена за умовами договорів, запасів (сировина й матеріали, незавершене виробництво тощо) та інших оборотних активів. Можна сказати, що підприємство не є платоспроможним, так як немає платіжного надлишку.

Аналіз показників оцінки фінансової стійкості показав, що підприємство в 2021 році знаходилося в кризовому фінансовому стані. У 2022 році ситуація покращилась, але підприємство залишається в кризовому фінансовому стані. У 2023 році фінансова стійкість продовжує покращуватись, але підприємство нездатне зробити усі платежі за рахунок власних засобів, платоспроможність залишається низькою.

Проаналізувавши данні ділової активності ВЧДЕ, можна сказати, що коефіцієнт оборотності активів показує скільки разів за період обертається капітал, який вкладений в активи підприємства. В 2023 році цей коефіцієнт збільшився на 0,12349, що є негативною тенденцією в діяльності підприємства.

Коефіцієнт оборотності оборотних активів характеризується швидкість обороту оборотних активів підприємства за період або суму доходу, яка отримується з кожної гривні активів. З кожним роком цей коефіцієнт знижується, що є негативним для підприємства тому, що зменшується швидкість обороту оборотних активів чи сума доходу, яка отримується з кожної гривні активів.

Коефіцієнт оборотності запасів зменшився і становить 6,81308. Цей показник характеризує відношення обсягу реалізації до суми матеріальних запасів.

Коефіцієнт оборотності власного капіталу відображає швидкість обороту вкладеного власного капіталу. Протягом 2021-2023 років дохід з однієї гривні власного капіталу мав тенденцію до зменшення і становить в 2023 році 7,56751.

Коефіцієнт оборотності коштів в розрахунках (дебіторської заборгованості) показує кількість оборотів дебіторської заборгованості за період. І в 2021 році він становить 395,99857; в 2022 році 355,27081; в 2023 році 813,35513.

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості з кожним роком збільшується і відхилення становить 0,64644.

Коефіцієнт завантаженості активів вартість майна, що припадає на 1 грн.

продажу. Цей показник з кожним роком зменшується, що свідчить про підвищення ефективності використання активів підприємства.

Коефіцієнт завантаженості активів в обороті показує вартість оборотних активів на 1 грн. продажу і складає в 2021-2023 роках 0,03116; 0,03282; 0,03787, тобто збільшується.

Коефіцієнт завантаженості власного капіталу – це сума власних джерел фінансування підприємства на 1 грн. продажу і вона складає в 2021-2023 роках: 0,08497; 0,11525; 0,13214.

Розглядаючи фінансові результати АТ "Експлуатаційне вагонне депо" за 2021-2023 рр. в табл. 2.8, спостерігається збільшення валового прибутку в 2022 році на 1,1% в результаті збільшення чистих доходів на 2,56%. У 2023 році валовий прибуток збільшився на 21,21% , або на 2423 тис. грн. по відношенню з 2022 роком.

Інші операційні доходи в 2022 році зменшились на 559,0 тис .грн., а в 2023 році збільшились на 8125,0 тис. грн. Розглядаючи 2023 рік відбулося збільшення інших операційних витрат – на 131,10%, що вплинуло на збільшення фінансового результату від операційної діяльності на 47,73%. Інші доходи в 2022 році зменшились на 1644 тис. грн., а в 2023 – на 1763,00 тис. грн. У результаті всіх цих змін підприємство отримало на 1384 тис. грн. більше чистого прибутку у 2023 році по відношенню до 2022 року.

З табл. 2.10 бачимо, що в 2022 році доходи різко впали та в 2023 році ВЧДЕ поступово нарощує обороти. Збільшився і дохід від реалізації продукції на 4754 тис. грн., почали зростати в 2023 році інші доходи на 8125 тис. грн. Чистий прибуток в порівнянні з 2022 роком збільшився на 1384 тис. грн.

З аналізу витрат (табл. 2.11) видно, що витрати в 2022 році зменшились, окрім витрат на оплату праці та відрахувань на соціальні заходи, а в 2023 році збільшились ще й інші операційні витрати на 10484 тис. грн.

Коефіцієнт поточної ліквідності дорівнює 0,123 тобто менше ніж одиниця за рахунок того, що сума поточних зобов'язань перевищує оборотні активи підприємства.

Відсутність грошових коштів у підприємства призвело до нульового значення коефіцієнту абсолютної ліквідності. ВЧДЕ є структурним підрозділом АТ «Укрзалізниця», а не самостійною юридичною особою.

Перевищення кредиторської заборгованості над дебіторською означає, що компанія використовує кошти кредиторів в якості джерела фінансування своїх дебіторів, а інша частина грошей використовується підприємством для фінансування своїх інших операцій.

В цій кваліфікаційній роботі, використавши низку техніко - економічних показників структурного підрозділу «Експлуатаційне вагонне депо» нами було зроблено аналіз витрат та ще багатьох економічних показників, а також результатів господарської діяльності підприємства та обґрунтування пропозицій щодо підвищення її ефективності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Колесник С. Г. Основи управління витратами на підприємстві: навчальний посібник. Київ: КНЕУ, 2018. 164 с.
2. Залізничний транспорт України: Роки стабілізації та підйому (1996–2003) / Наук. керівн. Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко; Викон. Н. С Соколовська, Т. С. Рябчун, Т. В. Горяїнова, О. В. Прихненко, О. В. Левченко та ін. – КУЕТТ, 2005. – 298 с.
3. Мних Є.В. Економічний аналіз: Підручник: – 2-ге вид., перероб. та доп. – К.: ЦНЛ, 2005.
4. Кірдіна О. Г. Поєднання різних підходів до управління витратами на залізничному транспорті / О. Г. Кірдіна, Ю. В. Мирошніченко // Академічний огляд – 2012. – № 2(37). – С. 100- 104.
5. Атамас П. М., Лисенко, Л. В., Герасимчук, С. І. Формування механізмів управління державними закупівлями в Україні. Економічний простір. 2018. Випуск 132. С. 7–21.
6. Завгородній В. М., Морозова, А. А. Методика відбору та експертна оцінка перспективних інноваційних проєктів. Наукові записки НаУКМА. Економічні науки. 2018. Випуск 203. С. 16–23.
7. Орлов О. О. Маркетингові інструменти формування іміджу підприємства. Економічна стратегія та перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг. 2017. № 3. 68–74.
8. Самойленко О. В. Системи управління витратами на підприємстві. Наукові праці ДонНТУ, Серія економічна. 2017. № 3 (28). С. 100–107.
9. Harrison R. Implementing Six Sigma: Smarter Solutions Using Statistical Methods. John Wiley & Sons, 2018. 278 p.
10. Needles B. E., Powers M., Crosson S. V. Principles of accounting. Cengage Learning, 2018. 614 p.
11. Фандель Гюнтер. Теорія виробництва і витрат [Текст] / Фандель Гюнтер; пер. з нім. під кер. наук. ред. М. Г. Грещака. – К. : Таксон, 2000. – 520 с.

12. Жеребченко Н. В. Системи управління витратами на підприємстві. Економіка. Фінанси. Право. 2016. № 6. С. 100–104.
13. Данілов О. Д., Кучеренко В. П. Методичні підходи до оцінки фінансово-економічної безпеки підприємства. Управління інвестиціями та фінансові інновації. 2018. Випуск 15 (4). С. 112–121.
14. С.Ф. Голов. Управлінський облік. 2-ге вид. – К.: Лібра, 2004. – 704 с.
15. Менеджмент ресурсів та витрат: курс лекцій. Луцьк: Волинський національний університет імені Лесі Українки, 2022. 103 с.
16. Цал-Цалко Ю. С., Кожевникова О. В. Фінансова діагностика інвестиційної діяльності підприємств в умовах глобалізації економіки. Наукові записки НаУКМА. Економічні науки. 2018. Випуск 202. С. 82–86.
17. Бутко А.Д. Заремба О.О. Методи і моделі прийняття управлінських рішень в аналізі та аудиті. Навч. посіб. – К.: КНТЕУ, 2008.
18. Салига С.Я. Фінансовий аналіз: Навчальний посібник. – К.: ЦНЛ, 2005.
19. Уолш К. Ключові фінансові показники. Аналіз і контроль розвитку підприємства: Пер. з англ. – К.: Наукова думка, 2001.
20. Внутрішня торгівля України: проблеми і перспективи розвитку: монографія / І.М. Копич, О.О. Нестуля та ін. Львів: «Новий Світ – 2000», 2019.
21. Гриценко О.І., Горохова В.М. Актуальні питання аналізу витрат на якість обслуговування як передумова ефективності бізнесу. Інфраструктура ринку. Одеса, 2019.
22. Дикань, В.Л. Методика управління залізничним транспортом на основі принципів активізації творчого мислення / В.Л. Дикань, І. В. Воловельська // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2020/2021. - № 72-73. - С. 7-15.
23. Єлагін Ю. В. Реформування залізничної галузі: Визначення організаційної структури управління та її вплив на конкурентоспроможність // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2009. №26 с.22-25.
24. Адаптивне управління залізничним транспортом України [Текст] / В. О. Овчиннікова, І. М. Харламова // Науковий вісник Ужгородського

національного університету : серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство / голов. ред. М.М. Палінчак. – Ужгород : Гельветика, 2017.

- 25.Токмакова І.В, Чередниченко О.Ю., Войтов І.М., Паламарчук Ю.С. Цифрова трансформація залізничного транспорту як фактор його інноваційного розвитку. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2019. № 68. С. 125–134.
- 26.Гальків Л.І., Лутчин Н.П., Москаль Б.С. Економічна статистика: Навчальний посібник. 3-тє видання. Львів: Новий Світ – 2000, 2019.
- 27.Митрофанов Г.В., Кравченко Г.О., Барабаш Н.С. Фінансовий аналіз. Навч. посіб. – К.: КНТЕУ, 2002.
- 28.Топоркова О. А., Гунько Л. О. Бюджетування в системі управління запасами залізничного транспорту. Проблеми економіки транспорту. 2015. Вип. 9.
- 29.Гура І. О. Методика оцінки ризиків підприємства з використанням дискретної мультикритеріальної моделі. Економіка: реалії часу. 2018. № 3 (33).
- 30.<https://www.railinsider.com.ua/potyag-nadii-zalznitsya-v-chas-viyni/>
31. <https://www.golovbukh.ua/article/7680-rozrahunok-chastini-chistogo-pributku>