

Міністерство освіти і науки України
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

Факультет економіки та менеджменту
Кафедра менеджменту та адміністрування

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до дипломної роботи

магістр

(освітній рівень)

на тему: **Шляхи покращення управління публічними фінансами та системою бюджетування публічної організації, на прикладі виробничого підрозділу Шепетівської дистанційної колії Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» ПАТ «Українська залізниця»**

Виконав: студент 6 курсу, групи БАМз-61
спеціальності 281 «Публічне управління та адміністрування»
(шифр і назва спеціальності)

	<hr/> <p>(підпис)</p>	<hr/> <p>Войтюк С.П. (прізвище та ініціали)</p>
Керівник	<hr/> <p>(підпис)</p>	<hr/> <p>Сороківська О.А. (прізвище та ініціали)</p>
Нормоконтроль	<hr/> <p>(підпис)</p>	<hr/> <p>Галушак М.П. (прізвище та ініціали)</p>
Рецензент	<hr/> <p>(підпис)</p>	<hr/> <p>Стойко І.І. (прізвище та ініціали)</p>

м. Тернопіль – 2019

АНОТАЦІЯ

Тема: «Шляхи покращення управління публічними фінансами та системою бюджетування публічної організації, на прикладі виробничого підрозділу «Шепетівська дистанція колії» регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (Хмельницька область, м. Шепетівка, вул. Привокзальна 20)

Дипломна магістерська робота: 171 с., 28 рис., 28 табл., 6 додатків, 75 літературних джерел.

Об'єкт дослідження – процеси формування та управління публічними фінансами і системою бюджетування в цілому.

Метою роботи є розробка методичних підходів та практичних рекомендацій щодо формування та удосконалення управління та належного освоєння публічних фінансів, а також рекомендації оптимізації витрати бюджетних коштів установи дослідження.

Методи дослідження – економіко-статистичні, математичні, експертні. Ознайомлення та вивчення, виявлення не пропорційного розподілення фінансових ресурсів.

Сформовано проектні пропозиції для покращення роботи системи формування, розподілення, освоєння бюджету об'єкта дослідження; обґрунтовано залучення сучасних фінансових інструментів підтримки розвитку виробничого підрозділу, як механізму реалізації в контексті обмежених фінансових ресурсів публічної установи, розроблена практичні рекомендації щодо оптимізації коштів публічної організації.

Результати дослідження будуть запропоновані для впровадження в діяльність ВП «Шепетівська дистанція колії».

Ключові слова: управління публічними фінансами, покращення управління публічними фінансами, публічна установа, контроль за публічними

фінансами, система бюджетування публічної установи, формування бюджету установи.

ANNOTATION

Theme: «Ways of improvement of public financial and system of byudzhetuvannya of public organization management, on the example of production subsection of «Shepetivska distance of track» of regional branch the «South-west railway» joint-stock company «Ukrzalizniya» (Khmel'nicka area, citi Shepetivka, street Privokzal'na 20)

Master's work: 171 p., 28 fig., 28 tab., 6 applications, 75 references.

Object of study - the process of formation and management of public finances and the budgeting system as a whole.

The purpose of the work is to develop methodological approaches and practical recommendations for the formation and improvement of management and proper development of public finances, as well as recommendations for optimization of budget expenditures of the research institution.

Research methods - economic, statistical, mathematical, expert. Acquaintance and study, identification of disproportionate distribution of financial resources.

Project proposals have been formed to improve the operation of the system of formation, distribution, development of the budget of the research object; the involvement of modern financial instruments for supporting the development of the production unit as a mechanism for realization in the context of limited financial resources of a public institution is substantiated; Practical recommendations for optimization of funds of public organization are developed.

Keywords: management of public finances, improvement of management of public finances, public institution, control over public finances, system of budgeting of public institution, budgeting of public institution.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПУБЛІЧНИХ ФІНАНСІВ І СИСТЕМИ БЮДЖЕТУВАННЯ ПУБЛІЧНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ.....	9
1.1 Визначення поняття публічних фінансів та системи бюджетування публічної організації.....	9
1.2 Динаміка визначення, структури та застосування публічних фінансів у контексті процесів реформування	20
1.3 Особливості впровадження єдиного веб-порталу з інформацією щодо витрачання державних коштів в Україні.....	25
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ ЗДІЙСНЕННЯ ПУБЛІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВП «ШЕПЕТІВСЬКА ДИСТАНЦІЯ КОЛІЇ».....	35
2.1 Загальна характеристика особливостей ресурсного забезпечення публічної діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії».....	35
2.2 Дослідження процесу формування та наповнення бюджету ВП «Шепетівської дистанції колії»	41
2.3 Аналіз фінансових результатів публічної діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії»	48
РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ ПУБЛІЧНИМИ ФІНАНСАМИ ТА СИСТЕМОЮ БЮДЖЕТУВАННЯ ПУБЛІЧНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ.....	64
3.1 Удосконалення процесу бюджетування витрат на інновації в публічних установах.....	64
3.2 Формування служби організації та проведення закупівель публічної організації.....	70
3.3 Проведення процесу автоматизації процесу автоматизації бюджету ВП «Шепетівська дистанція колії».....	76

3.4 Оптимізування витрат бюджетних коштів публічної організації шляхом підвищення ефективності виробничих процесів.....	91
Розділ 4. СПЕЦІАЛЬНА ЧАСТИНА.....	99
4.1 Дослідження особливостей діяльності Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» як важливої складової залізничної галузі України.....	99
4.2 Нормативно правова база діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії».....	105
Розділ 5. ОБГРУНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ.....	110
5.1 Удосконалення процесу бюджетування витрат на інновації.....	110
5.2 Формування служби організації та проведення закупівель публічної організації.....	113
5.3 Проведення процесу автоматизації бюджетного обліку ВП «Шепетівська дистанція колії».....	115
5.4 Оптимізування витрат бюджетних коштів публічної організації шляхом підвищення ефективності виробничих процесів.....	120
Розділ 6. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ	126
Розділ 7. ЕКОЛОГІЯ.....	143
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	149
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	151
ДОДАТКИ.....	159

ВСТУП

Система управління публічними коштами є основою сталого розвитку країни. На сьогоднішній день в умовах децентралізації, наповнення бюджетів публічних організацій та органів місцевого самоврядування складається непроста ситуація яка вимагає багатосторонньої реформи з покращення наповнення бюджетів публічних організацій та ефективного використання публічних фінансів.

В умовах посилення впливу внутрішніх і зовнішніх викликів у фінансово-економічному середовищі країни зростає значення системи управління публічними фінансами як основи для розвитку інших сфер реалізації державної політики. Практика використання системи бюджетного управління показує, що у цілому, бюджетування більше пристосоване для вирішення оперативних тактичних питань але не для цілей стратегічного управління. Розроблювальна стратегія розвитку публічної установи не може контролюватися в короткостроковому періоді. У той же час сучасний процес складання бюджетів в установі мало пов'язаний зі стратегічними цілями.

На нинішньому етапі розвитку ринкової економіки України та її інтеграції з Європейським Союзом великого значення набуває підвищення ефективності системи управління публічними фінансами, зокрема, потрібен пошук нових підходів до поліпшення її функціонування. Без глобальної модернізації системи державних фінансів, зміцнення відповідних інституцій, знищення умов для корупції не буде досягнуто високої ефективності важелів стимулювання економічного розвитку

Причиною цього є відсутність особистої фінансової культури населення через успадкування тоталітарної системи державного управління, в котрій поняття «публічні фінанси» фактично не існувало, а кошти були непідконтрольні народу і належали виключно державі.

Об'єкт дослідження – Виробничий підрозділ «Шепетівська дистанція колії», що є відособленим структурним підрозділом АТ «Південно-Західна

залізниці» та відповідно до наказу Міністерства транспорту України №46 від 11.02.1997р. входить до складу служби колії державного підприємства АТ «Південно - Західної залізниці.

Залізничний транспорт України є однією з найважливіших областей логістичних послуг у країні. Він має велике значення для розвитку економіки, підвищення ефективності всього виробництва товарів та послуг країни.

Своєчасність і ефективність перевезень вантажів і пасажирів чим безпосередньо займається об'єкт дослідження у великому ступені залежать від належного технічного стану колії. Планомірний ріст і постійне удосконалювання технічної озброєності колії та штучних споруджень, їхнє утримання у межах норм і допусків досягаються проведенням комплексу основних робіт.

Предметом дослідження є процеси формування та управління публічними фінансами та системою бюджетування в цілому.

Методами дослідження теоретичної та методологічної основи дослідження становлять загальні положення економічної теорії, наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених з питань публічних фінансів, управління проектами, стратегічного менеджменту, економіки підприємства. У магістерській роботі використано загальнонаукові і спеціальні методи дослідження: теорії системи публічного фінансування і систем бюджетування публічних організацій, аналіз – для ідентифікації чинників впливу зовнішнього середовища на процес формування та розподілення коштів публічної установи; методу порівняння – для уточнення понятійно-категоріального апарату, оцінювання та впорядкування підходів щодо структуризації категорій ефективності, аналізу діяльності установ публічної сфери України; економіко-статистичного й порівняльного аналізу – для виявлення тенденцій розвитку і структурних змін у діяльності «Південно-Західної залізниці» у цілому та досліджуваного підрозділу зокрема; факторного та логічного аналізу – при діагностуванні та структуризації факторів впливу, ідентифікації проблем управління публічними фінансовими ресурсами досліджуваної організації; графічний – для візуалізації результатів дослідження;

узагальнення – для обґрунтування ефективності удосконалення системи управління публічними фінансами; абстрактно-логічний – для здійснення теоретичних узагальнень і формування висновків за результатами дослідження.

Метою даної роботи є узагальнення теоретико-методологічних підходів до методів управління публічними фінансами та їх подальший розвиток у контексті децентралізації державного управління, а також розроблення та впровадження нових та сучасних методів бюджетування публічних установ.

Відповідно до мети дослідження були визначені такі основні завдання:

- дослідити теоретичні засади формування та функціонування публічних фінансів і системи бюджетування публічної організації;
- провести аналіз особливостей формування та розподілення публічних коштів ВП «Шепетівської дистанції колії»;
- здійснити загальну характеристику та аналіз організаційної структури управління об'єкта дослідження;
- провести дослідження публічних закупівель публічної установи та ефективність даних закупівель;
- провести розроблення проекту оптимізування витрат бюджетних коштів публічної організації шляхом підвищення ефективності виробничих процесів досліджуваного підприємства;
- здійснити обґрунтування доцільності впровадження програмного забезпечення компанії «SAP SE» для оптимізації та покращення використання публічних коштів;
- провести дослідження економічної доцільності впровадження та удосконалення процесу бюджетування витрат на інновації у діяльності установи.

Для досягнення поставленої мети були використані нормативні і законодавчі акти, праці спеціалістів і науковців, статистичні дані, дослідницькі статті в періодичній літературі. Крім цього використовувалися також практичні дані ВП «Шепетівської дистанції колії» фінансова звітність і усні консультації працівників установи.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПУБЛІЧНИХ ФІНАНСІВ І СИСТЕМИ БЮДЖЕТУВАННЯ ПУБЛІЧНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

1.1 Визначення поняття публічних фінансів та системи бюджетування публічної організації

Публічні фінанси – це суспільні відносини, які пов'язані із задоволенням усіх видів публічного інтересу і виникають у процесі утворення, управління, розподілу (перерозподілу) та використання фондів коштів держави, місцевого самоврядування та фондів коштів, за рахунок яких задовольняються суспільні інтереси, визнані державою або органами місцевого самоврядування, незалежно від форми власності таких фондів. Публічні фінанси регулюються шляхом встановлення владних приписів держави або органів місцевого самоврядування щодо утворення, розподілу (перерозподілу) та використання зазначених фондів коштів, а також щодо контролю за цими процесами.

Розглянувши еволюцію системи публічних фінансів та процес утворення нових видів публічних фондів як матеріальної основи публічних фінансів, визначимо сучасну систему публічних фінансів та, відповідно, публічних видатків в Україні.

Сучасна система публічних фінансів України є підсистемою фінансової системи України, яка має окремі ланки, що утворюються групами фінансових відносин, яким притаманні специфічні особливості і які виникають у процесі утворення, управління, розподілу (перерозподілу) та використання публічних і приватних фондів коштів, які існують у державі.

Сучасна система публічних фінансів в Україні включає такі ланки:

1) публічні фінанси – складаються із суспільних відносин, які виникають з приводу утворення, управління, розподілу (перерозподілу) та використання публічних фондів коштів;

2) публічні фінанси місцевого самоврядування – складаються із суспільних відносин, які виникають з приводу утворення, управління, розподілу (перерозподілу) та використання публічних фондів коштів місцевого самоврядування всіх видів;

3) публічні фінанси суспільного (соціального) призначення – складаються із суспільних відносин, які виникають з приводу утворення, управління, розподілу (перерозподілу) та використання публічних фондів коштів, за рахунок яких задовольняються суспільні (соціальні) інтереси, визнані державою або органами місцевого самоврядування, та які не є державною чи комунальною власністю.

Матеріальною основою системи публічних фінансів України є такі публічні фонди коштів:

- 1) публічні фонди не комерційних організацій;
- 2) публічні фонди коштів місцевого самоврядування;
- 3) публічні фонди коштів, за рахунок яких задовольняються суспільні інтереси, визнані державою або органами місцевого самоврядування, та які не є державною чи комунальною власністю.

До публічних фондів коштів держави в Україні належать:

1) державний бюджет України, включаючи кошти спеціального фонду Державного бюджету України, у тому числі Фонд України соціального захисту інвалідів, що формується та витрачається відповідно до Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів»;

2) державні позабюджетні фонди:

3) Пенсійний фонд України;

4) Фонд гарантування вкладів фізичних осіб, який утворюється за рахунок обов'язкових відрахувань комерційних банків згідно із законодавством України;

5) інші позабюджетні грошові фонди, кошти яких є державною власністю та які утворюються відповідно до законодавства;

б) спеціальні фонди грошових коштів і резерви Національного банку України та інших кредитних організацій, які засновані на праві державної власності;

7) фонди коштів державних підприємств, установ та організацій.

До публічних фондів коштів місцевого самоврядування в Україні належать такі фонди коштів:

1) бюджети місцевого самоврядування, включаючи спеціальні бюджетні фонди цільового призначення;

2) позабюджетні фонди органів місцевого самоврядування;

3) фонди грошових коштів комунальних банків, якщо їх статутний капітал утворюється за рахунок коштів місцевого самоврядування;

4) фонди коштів комунальних (муніципальних) підприємств, установ та організацій.

До публічних фондів коштів соціального призначення, які не є державною чи комунальною власністю, та за рахунок яких задовольняються суспільні інтереси, визнані державою, в Україні належать:

1) публічні солідарні фонди коштів обов'язкового соціального страхування, а саме:

2) Фонд загальнообов'язкового державного соціального страхування на випадок безробіття;

3) Фонд соціального страхування від нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань;

4) Фонд соціального страхування з тимчасової втрати працездатності.

5) публічні накопичувальні фонди коштів обов'язкового соціального страхування, а саме: недержавні пенсійні фонди, через які здійснюється накопичення, інвестування, розподіл та використання коштів обов'язкового державного накопичувального пенсійного страхування (коштів другого рівня пенсійної системи).

Поява зазначених вище публічних фондів коштів зумовила чітке виокремлення нових видів публічних видатків. Отже, спираючись на

запропоновану систему публічних фондів коштів можна запропонувати таку систему публічних видатків у сучасній Україні:

- 1) публічні видатки держави;
- 2) публічні видатки місцевого самоврядування;
- 3) публічні видатки соціального призначення.

При цьому до публічних видатків держави належать:

1) видатки Державного бюджету України, включаючи видатки спеціального фонду Державного бюджету України;

2) видатки державних позабюджетних фондів коштів соціального призначення:

3) видатки Пенсійного фонду України;

4) видатки Фонду гарантування вкладів фізичних осіб, який утворюється за рахунок обов'язкових відрахувань комерційних банків згідно з законодавством України;

5) видатки інших позабюджетних грошових фондів, кошти яких є державною власністю;

6) видатки спеціальних фондів грошових коштів і резервів Національного банку України та інших кредитних організацій, які засновані на праві державної власності;

7) видатки фондів грошових коштів підприємств, установ та організацій, заснованих на державній формі власності.

До публічних видатків місцевого самоврядування належать:

1) видатки бюджетів місцевого самоврядування, включаючи видатки спеціальних бюджетних фондів цільового призначення;

2) видатки позабюджетних фондів органів місцевого самоврядування (у випадках, коли їх утворення дозволяється законодавством);

3) видатки спеціальних фондів грошових коштів та резервів комунальних банків, якщо їх статутний капітал утворюється за рахунок коштів місцевого самоврядування ;

4) видатки фондів грошових коштів підприємств, установ та організацій, заснованих на комунальній (муніципальній) формі власності.

До публічних видатків соціального призначення, які не є державною чи комунальною власністю, в Україні належать:

1) видатки публічних солідарних фондів коштів обов'язкового соціального страхування, а саме:

2) видатки фонду загальнообов'язкового державного соціального страхування на випадок безробіття;

3) видатки фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань;

4) видатки фонду соціального страхування з тимчасової втрати працездатності

5) видатки публічних накопичувальних фондів коштів обов'язкового соціального страхування, а саме: видатки недержавних пенсійних фондів, через які здійснюється накопичення, інвестування, розподіл та використання коштів обов'язкового державного накопичувального пенсійного страхування (коштів другого рівня пенсійної системи) [1].

При цьому, необхідно відмітити значне ускладнення внутрішньої структури публічних видатків держави та місцевого самоврядування. Так, відповідно до ст. 82 Бюджетного кодексу України всі публічні видатки на здійснення повноважень, що виконуються за рахунок коштів державного бюджету та місцевих бюджетів, розподілилися на три групи:

1) видатки на забезпечення конституційного ладу держави, державної цілісності та суверенітету, незалежного судочинства, а також інші передбачені Бюджетним кодексом України видатки, які не можуть бути передані на виконання Автономній Республіці Крим та місцевому самоврядуванню;

2) видатки, які визначаються функціями держави та можуть бути передані до виконання Автономній Республіці Крим та місцевому самоврядуванню з метою забезпечення найбільш ефективного їх виконання на основі принципу субсидіарності;

3) видатки на реалізацію прав та обов'язків Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування, які мають місцевий характер та визначені законами України.

Розглянемо більш детально призначення та причини виникнення кожного з цих видів публічних видатків. Основні повноваження держави, Автономної Республіки Крим, місцевого самоврядування, а також функції, віднесені до їх компетенції, визначаються в Конституції України. Повноваження та функції, покладені на органи місцевого самоврядування, деталізуються в Законі України «Про місцеве самоврядування в Україні». При виконанні будь-яких повноважень та функцій виникають відповідні видатки.

Частина повноважень та функцій, які відповідно до Конституції України закріплені за державою, виконується безпосередньо законодавчими органами, судовими органами та органами державної влади – міністерствами та відомствами, а також державними організаціями, і не може бути передана на виконання органам Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування. Ці повноваження та функції і є власними повноваженнями та функціями держави. Внаслідок того, що їх виконання не може бути передано органам Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування, видатки, пов'язані з виконанням цих повноважень і функцій, також не можуть бути передані до бюджетів Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування. Ці видатки є публічними видатками на виконання власних повноважень держави, які не можуть бути передані державою на виконання органам Автономної Республіки Крим або органам місцевого самоврядування. І відповідно до частини першої ст. 83 Бюджетного кодексу України вони фінансуються за рахунок коштів Державного бюджету і безпосередньо з Державного бюджету.

Інша частина повноважень та функцій держави згідно із ст. 119 Конституції України виконується місцевими державними адміністраціями на відповідній території. Окремі повноваження органів виконавчої влади також можуть надаватися органам місцевого самоврядування законом відповідно до ст. 143 Конституції України. При цьому держава зобов'язана фінансувати здійснення цих

повноважень у повному обсязі за рахунок коштів Державного бюджету України. Функції держави доцільно передавати на виконання органам Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування, якщо це дозволить покращити ефективність їх виконання, не збільшуючи обсяг необхідних для цього видатків. Вважається, що функції, які пов'язані з наданням населенню основних соціальних послуг (комунальні послуги, послуги дошкільної та загальної середньої освіти, первинної медичної допомоги тощо), найбільш якісно надають органи, максимально наближені до безпосереднього споживача таких послуг. Принцип максимального наближення надавачів послуг до безпосередніх споживачів цих послуг є принципом субсидіарності [5].

Повноваження та функції держави, які відповідно до ст. 119 Конституції України, ст. 25–38 та 43 Закону України "Про місцеве самоврядування в Україні" і ст. 82 Бюджетного кодексу України передаються на виконання органам Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування, називаються делегованими державними повноваженнями.

Останнім часом бюджетування все більш активно використовують у практиці управління діяльністю публічної організації, у тому числі в управлінні її фінансовими ресурсами. Це дозволяє оптимізувати фінансові активи, вирішити проблему своєчасного поповнення капіталу, забезпечити своєчасне надходження коштів, оптимізувати процес надання послуг.

Актуальність дослідження обумовлена тим, що у складі державних управлінських інструментів досягнення цілей – одне із провідних місць повинне зайняти бюджетування. За допомогою бюджетів визначається потреба у ресурсах, оптимізуються видатки, відбувається балансування показників діяльності всіх розпорядників коштів, обґрунтовується можливість розвитку окремих галузей у визначених планових кількісних параметрах

Теорія бюджетування публічних (державних) організацій розглядаються в роботах українських та зарубіжних науковців. Це такі вчені як: Андропова А., Бандурка О., Беляєв Ю., Бень Т., Білик М., Бланк І., Брейлі Р, Бурмістров Г., Бурцев В., Ван Хорн Дж.К., Вербовецька С., Віхров А., Віниченко М., Гладких Д.,

Гриценко А., Джай К. Шим, Дмитрієва І., Зятковський І., Іванов Р., Кириченко О., Савчук В., Росс С., Тарасюк М., Терещенко О., Харко А., Хруцький В., Череп А., Черніков А., Шаховська Л., Хохлов В., Кулакова О., Шеремет А. та інші.

Визначення місця бюджетування в системі управління фінансовими ресурсами публічних установ вивчається багатьма науковцями, проте мало дослідженими залишаються проблеми його застосування у сфері управління фінансовими ресурсами держави.

Управління державними фінансами являє собою найбільш важливу частину бюджетної політики держави, реалізація якої значною мірою залежить від загального стану бюджетного процесу: порядку планування, затвердження та виконання бюджету, а також контролю за його здійсненням. У світовій фінансовій науці цей процес одержав назву бюджетування.

В основі концепції бюджетування лежить прагнення забезпечити його успішне функціонування шляхом:

- 1) узгодження поточних і стратегічних планів;
- 2) створення системи інформаційного супроводу процесу та забезпечення менеджерів різних рівнів управління необхідними даними в оптимальні терміни;
- 3) формування системи контролю за виконанням фінансових планів.

Розглядаючи організаційно–економічний зміст бюджетування на мікроекономічному рівні з методологічних позицій, за необхідне є виділення його принципових змістовних особливостей та ознак. Бюджетування:

- 1) це інструмент досягнення мети;
- 2) являє собою управління на основі збалансованих фінансових показників;
- 3) управлінням на основі бюджетів;
- 4) охоплює повний контур управління організацією;
- 5 пов'язане з усіма рівнями управління організацією;
- 6) здійснюється безперервно і на регулярній основі.

На базі зазначених принципів можна виділити три основні методологічні складові бюджетування:

- 1) економічна категорія, що володіє змістом і понятійним апаратом;

- 2) комплексна функція і невід'ємна частина діяльності з управління;
- 3) самостійний управлінський процес і цілісна система.

На рівні держави під бюджетуванням розуміється систематична і конструктивна діяльність органів державної влади і управління. Така діяльність ґрунтується на специфічних факторах владного впливу на об'єкт управління і на загальних принципах державного управління, метою якого є узгодження інтересів суспільства, держави та суб'єктів господарювання.

Бюджетування в системі державного управління є одним з основних елементів управлінського циклу, який являє собою систему формування і розподілу бюджетних ресурсів, необхідних для реалізації суб'єктом управління покладених на нього функцій. Поняття «бюджетування» у вузькому сенсі можна визначити як процес формування, погодження, затвердження, виконання та контролю за виконанням бюджету.

Особливості бюджетування в державному управлінні:

- 1) на його основі забезпечується перевірка дотримання та виконання нормативно встановлених завдань і рішень; – воно спрямоване на цільове, раціональне та більш ефективне використання фінансових коштів;

- 2) з його допомогою можна домогтися підвищення ефективності роботи державних органів через вдосконалення їх структури та оптимізації управлінського впливу [2].

Таким чином, під бюджетуванням слід розуміти постійно діючий процес управління, не пов'язаний виключно з розподілом бюджетних коштів. Бюджетування включає в себе основні функції управління, але при цьому не втрачає свого самостійного значення. Воно забезпечує спостереження за перебігом процесів на рівні об'єктів управління, за їх відповідністю заданим програмам (рис. 1.1).

За способом контрольного впливу на бюджетну систему всі методи розподіляються на основі двох концепцій бюджетного управління – витратною і результативною. Бюджетування, яке орієнтоване на контроль витрат (витратна концепція), основна увага звертає на управління і детальний контроль витрат (в

умові неявно заданих результатів). Метою такого бюджетування є твердження (розподіл) суми витрат по кожному з державних органів.

Витратній концепції відповідають дві моделі бюджетування:

- кошторисне фінансування;
- концепція фінансування програм.

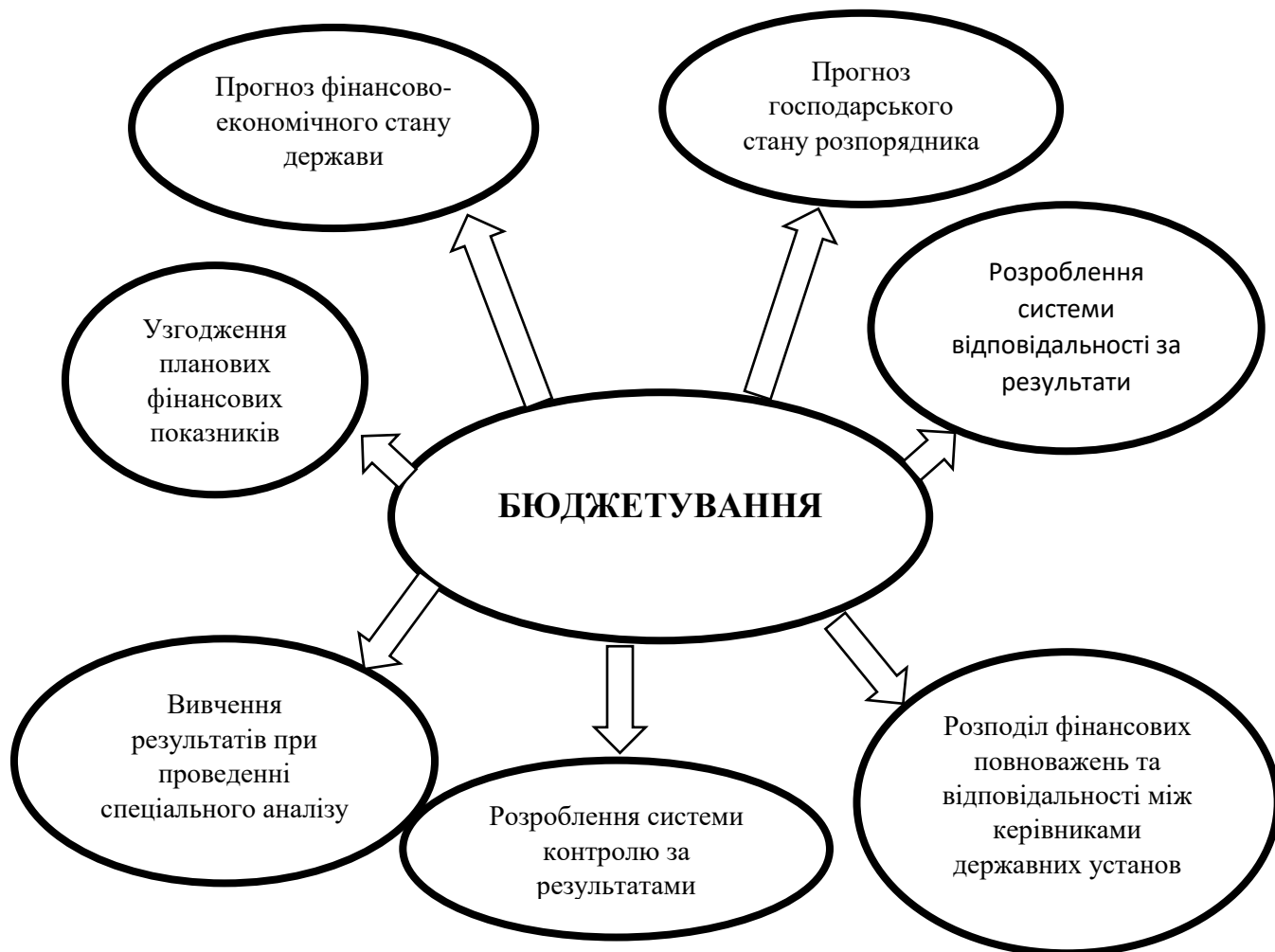


Рисунок 1.1 – Основні цілі бюджетування [2]

Бюджетування, яке орієнтоване на результати діяльності (результативна концепція), можна визначити як систему бюджетного планування, що пов'язує понесені витрати з очікуваної від них віддачею, а також з їх соціальною та економічною ефективністю. У цьому випадку метою бюджетування є ресурсне забезпечення виконання поставлених перед державними органами цілей і завдань. Даний вид бюджетування приносить акцент з витрат державних ресурсів

(постатейне бюджетування) на виконання державних функцій, здійснення діяльності та досягнення результатів (рис. 1.2).

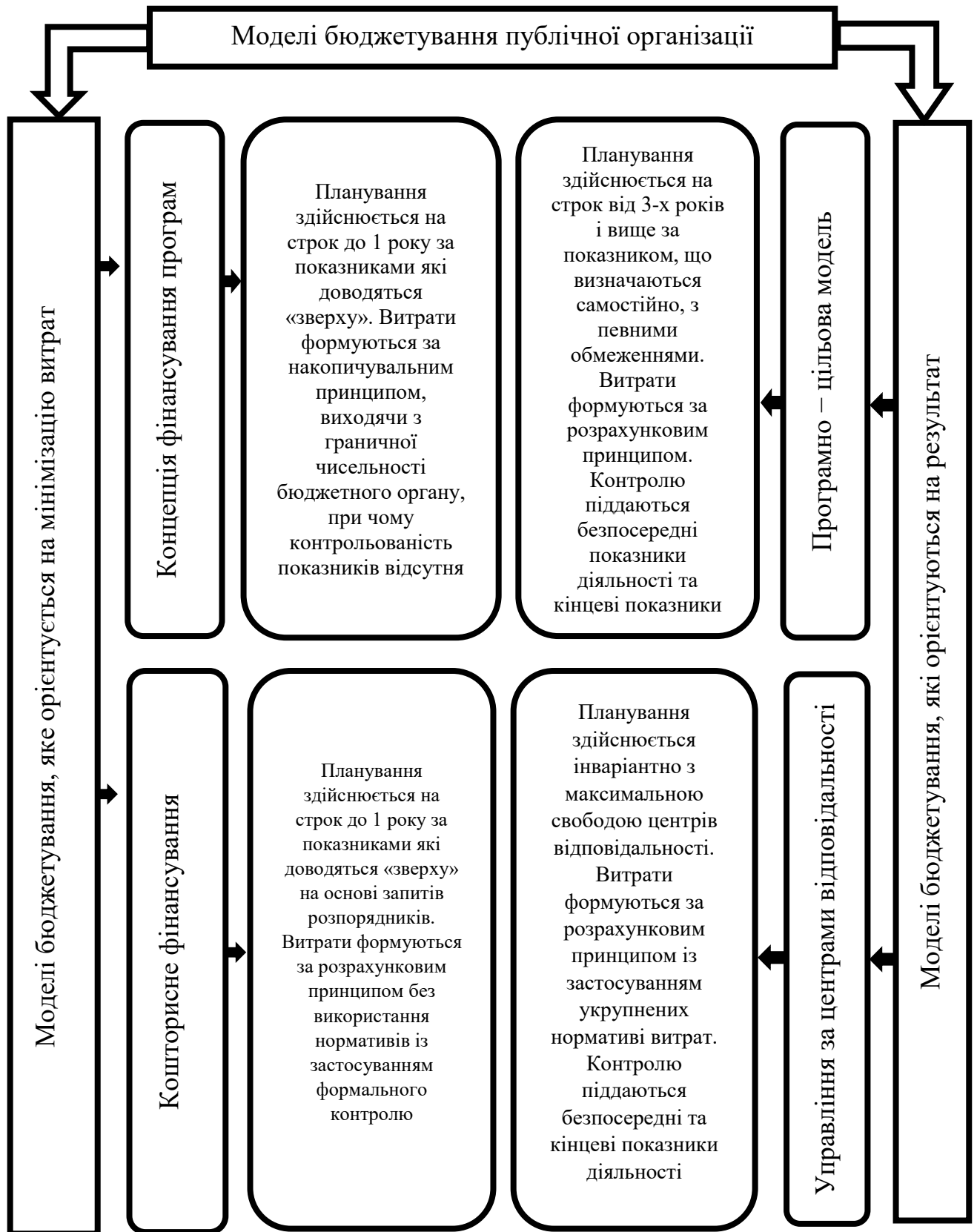


Рисунок 1.2 – Типологія моделей бюджетування публічних організацій [2]

Отже, розглядаючи моделі бюджетування публічної організації, можна дійти до висновку, що оптимальною для застосування в тимчасових умовах України є концепція бюджетування, орієнтованого на результати, з використанням програмно-цільового методу, що дозволяє виробляти розподіл бюджетних коштів у відповідності з основними пріоритетами соціально-економічної політики і в безпосередній залежності від досягнутих результатів. Застосування подібної концепції призводить, з одного боку, до ефективного використання бюджетних ресурсів, а з іншого – до підвищення ефективності діяльності державних органів влади і управління.

1.2 Динаміка визначення, структури та застосування публічних фінансів у контексті процесів реформування

Значну роль у розвитку як країни в цілому так і публічної організації відіграють публічні державні фінанси. В умовах ринкової економіки завдяки державним фінансам здійснюється державне регулювання та фінансування програм, які спрямовані на підтримку конкурентоспроможності бізнесу, забезпечення стандартів життєдіяльності громадян, проведення реформ оновлення економічної системи в цілому. В періоди поглиблення кризових явищ в економіці, при проведенні структурної перебудови господарського комплексу країни, реалізації програм економічного зростання, впровадження системи міжнародного співробітництва та інноваційного розвитку економіки ця роль зростає.

Для країн із перехідною економікою актуальними стають питання розвитку державних фінансів, адже вони повинні розв'язувати проблеми формування ринкової економіки, фінансово забезпечувати проведення реформ майже в усіх сферах діяльності. Використання ресурсів, накопичених у секторі державних фінансів, сприяє забезпеченню стабільності розвитку країни в економічній,

соціальної, політичній та інших сферах, підтримки цінової й валютної стабільності.

У зарубіжних країнах у після кризовий період було взято курс на проведення більш жорсткої політики щодо розвитку державних фінансів. Вона полягала в обмеженні витрат у державному секторі, консолідації бюджетної системи, підвищенні фінансової дисципліни та ефективності витрачання державних ресурсів, вжитті заходів, спрямованих на реформування пенсійної системи, посиленні контролю формування й використання активів сектору державних фінансів, створенні (розширенні) стабілізаційних фондів. Метою такої політики стало зменшення дефіциту державних фінансів, обмеження державних запозичень і державного боргу.

Негативні явища, які спостерігаються у всіх сферах українського суспільства, зумовлені не лише помилками та прорахунками в економіці держави, але й неефективністю управлінських дій у системі публічних фінансів. Послаблення державно управлінських функцій та низька якість управлінських технологій, що реалізуються у фінансовій сфері, свідчать про те, що система державних фінансів потребує принципово нових підходів до використання фінансових ресурсів у напрямі їх раціонального розміщення та ефективного використання.

Оскільки Україна прагне стати повноцінним членом європейського суспільства на засадах демократизму та правової і соціально орієнтованої держави, то усі сфери її життєдіяльності повинні відповідати нормам та стандартам цивілізованого суспільства. І саме сфера публічних фінансів є тим сегментом у державі, який потребує нових управлінських підходів і пошуку нових шляхів покращення використання державних коштів. Ця проблема є актуальною і нагальною у сучасних реаліях, тому вимагає посиленої уваги та скоординованих зусиль як державних органів влади, так і науковців та фахівців із досліджуваного питання.

Запорукою прогресивного розвитку будь-якої держави є ефективне використання фінансових ресурсів. Саме створення самодостатньої фінансової

системи є ключовим завдання управління державних та місцевих органів влади і досягається шляхом ефективного управління публічними фінансами.

Управління публічними фінансами повинно забезпечувати утворення та розподіл публічних централізованих і децентралізованих фондів коштів, які є необхідними для виконання державою та органами місцевого самоврядування своїх функцій. Для обґрунтування підходів, на основі яких можна аналізувати ефективне управління публічними фінансами, потрібно, насамперед, визначитися із сутністю цього поняття, розглянувши підходи науковців до його трактування.

Найбільш загальне визначення можна знайти у Л. Фокші, де система публічних фінансів представлена як сукупність централізованих та децентралізованих фондів, які знаходяться в тісному взаємозв'язку, зберігаючи при цьому відносну самостійність [3]. Тут можуть виникати сумніви щодо достовірності цієї дефініції, адже існують публічні фонди, які не є об'єктом державного управління.

Узагальнене трактування подає і М. Карлін, який розуміє публічні фінанси як сукупність державних та місцевих фінансів, оскільки вони спільно використовуються населенням на державному чи місцевому рівнях [4]. На нашу думку, це надто спрощене розуміння публічних фінансів адже воно не враховує управлінських аспектів, які обов'язково повинні бути присутні в процесі формування, розподілу та використання публічних фінансів.

Дещо детальніше розглядає публічні фінанси А. Нечай, поділяючи їх на публічні фінанси держави, органів місцевого самоврядування та публічні фінанси суспільного призначення [5]. У схожому контексті подають свою думку С. Вдовенко та Ю. Шульга, які визначають публічні фонди грошових коштів держави, місцевого самоврядування та публічні фонди грошових коштів суспільного призначення [6].

Якщо у першому та другому випадку трактування публічних фінансів не викликає сумніву, то в третьому випадку фонди суспільного призначення доцільно розуміти як відмінні від державної та комунальної форми власності об'єкти, що нашою думкою є приватний тип власності таких фондів. На

нашу думку, це може викликати запитання та інколи суперечності й неоднозначність у поясненні сутності публічних фінансів як об'єкта державного управління.

Склад публічних фінансів визначається й у Законі України “Про відкритість використання публічних коштів”, згідно з яким до публічних коштів належать:

- 1) кошти державного бюджету України та місцевих бюджетів;
- 2) кредитні ресурси, надані під державні та місцеві гарантії;
- 3) кошти Національного банку та інших державних банків, державних цільових коштів, Пенсійного фонду та фондів загальнообов'язкового соціального страхування;
- 4) кошти суб'єктів господарювання державної та комунальної власності, отримані ними від їхньої господарської діяльності.

Отже, в зазначеному вище законі прописано, що до публічних фінансів належать об'єкти не лише державної, але й комунальної власності. На нашу думку, в умовах здійснюваної в Україні децентралізації поняття комунальної власності повинно набути. Таким чином, ситуація у сфері використання публічних і, зокрема, державних фінансів залишається нестабільною. Значний дефіцит бюджету зумовлений відсутністю жорстких бюджетних правил, які діють у розвинутих країнах ЄС, та зловживаннями з боку тих, хто має доступ до використання бюджетних коштів.

Загалом, аналіз управління публічними фінансами в Україні дає змогу виявити такі основні проблеми, які існують у цій сфері:

- 1) значна неструктурованість та нечіткість нормативно-правової бази дає можливість посадовцям та іншим суб'єктам, відповідальним за перерозподіл державних коштів, зловживати у процесі виконання своїх обов'язків та повноважень;
- 2) в країні відсутній єдиний простір адміністративно-правового регулювання управління публічними фінансами;

3) бюджетне адміністрування як важливий аспект використання бюджетних коштів потребує чіткої регламентації на законодавчому рівні;

4) норми, які визначають процедури щодо розподілу та перерозподілу фінансових ресурсів, часто потребують удосконалення та приведення у відповідність із сучасними вимогами та євроінтеграційними прагненнями України.

Поряд із розглянутими, вважаємо, що основними проблемами є неупорядкованість управлінських відносин у сфері публічних фінансів, дублювання повноважень владних інституцій, бюрократизм та корупція, що дає підставу стверджувати про нагальну необхідність формування нових підходів до використання коштів публічних фондів та оптимального розподілу функцій між органами влади.

Питання покращення управління публічними фінансами завжди було актуальним не лише в Україні, але й в інших країнах – насамперед це стосується країн, що перебувають на шляху економічного розвитку. Відповідно до цього, авторитетні світові організації здійснюють дослідження, на основі яких пропонують своє бачення ситуації та шляхи її поліпшення. Так, на основі кількісного аналізу конкретних східно- та центральноєвропейських країн Всесвітнім банком зроблено висновок, що економічне зростання в державі можна пришвидшити шляхом скорочення дефіциту бюджету, підвищення ефективності здійснення державних видатків та ширшого використання податків, які мають стимулювальну та регулювальну, а не суто фіскальну функції.

Очевидно, що на основі цих висновків можна запропонувати такі напрями підвищення ефективності управління публічними фінансами в Україні:

1) впровадження в життя державної політики, спрямованої на скорочення бюджетного дефіциту, та ефективне формування, використання і перерозподіл публічних фінансів;

2) в межах цієї політики розробка механізмів ефективного використання державних ресурсів на основі публічного управління;

3) удосконалення способів правового регулювання публічного управління в Україні загалом, що дасть змогу удосконалити і управління в сфері публічних фінансів.

1.3 Особливості впровадження єдиного веб-порталу з інформацією щодо витрачання державних коштів в Україні

Одна з найбільших проблем української влади, яка є першопричиною корупції – її закритість. Більшість інформації щодо використання коштів платників податків ніде не публікується, що створює умови для махінацій. Для вирішення цієї проблеми експерти Центру «Ейдос» розробили законопроект, який отримав назву «Про відкритість використання публічних коштів». Закон передбачав створення єдиного веб-порталу з усією інформацією щодо витрат коштів державного та місцевих бюджетів, державних та комунальних підприємств, спеціальних фондів тощо. Закон був розроблений експертами Центру «Ейдос» іще навесні 2013 року і в травні 2013 року був внесений до Верховної Ради. У червні 2014 року Верховна Рада прийняла Закон у першому читанні і лише 11 лютого 2015 року – у другому читанні та в цілому. Це сталося всупереч колосальному спротиву, який чинили деякі політичні сили і стало можливим завдяки масштабній адвокаційній кампанії Центру, яка тривала майже два роки. 23 березня Прем'єр-міністр України Арсеній Яценюк підписав Розпорядження щодо затвердження календарного плану з впровадження закону.

Основні законодавчі та нормативні засади для створення проекту:

- 1) закон України «Про відкритість використання публічних коштів»;
- 2) план заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку "Україна - 2020" у 2015 році п. 95;
- 3) «Впровадження інтегрованої інформаційно-аналітичної системи "Прозорий бюджет" з метою забезпечення доступності інформації про державні фінанси для суспільних потреб із забезпеченням відкритої звітності за всіма коштами, використаними отримувачами бюджетних коштів..»;

4) коаліційна угода Парламенту VIII скликання п. 2.5.10.: «Запровадження системи «Прозорий бюджет» з метою забезпечення доступності інформації про державні фінанси для суспільних потреб [7].

Метою проекту є створити відкритого ресурсу E-Data [8] (адреса Порталу: <http://edata.gov.ua>), який забезпечить повну прозорість державних фінансів та задовольнить право громадськості на доступ до інформації. З 15 вересня 2015 року на порталі оприлюднюються всі трансакції Державної казначейської служби, з листопада на ньому доступна інформація про використання коштів державного і місцевих бюджетів, а у січні інформацію почали розкривати суб'єкти господарювання державної і комунальної власності, у статутному капіталі яких державна або комунальна частка акцій (часток, паїв) перевищує 50 відсотків.

Перший модуль проекту: «SPENDING» [9] через який реалізовано Закон України «Про використання публічних коштів». У вересні 2015 року було створено Офіційний портал публічних фінансів України на якому оприлюднюються:

- 1) трансакції казначейства;
- 2) звітність та договори розпорядників, державних цільових фондів, державних та комунальні підприємств.

Завдяки запуску першого модуля проекту Україна піднялася в світовому рейтингу Global Open Data Index на 54 місце з 122 країн світу.

Другий модуль: «OPEN BUDGET» 11 січня 2016 року Кабінет Міністрів затвердив концепцію «Прозорого бюджету» [10].

«Прозорий бюджет» – це інтегрована інформаційно-аналітична система, яка є інструментом управління публічними коштами.

Створення системи «Прозорий бюджет» забезпечить:

- 1) підвищення ефективності використання бюджетних коштів;
- 2) зменшення вірогідності зловживань та вчинення корупційних дій на всіх етапах бюджетного процесу;
- 3) підвищення міжнародного рейтингу України за Індексом відкритості бюджету;

4) надасть доступ до інформації для громадян про бюджетні процеси та виконання бюджету;

5) система «Прозорий бюджет» буде включати в себе усі складові управління публічними коштами. Серед основних можна виділити розділи: державного та місцевого бюджетів, аналітику, системи контролю, розділи оприлюднення інформації для громадськості та розділи, пов'язані з методологією і навчанням.

Головним драйвером реалізації модулю «Прозорий бюджет» буде система KPI (Key performance indicator / ключові показники ефективності).

Складовою частиною системи «Прозорого бюджету» є відкритий розділ «Бюджет для громадськості» (OPEN BUDGET), який у серпні 2018 року інтегрувався до публічного веб-порталу «E-data».

У 2018 році забезпечили повний функціонал Інтегрованої інформаційно-аналітичної системи «Прозорий бюджет», яка своєю чергою торкнеться змін бюджетних процесів Міністерства фінансів, автоматизації систем ДФС та Казначейства, автоматизації систем обліку та звітності на місцевих рівнях.

E-Data [8] – це офіційний державний інформаційний портал у мережі Інтернет, на якому оприлюднюється інформація про використання публічних коштів та реалізується ідея прозорого бюджету згідно з Законом «Про відкритість використання публічних коштів».

Портал призначений для вільного та безоплатного задоволення публічного інтересу до інформації щодо контролю, утворення, розподілу та використання публічних коштів розпорядниками та одержувачами коштів Державного бюджету України, бюджету Автономної Республіки Крим і місцевих бюджетів, органами Пенсійного фонду, підприємствами, а також фондами загальнообов'язкового державного соціального страхування (рис. 1.3, 1.4, 1.5).

Портал складатиметься з двох основних компонентів:

1) модуля «Використання публічних коштів», на якому будуть оприлюднюватись транзакції Казначейства та звіти, договори, акти про використання публічних коштів;

2) модуля «Прозорий бюджет», на якому відобразатиметься інформація щодо прозорості бюджетних процедур та працюватимуть інструменти аналізу та контролю бюджету громадянами.

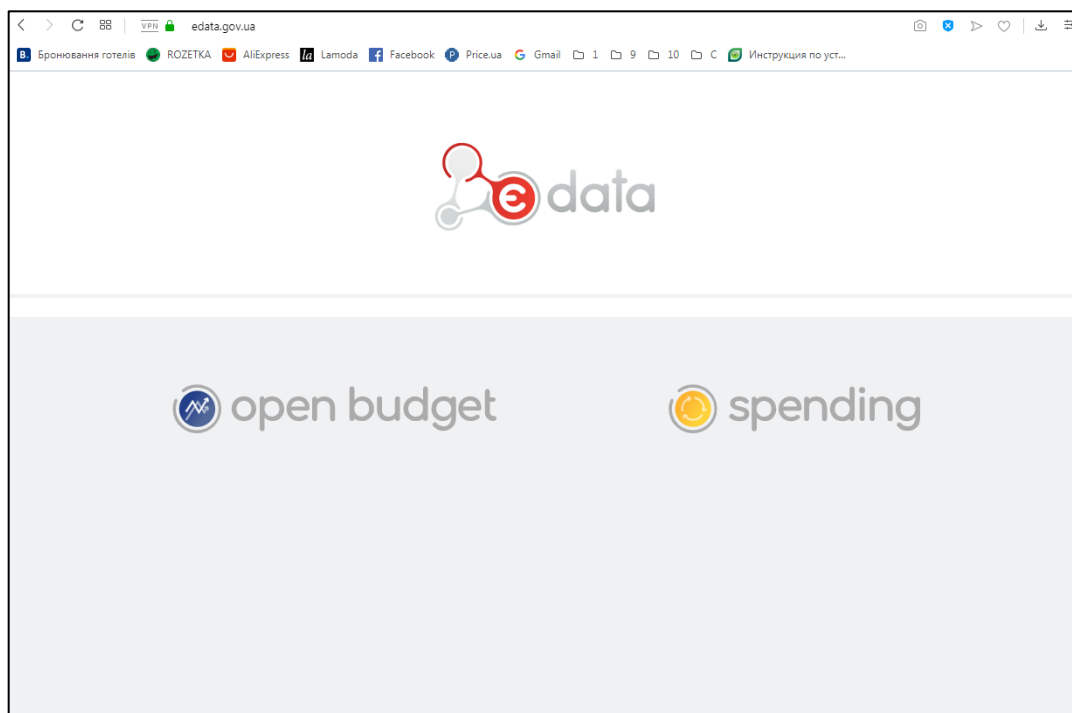


Рисунок 1.3 – Головна інтернет сторінка ресурсу «Є-Data» [8]

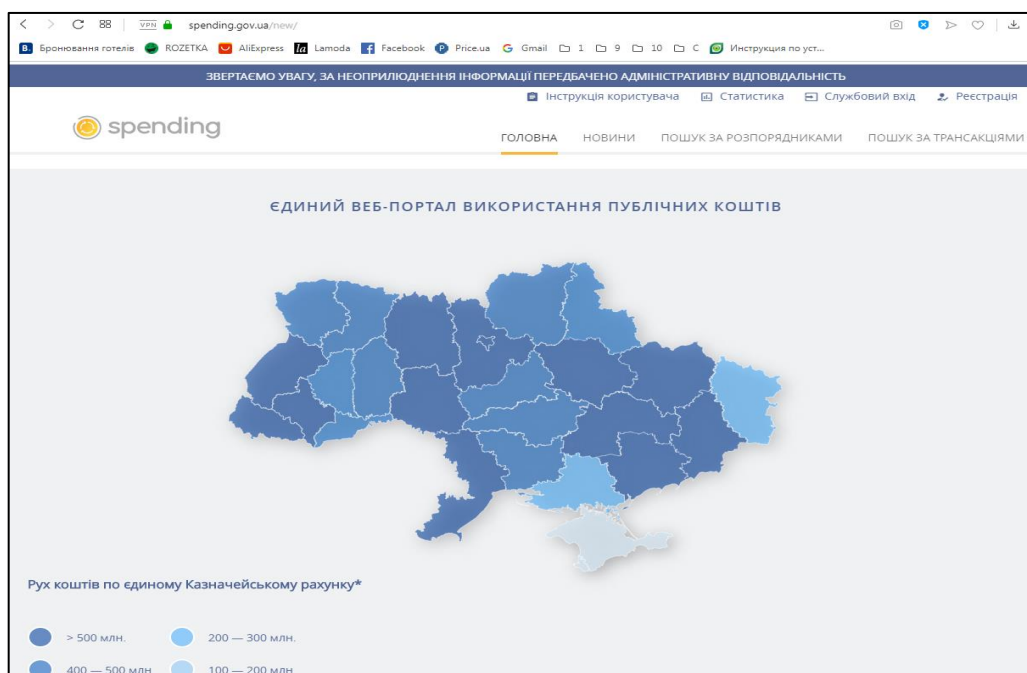


Рисунок 1.4 – Головна інтернет сторінка модуля «Використання публічних коштів» [9]

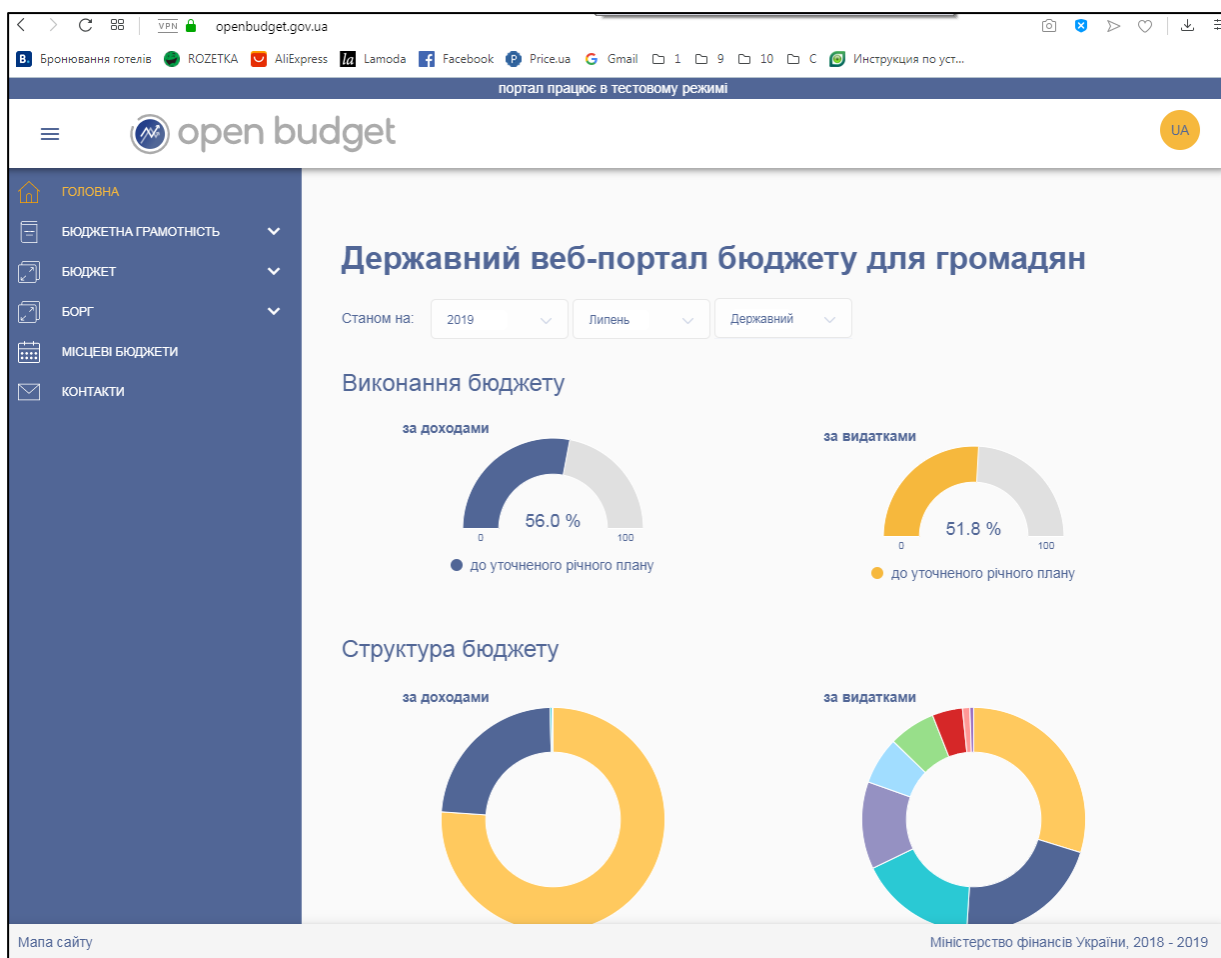


Рисунок 1.5 – Головна сторінка ресурсу модуля «Прозорий бюджет» [10]

Згідно Закону України від 11 лютого 2015 р. № 183-VIII «Про відкритість використання публічних коштів» Кабінет Міністрів України має вжити вичерпних заходів для створення і функціонування єдиного веб-порталу використання публічних коштів (другий абзац пункту 4 розділу II «Прикінцеві та перехідні положення» Закону). Створення єдиного веб-порталу використання публічних коштів також передбачено Планом заходів з виконання рекомендацій ЄС, які містяться у п'ятій доповіді ЄС щодо прогресу України у виконанні Плану дій щодо лібералізації ЄС візового режиму (завдання № 24), затвердженого Прем'єр – міністром України 28 травня 2015 року (доручення Секретаріату Кабінету Міністрів України від 28.05.2015 №20609/15/1-15 [10].

Перелік документів які регламентують створення та функціонування веб-порталу використання публічних коштів є наступним:

1) «Порядок адміністрування єдиного веб-порталу використання публічних коштів» (постанова КМУ від 14 вересня 2015 р. № 694).

2) «Порядок оприлюднення на єдиному веб-порталі використання публічних коштів інформації про платіжні трансакції на єдиному казначейському рахунку» (постанова КМУ від 14 вересня 2015 р. № 676).

3) «Порядок реєстрації суб'єктів надання інформації про використання публічних коштів» - наказу Міністерства фінансів України.

На порталі буде оприлюднено наступні інформаційні ресурси:

1) інформація про кошти державного та місцевого бюджетів;

2) обсяги бюджетних призначень;

3) обсяги видатків та наданих бюджетних кредитів;

4) інформація про укладені договори (вартість, ціна, кількість, обсяг платежів, строк дії тощо);

5) інформація про стан виконання договорів (предмет, виконавець, вартість, ціна, обсяг платежів тощо);

6) кількість службових відряджень та обсяг витрат на них.

7) кошти загальнообов'язкового державного соціального страхування та Пенсійного фонду:

8) обсяги та надходження витрат;

9) інформація про стан виконання договорів (предмет, виконавець, вартість, ціна за одиницю, обсяг і т.д.);

10) інформація про укладені договори за звітний період (вартість, ціна за одиницю, обсяг платежів, кількість, строк дії тощо);

11) кількість службових відряджень та обсяг витрат на них.

Інформація, зазначена в цьому пункті, оприлюднюється щоквартально, не пізніше як за 35 днів після закінчення звітного кварталу, та зберігається в режимі вільного доступу протягом трьох років з дня оприлюднення. Для роботи з порталом E-Data необхідно вміти працювати з веб-браузерами.

1.4 Оптимізування руху публічних фінансів шляхом впровадження системи електронних закупівель «Prozorro»

ProZorro (укр. Прозоро – відкрито, безпосередньо) – системна реформа тендерного процесу в електронних публічних та державних закупівлях в Україні. Система публічних електронних закупівель «Prozorro» виникла під час здійснення реформи державних закупівель. Офіційний слоган реформи: «Всі бачать все».

Метою впровадження реформи було викорінення та системне запобігання корупції, підвищення прозорості процесу здійснення закупівель, перехід на електронний товарооборот, уникнення дискримінації заявок учасників, широке залучення громадськості, запровадження електронного аукціону, який передбачає автоматичну оцінку поданих пропозицій [11].

У грудні 2015 року система «ProZorro» була передана на баланс держпідприємства «Зовнішторгвидав», пізніше його перейменували ДП «Prozorro»

Відповідно до звіту «ProZorro» за 2018 р. в загальній кількості тендерів від держзамовників – 1,1 млн, найбільша частка припадає на будівельні роботи – 146 тис. тендерів. Крім того, будівельні роботи та поточний ремонт продемонстрували найбільшу суму різниці в абсолютному еквіваленті, яка склала 7,6 млрд. грн. (згідно звіту по публічних закупівлях Мінекономіки за 2018 рік). Найдорожчими договорами, укладеними з іноземними учасниками, також стали договори на будівельні роботи та поточний ремонт — 20 млрд грн.

Законом України «Про публічні закупівлі» передбачається:

1) запровадження обов'язковості проведення процедур через електронну систему. (Перший етап – обов'язковість проведення процедур через електронну систему поширюється на головних розпорядників коштів та монополістів (з 1 квітня 2016 року), на другому (з 1 серпня) – на всіх замовників);

2) запровадження електронного аукціону, який передбачає автоматичну оцінку тендерних пропозицій;

3) визначення нових понять: «авторизований електронний майданчик», «електронна система закупівель», «централізована закупівельна організація», «система хмарних обчислень»;

4) замість 5 процедур залишити 3 (відкриті торги, конкурентний діалог, переговорна процедура);

5) зміна термінології, зокрема: замість терміну «державна закупівля» вводится термін «публічна закупівля»; замість термінів «конкурс», «документація конкурсних торгів», «пропозиція конкурсних торгів», «комітет з конкурсних торгів» вводяться поняття «тендер», «тендерна документація», «тендерна пропозиція», «тендерний комітет».

Суть реформи тендерних закупівель та оптимізування обігу публічних фінансів полягає в максимальній прозорості та доступності процесу закупівель, взаємодії влади, бізнесу та громадськості. Так, після закінчення тендеру, в електронній системі можна побачити всю інформацію стосовно поданих пропозицій учасників, рішень тендерної комісії замовника, всі кваліфікаційні документи, оприлюднений договір та інші документи. Ця інформація знаходиться у відкритому доступі завдяки модулю аналітики та може бути використана для моніторингу процесу закупівель.

Закон України «Про публічні закупівлі» запровадив обов'язковість проведення публічних електронних процедур закупівель у два етапи:

I етап був реалізований з 01.04.2016 р. і впровадив обов'язковість проведення електронних закупівель для головних розпорядників коштів та монополістів.

II етап розпочався з 01.08.2016 р. і зобов'язав всіх замовників здійснювати електронні закупівлі через Систему «ProZorro» [12].

Контроль за функціонуванням Системи покладений на ДП «ПРОЗОРРО», яке засноване на державній власності та належить до сфери управління Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. Попередником ДП «ПРОЗОРРО» був ДП «Зовнішторгвидав України». ДП «ПРОЗОРРО» є власником

центральної бази даних «ProZorro» і відповідає за навчально-консультаційну, технічну і маркетингову підтримку системи публічних закупівель [13].

У систему електронних закупівель входять веб – портал (Центральна база даних) уповноваженого органу «Prozorro», та комерційні авторизовані електронні майданчики. Ця система забезпечує проведення процедур закупівель, створення, розміщення, та обмін інформацією, функціонування та документообіг між всіма ланками системи.

На даний момент система «Prozorro» стала невіддільною частиною державних закупівель. Згідно даних веб – порталу, ринок публічних закупівель у 2018 році склав близько 300 млрд гривень.

Між майданчиками та Центральною базою даних (ЦБД) забезпечений автоматичний обмін інформацією та документами в електронному вигляді. Функція електронних майданчиків полягає в наданні доступу користувачам до системи.

Для здійснення закупівель та участі в торгах замовники та учасники реєструються на електронних майданчиках. Замовник створює закупівлю на будь-якому електронному майданчику, попередньо зареєструвавшись на ньому. Після розміщення, закупівля автоматично дублюється на всіх інших майданчиках та в центральній базі даних [14].

Отже, можемо зазначити, що система «Prozorro» дозволяє оптимізувати формування та обіг публічних фінансів практично в усіх сферах господарювання. Значною перевагою цієї системи є високий рівень прозорості фінансових операцій, пришвидшення процесу освоєння фінансових ресурсів, збільшення ефективності використання фінансових ресурсів у публічній сфері.

Висновки до розділу 1

Отже, у першому розділі магістерської роботи досліджено теоретичні засади формування та функціонування публічних фінансів і системи бюджетування публічної організації.

Результати проведених досліджень дозволяють стверджувати, що основою ефективного функціонування і розвитку публічної установи з позицій тактичного та стратегічного управління є система бюджетування, яка шляхом відповідної організації забезпечує здійснення процесу складання, коригування, контроль та оцінки виконання бюджетів публічної організації у контексті реалізації загальних цілей розвитку установи.

Визначено, що бюджетування як складова система управління організації яка вимагає оформлення планів публічної організації через систему бюджетів з подальшою реалізацією у практичній діяльності організації контролем і аналізом їхнього виконання та прийняттям відповідальних управлінських рішень.

Отже, сама система бюджетування необхідна для прогнозування майбутнього публічної організації, передбачення можливих змін в діяльності організації шляхом планування та контролю.

Таким чином, можемо зазначити, що необхідність та доцільність визначення сутності бюджетування публічної установи шляхом застосування саме системного підходу, у межах якого бюджетування, будучи об'єктом управлінського впливу, можна охарактеризувати більш конкретно, з цих позицій бюджетування визначається саме як складова системи управління публічної організації.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ ЗДІЙСНЕННЯ ПУБЛІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВП «ШЕПЕТІВСЬКА ДИСТАНЦІЯ КОЛІЇ»

2.1 Загальна характеристика особливостей ресурсного забезпечення публічної діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії»

Відокремлений підрозділ «Шепетівська дистанція колії» (далі – ВП «Шепетівська дистанція колії») було сформовано 1993 року у складі Державного підприємства «Південно–Західної залізниці» Цільовими обов’язками дистанцій колії є утримання колії, штучних та інших споруд і пристроїв колійного господарства, земляного полотна, у робочому стані для дотримання безпечного і безперебійного курсування рухомих складів.

Дистанція колії – це структурний підрозділ залізниці, цільовим завданням є дотримання колії, земляного полотна, побудова залізничних (розбудова) мостів та переїздів, реконструкція залізничних мостів та переїздів, штучних споруд та пристроїв колійного господарства для забезпечення руху рухомих складів, утримання ліній електрополотна високого струму [16].

Загальну інформацію про характеристики ВП «Шепетівська дистанція колії» представлено у таблиці 2.1. Починаючи з травня 2008 року ВП «Шепетівська дистанція колії» отримує повноваження для здійснення вантажних та пасажирських перевезень приміського сполучення. З того часу основним видом діяльності стають такі види діяльності як:

- 1) вантажні перевезення;
- 2) пасажирські перевезення (приміське сполучення);
- 3) ремонт та обслуговування локомотивів та вагонів.

Таблиця 2.1 – Загальна інформація про характеристики ВП «Шепетівська дистанція колії»¹

Характеристики	Значення
Організаційно-правова форма господарювання	Акціонерне товариство
Вид економічної діяльності	Вантажний/пасажирський залізничний транспорт
Середня кількість працівників	710
Адреса, телефон	Україна, Хмельницька область, м. Шепетівка, вул. Перша Привокзальна, 20; тел. 40881
Керівник	Ю.С. Денищук
Головний бухгалтер	А.І. Олійник
Обслуговуючий банк	АБ «Експрес - Банк» код ЄДРПОУ 20053145

ВП «Шепетівська дистанція колії» перебуває у структурі регіональної філії «Південно-Західної залізниці», до складу якої входить ще 10 дистанцій колії, а саме:

- 1) ВП «Київська дистанція колії»;
- 2) ВП «Дарницька дистанція колії»;
- 3) ВП «Конотопська дистанція колії»;
- 4) ВП «Фастівська дистанція колії»;
- 5) ВП «Козятинська дистанція колії»;
- 6) ВП «Вінницька дистанція колії»;
- 7) ВП «Жмеринська дистанція колії»;
- 8) ВП «Хмельницька дистанція колії»;
- 9) ВП «Коростенська дистанція колії»;
- 10) ВП «Старокостянтинівська дистанція колії».

Сфери діяльності, в яких задіяно ВП «Шепетівська дистанція колії», відображено на (рисунку 2.2). Отже, 62% діяльності досліджуваної організації займають вантажні перевезення. Відповідно основну частку наповнення бюджету складають надходження від цього виду діяльності. На другому місці – надання

¹ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії».

послуг ремонту та обслуговування локомотивів і вагонів (16%), третю позицію поділили пасажирські перевезення і будівництво залізничної інфраструктури (по 9%). Дані про матеріально-технічну базу, яку має у своєму розпорядженні ВП «Шепетівська дистанція колії» станом на червень 2019 року, наведено у (таблиці 2.3).



Рисунок 2.2 – Сфери діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії» станом на червень 2019 року²

Таблиця 2.3 – Характеристика матеріально-технічної бази діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії»³

Майно	Сума, кількість та одиниця виміру
1	2
Залізничне полотно	8364 км.
Вантажні вагони	1127 шт. (різної модифікації)
Пасажирські вагони	37 шт.
Локомотиви дизельної тяги	16 шт.
Локомотиви електричної тяги	11 шт.
Електричне полотно	4261 км.
Виробничі (ремонтно обслуговуючі) приміщення	7255 м ²

^{2,3} Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії».

Продовження таблиці 2.3

1	2
Житлове майно	785 м ²
Контейнери	833 шт. (різного об'єму)
Автомобілі (легкові)	18 шт.
Автомобілі (вантажні)	9 шт.
Земельний банк	3687 га
Довготривалі інвестиції у іноземній валюті	15655 тис. грн.
Внутрішньо державні інвестиційні вкладення	5894 тис. грн.

За даними фінансової звітності досліджуваного підприємства за перше півріччя 2019 доходи від діяльності були в середньому на 8% більшими, ніж за перше півріччя 2018 року (таблиця 2.4) [18].

Таблиця 2.4 – Обсяги отриманих доходів від різних сфер діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії» у першому півріччі 2019 року⁴

Джерело отримання доходу	Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знаку
Послуги перевезення :	
вантажні	92334
пасажирські	21878
Послуги обслуговування (ремонт) локомотивів та вагонів	31123
Оренда залізничного полотна	1156
Капітальні інвестиції	1720
Оренда об'єктів нерухомості	131
Інші сфери діяльності	98
Загалом отримано доходу	148344

Також, виявлено що станом на червень 2019 року ВП «Шепетівська дистанція колії» здавала в оренду виробничі та складські приміщення. Одним з цих приміщень було вагонне депо загальною площею 2465 м². Кошти, які отримав ВП «Шепетівська дистанція колії», склали 37 тис. грн у рік [17].

⁴ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії»

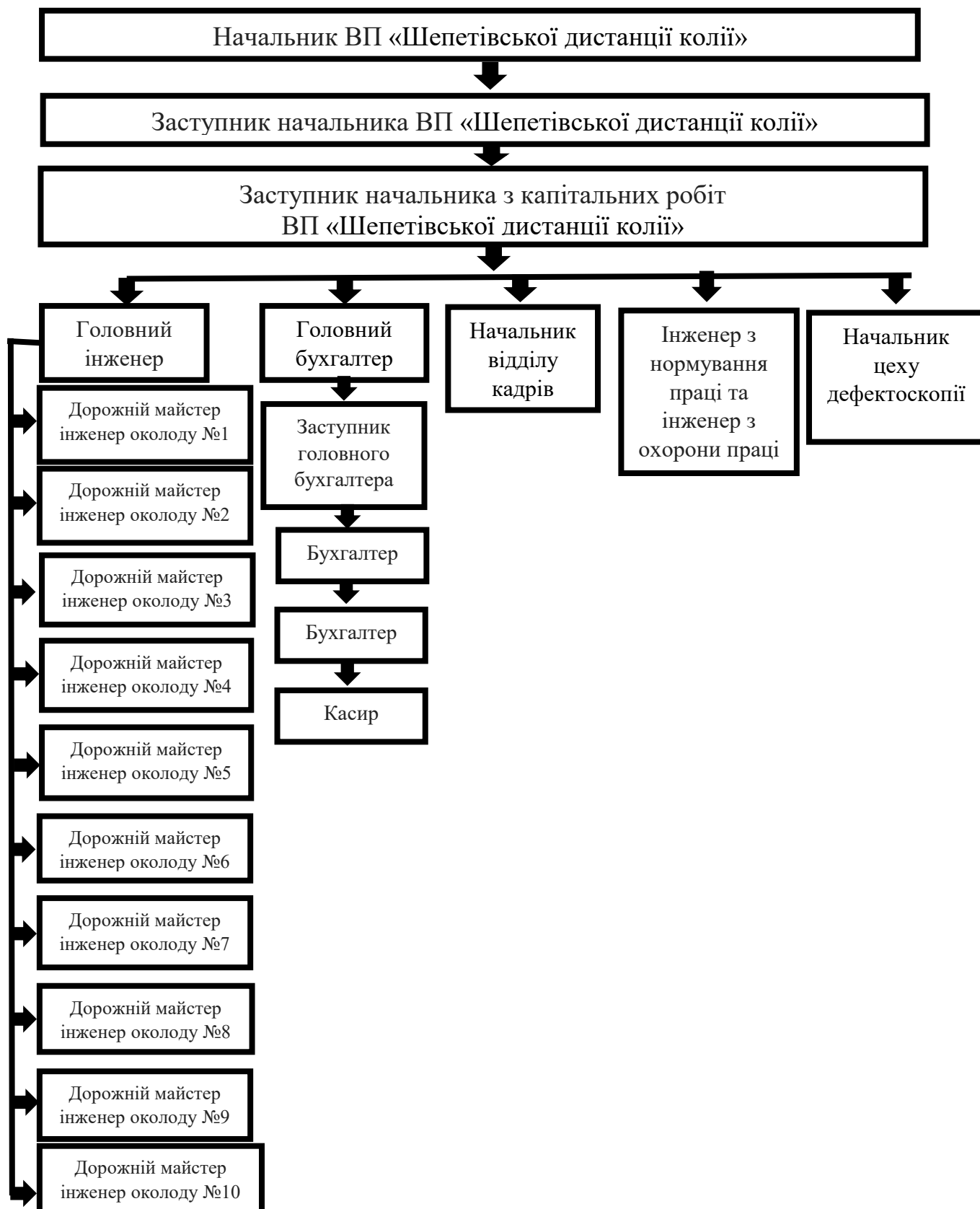


Рисунок 2.5 – Організаційна структура управління
ВП «Шепетівська дистанція колії»⁵

⁵ Складено автором згідно статуту ВП «Шепетівська дистанція колії»

Структура менеджменту (див. рис. 2.5) ВП «Шепетівська дистанція колії» передбачає три основні керівні посади, а саме: одного керівника, заступника керівника та заступника керівника з капітальних робіт. У підпорядкуванні Шепетівської дистанції колії знаходиться 11 околודків, виробничий цех (відділ) рейкової дефектоскопії, відділ кадрів, бухгалтерія. Околодками керують дорожно-залізничні майстри, в підпорядкуванні яких 2 бригади (відділень) під керівництвом дорожнього бригадира. Керівник дільниці керує 3–4 дорожніми майстрами. Цехом дефектоскопії очолює майстер дефектоскопії [15]. Також в склад апарату керівництва дистанції входить: бухгалтерія, відділ кадрів, економічний відділ, технічний відділ, інженери з норми праці та інженер з охорони праці. На залізницях України у склад апарату менеджменту входить так само керівник профспілкової установи залізничників.

На околодку 1 задіяні дві бригади: збільшена механізована, яка робить планово-попереджувальні заходи, і мала механізована бригада для виконання першочергово невідкладних робіт на колії. Проведення перевірок залізничного шляху виконує дорожній майстер або за його вказівкою керівник малої бригади. Організація такого менеджменту дає дуже хороші можливості для виконання при поточному утриманні машин та механізмів, але може бути використана лише в тому випадку здорового земляного полотна у відповідності типу верхньої будови залізничної колії при навантаженні, швидкості рухомого складу і навантажень на залізничну колію рухомого складу. На околодку є механізована бригада та 2-3 робочих відділення яка використовується при великих об'ємах навантаження рухомих складів менше 30 млн. тонно/кілометрів в рік для вантажних перевезень.

Дана структура є лінійною. Перевагами такої структури є:

- 1) легке впровадження на практиці;
- 2) точні і логічні зв'язки управління;
- 3) чітке розподілення областей повноважень і відповідальності за здійснення виробничої діяльності;
- 4) швидке та економічне прийняття рішень;

- 5) простота контролю за виконання розпоряджень;
- 6) швидка оперативна реакція підлеглих на виконання наказів (вказівок та розпоряджень);
- 7) синхронна діяльність дій робітників;
- 8) особиста відповідальність менеджера за його відданні розпорядження.

Недоліки лінійної структури полягають у:

- 1) авторитарний стиль керування структурою (проте, це не завжди погано);
- 2) велика кількість керівних рівнів відокремлюють звичайного робітника (працівника) від вищого щабля (даний недолік характерний для великих організацій), що збільшує тривалість прийняття і здійснення керівних рішень, негативно впливає на зворотний зв'язок з реалізаторами завдань керівника;
- 3) важкі, заплутані і роз'єднані комунікації між працівниками;
- 4) важкі вимоги до рівня професійних навичок менеджерів;
- 5) важкі фізичні та психологічні навантаження на керівника, його інформаційна завантаженість (велика кількість робочих контактів з підлеглими);
- 6) наявність великої кількості менеджерів верхнього щабля (що може негативно проявлятися на гнучкості та швидкості управління);
- 7) зміна пріоритету з виконання стратегічних недоліків до роботи над оперативними (локальними) вказівками;
- 8) непохитність структури управління: недостатня еластичність і низька адаптація до постійно і непрогнозованого мінливого зовнішнього середовища.

Таким чином можна зазначити, що лінійна організаційна структура управління – одна з найстаріших та найпростіших управлінських систем, що витісняє в даний час більш ефективніші організаційні структури.

2.2 Дослідження процесу формування та наповнення бюджету ВП «Шепетівської дистанції колії»

Бюджет досліджуваної організації формується в результаті господарської діяльності шляхом використання окремих груп основних засобів. Деякі об'єкти основних засобів, а саме – основні залізничні лінії масового користування та

розташовані на них технологічні будівлі, передавальні пристрої тощо, що прямо застосовуються для забезпечення процесу логістики, були передані ВП «Шепетівської дистанції колії». Право господарського відання дозволяє володіти та користуватися активами, дії щодо розпорядження активами здійснюються за згодою власника (держави). Залишкова вартість активів, що отримані на праві господарського відання станом на 30 червня 2019 року становила 894 136 тис. грн. (31 грудня 2018 року: 640 070 тис. грн.). Надходження та вибуття протягом 6 місяців, що скінчилися 30 червня 2019 року: група придбала основних засобів на суму 68 976 тис. грн. (шість місяців, що завершилися 30 червня 2018 року: 27 990 тис. грн.). Не було вибуття балансової вартості основних засобів за шість місяців, що закінчилися 30 червня 2019 року та за шість місяців, що завершилися 30 червня 2017 року[17].

За шість місяців, що закінчилися 30 червня 2019 року, група капіталізувала до незавершеного будівництва витрати на амортизацію в сумі 8 206 тис. грн. (шість місяців, що закінчилися 30 червня 2018 року: 90 030 тис. грн.).

Статутний капітал регіональної філії «Південно-Західна залізниця», до складу якого входить ВП «Шепетівська дистанція колії», становив 79898 115 тис. грн. та поділявся на 879 115 простих іменних акцій номінальною вартістю 1 000 гривень кожна. Таким чином, статутний капітал став частково сплаченим, після чого, у відповідності до чинного законодавства України був зареєстрований випуск акцій товариства.

Виплата дивідендів державі регіональної філії «Південно-Західна залізниця» оголошується за результатами року на підставі рішення загальних зборів акціонерів ВП «Шепетівської дистанції колії». Протягом шести місяців, що закінчилися 30 червня 2019 року, дивіденди були оголошені та виплачені в сумі 159 тис. грн. (шість місяців, що закінчилися 30 червня 2018 року: дивіденди не оголошувались та не сплачувались).

Протягом шести місяців, що закінчилися 30 червня 2018 року, дочірні підприємства регіональної філії «Південно-Західна залізниця» сплатили частку

прибутку (дивідендів) напряму до державного бюджету у розмірі 12 063 тис. грн. (протягом шести місяців, що закінчилися 30 червня 2018 року: 372 тис. грн.)

Проаналізувавши шляхи переміщення виручених коштів ВП «Шепетівська дистанція колії» (рисунок 2.6, 2.7) виявлено ряд недоліків, які здебільшого стосуються централізованого злиття виручених грошей у бюджет регіональної філії «Південно – Західна залізниця».

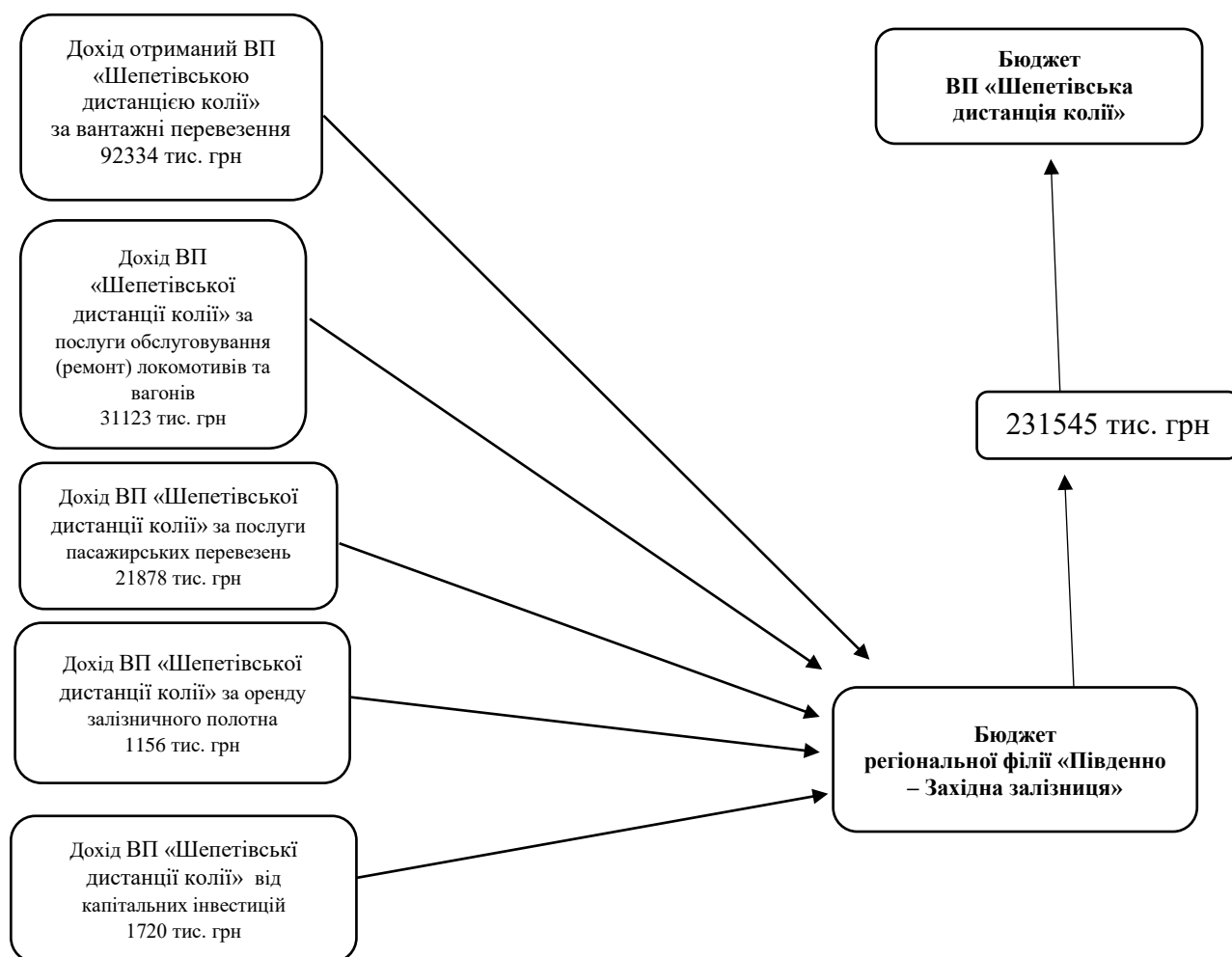


Рисунок 2.6 – Схема наповнення бюджету ВП «Шепетівська дистанція колії» за перше півріччя 2019 року та формування дотаційного фонду на основі регіональної філії «Південно – Західна залізниця»⁶

⁶ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії».

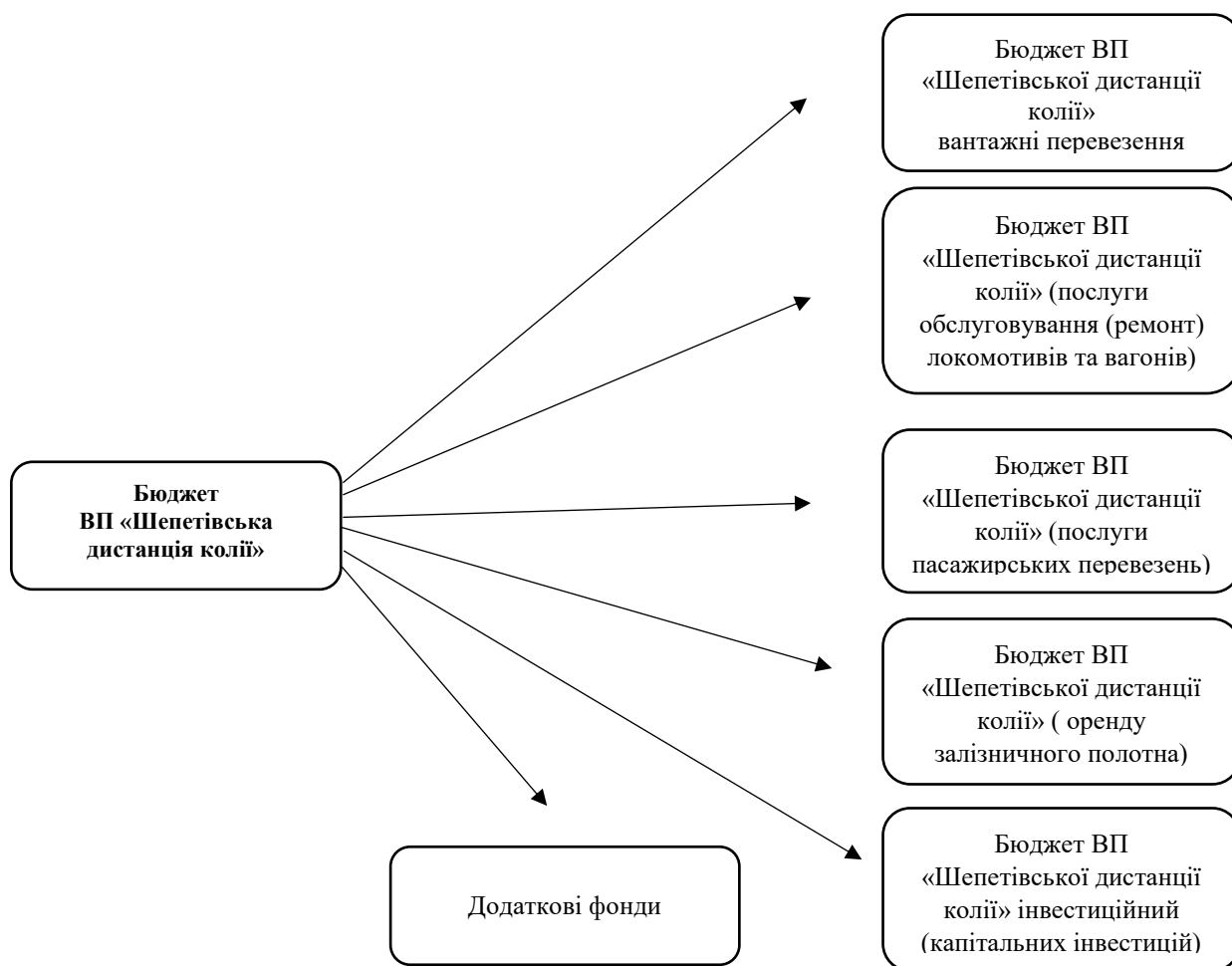


Рисунок 2.7 – Схема розподілення бюджетних коштів отриманих з регіональної філії «Південно – Західна залізниця» по фондах ВП «Шепетівська дистанція колії»⁸

Велика кількість фінансових операцій та переміщення ресурсів у значних обсягах займає певний час у результаті чого зазначенні сфери діяльності, функціонують частково неефективно та не на всю свою потенційну можливість.

У лютому 2019 року ВП «Шепетівська дистанція колії» провела конкурс на купівлю 2 електровозів, 8 пасажирських вагонів приміського сполучення та модернізацію ще 5 пасажирських вагонів приміського сполучення. Проаналізувавши дані фінансової звітності в період з січня 2018 року по червень 2019 року виявлено, що пасажирські перевезення приміського сполучення які має

⁸ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії».

в своєму розпорядженні ВП «Шепетівська дистанція колії» мають невеликий відсоток рентабельності, який складає близько 12%. Низький рівень рентабельності спричиняє ряд негативних якостей пасажирських перевезень приміського сполучення ВП «Шепетівська дистанція колії», основними з яких:

- 1) застарілий рухомий склад, який перебуває у незадовільному стані;
- 2) неефективні та нецільові маршрути приміського залізничного сполучення;
- 3) зменшення населення сільської місцевості на які припадає 88 % курсування потягів приміського сполучення [17].

Враховуючи вище викладене, розроблено прогноз з орієнтацією на оптимістичні показники рентабельності пасажирських перевезень приміського сполучення. На грудень 2019 року планується отримання на баланс двох електровозів які будуть задіяні в приміському сполученні, також на лютий та березень 2020 року планується отримати від АТ «Крюківський вагоно-будівний завод» 4 пасажирських нових вагони та 3 пасажирських вагони, які перебувають у ремонті й модернізації у ВП «Фастівська дистанція колії», яка має відповідну інфраструктура та виробничий потенціал для проведення відповідних робіт.

У плані інвестування ВП «Шепетівська дистанція колії» в період з січня 2018 року по червень 2019 року розподілила інвестиційні ресурси в наступні сфери (рисунок 2.8).

У процесі дослідження виявлено що при перерахунку коштів, спрямованих ВП «Шепетівська дистанція колії» в бюджет регіональної філії «Південно – Західна залізниця», на основі останнього формується дотаційний фонд розвитку залізничного полотна. Метою даного фонду є фінансування ВП дистанцій колій які не можуть самостійно покрити витрати для розвитку та прокладання залізничного полотна власними силами. Також даний фонд має ще декілька напрямів для фінансової допомоги ВП дистанцій колії які цього потребують. Опираючись на наявні дані, можемо стверджувати, що починаючи з 2012 року, з вищезазначеного фонду не було ні частково, ні повністю профінансовано жодного проекту [17]. Таким чином, можемо зазначити, що така модель формування дотаційного фонду

(рисунок 2.9) для розвитку та реконструкції залізничного полотна на базі регіональної філії «Південно – Західна залізниця» є морально та технічно застарілою.

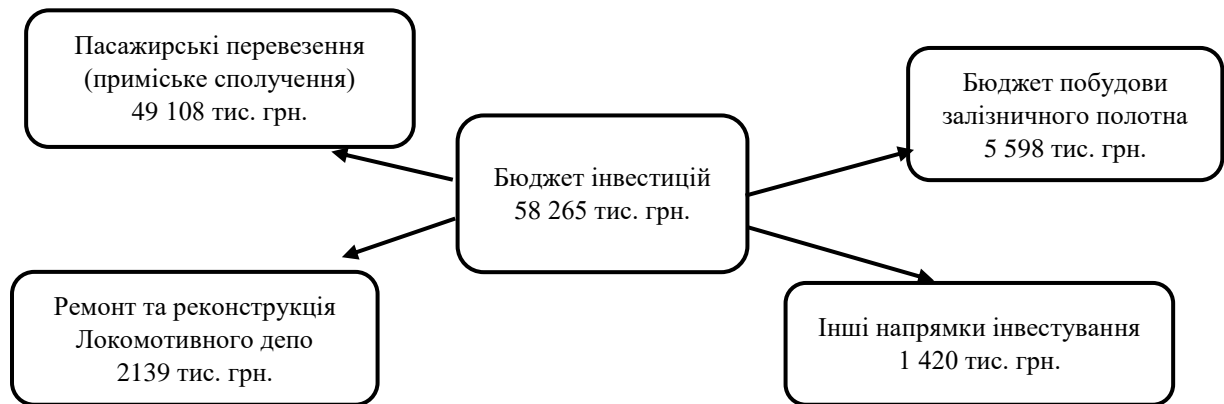


Рисунок 2.8 – Розподілення інвестицій ВП «Шепетівська дистанція колії» із січня 2018 року по червень 2019 року [17]⁸



Рисунок 2.9 – Обсяги коштів Виробничих підрозділів, які перераховані регіональній філії «Південно – Західна залізниця» у фонд розвитку залізничного полотна.⁹

^{8,9} Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії».

Отже, за перше півріччя 2019 року ВП «Шепетівська дистанція колії» отримала дохід від вантажних перевезень у розмірі 92334 тис. грн. Система формування бюджету, яка діє на даний час, передбачає перерахунок зазначених коштів на рахунки регіональній філії «Південно – Західна залізниця», а саме на рахунок виручених коштів вантажних перевезень. Час перерахунку коштів з рахунків ВП «Шепетівська дистанція колії» на рахунки регіональній філії «Південно західна залізниця» займає як правило 7-18 робочих днів. З вищезазначеної суми у дотаційний фонд розвитку залізничного полотна вилучено 1156 тис. грн (рис. 2.10) [18].

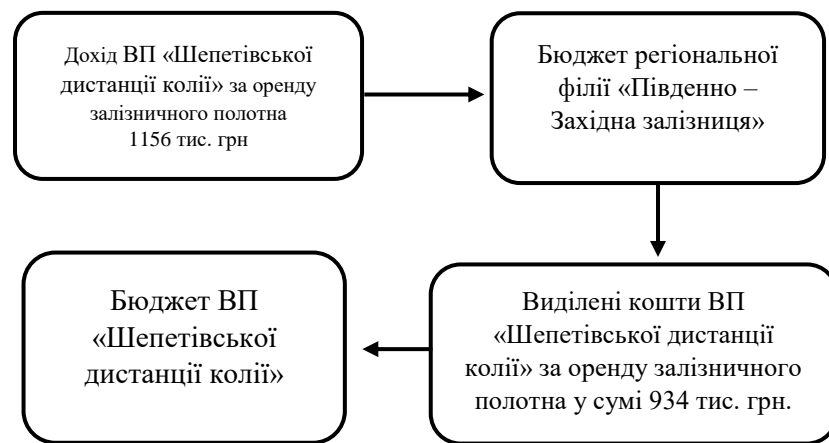


Рисунок 2.10 – Обіг коштів отриманих від здачі в оренду залізничного полотна яке має на своєму балансі ВП «Шепетівська дистанція колії»¹⁰

У період червня 2018 року по червень 2019 року ВП «Шепетівська дистанція колії» отримала 1156 тис. грн. від надання в оренду залізничного полотна. Дані кошти від здачі в оренду залізничного полотна надходили на рахунки регіональній філії «Південно – Західна залізниця», а після обробки та відрахування у дотаційний фонд розвитку залізничного полотна – на рахунки ВП «Шепетівська дистанція колії». Обсяг надходжень склав 934 тис. грн.

¹⁰ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії».

Таким чином, можемо зазначити, що кошти, які отримала регіональна філія «Південно – Західна залізниця» від ВП «Шепетівська дистанція колії» в сумі 13987 тис. грн., в основному були витрачені на покривання заборгованості по зовнішніх та внутрішніх кредитах, частково спрямовані на ремонт та модернізацію пасажирських вагонів Виробничих підрозділів Козятина та Конотопа. Аналізуючи сфери витрат коштів дотаційного фонду можна зазначити доцільність ліквідації даного фонду у зв'язку з його неефективністю та видатками нецільового призначення [18].

2.3 Аналіз фінансових результатів публічної діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії»

У ході проведеного економічного аналізу господарської діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії» (таблиця 2.11) зроблено наступні висновки: доходи підприємства знизились на 3 млн. 490 тис. грн., тобто на 4,09 %. Динаміка зниження обсягу доходу від реалізації обумовлена падінням споживчого попиту населення в середовищі діяльності установи та не зовсім стабільною конкурентною позицією на ринку послуг. Валовий прибуток при цьому знизився на 305 тис. грн. (14,57 %), причинами чого є зменшення обсягів реалізованих послуг й зниження цін. Такі показники визначили місце ВП «Шепетівська дистанція колії» в економічній системі регіону.

Таблиця 2.11 – Основні економічні показники господарської діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії» за 2016-2018 роки¹¹

Основні економічні показники	Роки			Відхилення 2018 року до 2016	
	2016	2017	2018	+,-	%
1	2	3	4	5	6
1. Чистий дохід (вирученні доходи), тис. грн.	85335	89045	81845	-3490	4,09
2. Валовий прибуток, тис. грн.	2093	4744	1788	-305	14,57

¹¹ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії».

Продовження таблиці 2.11

1	2	3	4	5	6
3. Операційний прибуток, тис. грн.	562	2625	442	-120	21,35
4. Чистий прибуток, тис. грн.	66	65	11	-55	83,33
5. Середньооблікова чисельність працівників, осіб.	638	528	507	-131	20,53
6. Середньорічна вартість:					
– необоротних активів, тис. грн.	282419	308010,5	327504,5	45085,5	15,96
– в т.ч. основних засобів, тис. грн.	282419	307410,5	327504,5	45085,5	15,96
– оборотних активів, тис. грн.	3830	3155	2578,5	-1251,5	32,68
7. Фондовіддача	0,302	0,290	0,25	-0,052	17,25
8. Фондомісткість	3,311	3,448	4	0,689	20,81
9. Фондоозброєність, тис. грн./особу.	442,663	582,217	645,966	203,303	45,93
10. Коефіцієнт оборотності оборотних активів	22,281	28,223	31,741	9,46	42,46
11. Продуктивність праці, тис. грн./особу.	133,754	168,646	161,43	27,676	20,69
12. Середньомісячна заробітна плата одного працівника, грн.	2151,75	2205,75	2137,083	-14,667	0,68
13. Рентабельність господарської діяльності, %	0,077	0,073	0,0001	-0,7699	X

Негативну тенденцію падіння проявив і показник прибутку від операційної діяльності, який за звітний період знизився на 120 тис. грн. (у 2016 році становив 562 тис. грн., а в 2018 – 442 тис. грн.), що у відсотковому відношенні становить 21%.

Характеристику активів та пасивів ВП «Шепетівська дистанція колії» представлено у таблиці 2.12. За результатами проведеного аналізу можна зробити ряд висновків, а саме: необоротні активи підприємства, станом на 31.12.2016 року становили 275472 тис. грн., що є на 15% менше, ніж дані показника 31.12.2018 року – 315796; кількість оборотних активів зменшилася із 4572 тис. грн. у 2016 році до 3419 тис. грн. у 2018 році, що у відсотковому відношенні складає 49%; позитивну

тенденцію зростання показав і показник власного капіталу – зріс на 42,2%, що свідчить про зменшення залежності від інших установ та підприємств; поточні зобов'язання підприємства зменшилися на 3%. Загалом, результати по активу та пасиву, проявили однаковий результат – зросли на 14%.

Таблиця 2.12 – Характеристика активів та пасивів ВП «Шепетівська дистанція колії» за балансом¹²

Показники	Станом на 31.12.2016 р.	Станом на 31.12.2017 р.	Станом на 31.12.2018 р.	Відхилення	
	тис. грн.	тис. грн.	тис. грн.	+, -	%
Активи					
1. Необоротні активи	275472	339213	315796	40324	14,6
2. Оборотні активи	4572	1738	3419	-1153	25
Разом	280044	340951	319215	39171	14
Пасиви					
1. Власний капітал	90268	143338	134723	44455	49
2. Довгострокові зобов'язання	136	78	0	-136	100
3. Поточні зобов'язання і забезпечення	189640	197535	184492	-5148	3
Разом	280044	340951	319215	39171	14

У 2016 році найбільшу питому вагу склали інші операційні витрати (34%) (таблиця 2.13), у 2018 найбільшу питому вагу мали витрати на оплату праці.

Таблиця 2.13 – Динаміка та структура операційних витрат ВП «Шепетівська дистанція колії»¹³

Показники	Роки						Відхилення 2018 р. від 2016 р.	
	2016		2017		2018			
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%	+, -	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Матеріальні затрати	2279	3	4464	5	1749	2	-530	23

^{12,13} Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії»

Продовження таблиці 2.13

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Витрати на оплату праці	25821	30	26469	30	25645	31	-176	0,7
Відрахування на соціальні заходи	9774	11	9977	11	9686	12	-88	0,9
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Амортизація	19108	22	27097	31	23580	29	4472	23
Інші операційні витрати	28470	34	18942	23	21226	26	-7244	25
Разом	85452	100	86949	100	81886	100	-3566	4

За звітний період їх частка в структурі операційних витрат знизилась на 8% і становила 25% у загальному обсязі в 2016 р. Знижувалися матеріальні затрати, що свідчить про зниження рівня матеріаломісткості виробництва: 2279 тис. грн. (3%) у 2016 році та 1749 тис. грн. у 2018 році.

Порівняно з попереднім періодом матеріальні витрати і інші операційні витрати зменшились. По усіх інших елементах операційних затрат проявляється збільшення. Це зростання і задовільнило зменшення усієї величини затрат на 3567 тис. грн.

Виходячи з даних (таблиця 2.14), спостерігається загальна тенденція до зростання основних показників (продуктивності праці та середньорічної заробітної плати 1 працівника).

Таблиця 2.14 Співставлення темпів зростання продуктивності та оплати праці у ВП «Шепетівська дистанція колії»¹⁴

№ з/п	Показники	Роки		
		2016	2017	2018
1	2	3	4	5
1.	Продуктивність праці, тис. грн./особу	133,754	168,646	161,43
2.	Темп зростання продуктивності праці, %	-21,28	26,09	-4,27

¹⁴ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії»

Продовження таблиці 2.14

1	2	3	4	5
3.	Середньорічна заробітна плата 1 працівника, тис. грн.	3876	4173	4578
4.	Темп росту середньорічної заробітної плати 1 працівника, %	-6,92	7,66	9,71
5.	Співвідношення темпів росту продуктивності праці та заробітної плати	0,33	0,29	-13,99

Продуктивність праці у 2018 р., у порівнянні з 2016 р., зросла на 27,676 тис. грн., а зростання середньорічної заробітної плати 1 працівника за той самий період склало 702 грн. Темпи росту продуктивності праці не вражає нас певною стійкою стабільністю, але саме середньорічна заробітна плата має стійку тенденцію до зростання, що дає змогу зробити висновки, що збільшення заробітної плати напряму не гарантує стійке зростання продуктивності праці. Як видно, темпи росту продуктивності праці та середньорічної заробітної плати у 2016 році склали -21,28 % та -6,92 % відповідно. Аналогічні показники за 2018 рік мають наступні значення: -4,28 % та 9,71 % відповідно.

Співвідношення темпів росту продуктивності праці та заробітної плати показує ступінь кореляції або залежності, яка ефективність (в даному випадку, мотиваційна) заробітної плати на продуктивність праці всього підприємства. І так, у 2016 р. і 2017 р. співвідношення темпів росту мають позитивні значення (0,33 і 0,29 пунктів відповідно). Однак, станом на 2016 рік, дане значення є від'ємним (-13,99 пунктів), так як темпи росту продуктивності праці і темпи росту середньорічної заробітної плати мають різні знаки, тому розрахунок вівся іншим способом. З метою оцінки фінансової стійкості необхідно проаналізувати не тільки структуру фінансових ресурсів, але й напрямки їхнього вкладення, наведені в (таблиці 2.15).

Таблиця 2.15 – Динаміка показників платоспроможності (фінансової стійкості)

ВП «Шепетівська дистанція колії»¹⁵

Показники	Норматив	Роки			Відхилення 2016 р. до 2018 р	
		2016	2017	2018	+,-	%
1.Коефіцієнт фінансової стабільності	>1	0,476	0,725	1,369	0,893	187,69
2.Коефіцієнт автономії	>0,5	0,322	0,42	0,422	0,1	31,06
3.Коефіцієнт маневренності власного капіталу	>0,5	-1,984	-1,366	-1,344	0,64	32,26
4. Коефіцієнт фінансової залежності	<2	3,102	2,381	2,369	-0,732	23,62
5. Коефіцієнт забезпеченості власними засобами	>0,2	-40,49	-112,701	-52,961	-12,48	30,81

Коефіцієнт фінансової стабільності за 3 роки збільшився із 0,476 у 2016 році до 1,369 у 2018 році, що є на 188% більшим, ніж у 2016 році. Така тенденція до зростання є позитивною. Цей показник, як і показує норма, перевищує 1. Показник фінансової стабільності ВП «Шепетівська дистанція колії» перевищив 1 у 2018 році. Це свідчить про перевищення суми власних коштів над залученими, що у свою чергу свідчить про фінансову стійкість підприємства [20].

Як видно з проведених розрахунків, коефіцієнт автономії за звітний період зріс. Беручи до уваги 2016 і 2018 роки, бачимо, що він зріс на 31 %. Зі зростанням цього показника збільшується незалежність підприємства від залучених коштів. Проте навіть після зростання цього коефіцієнта, він не перевищує нормативу, який повинен бути у розмірі 0,5.

Коефіцієнт маневренності відображає, яка доля власного капіталу експлуатується для інвестування поточної діяльності, тобто спрямованні в оборотні кошти, а якась частина капіталізована. Попри це загальне значення цього показника за звітний період і зросло на 32 %, проте вимірюється від'ємними значеннями і не перевищує норми (0,5), що свідчить про негативний фінансовий стан підприємства.

¹⁵ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії»

Від'ємне значення коефіцієнта маневреності показує відсутність можливості фінансового забезпечення виробничої та інших видів діяльності, проведення розрахунків з кредиторами ВП «Шепетівська дистанція колії».

За нормативом коефіцієнт забезпеченості власними засобами повинен перевищувати 0,2. Аналізуючи цей показник, можна зробити висновок, що рівень забезпеченості ресурсами публічної організації є недостатнім для проведення незалежної фінансової політики. За період звітності він проявив тенденцію до інтенсивного зменшення – із показника -40,486 у 2016 році до -52,961 у 2018 році (зниження склало 31 %).

Отже, провівши фінансово-економічну діагностику ВП «Шепетівська дистанція колії» бачимо негативну тенденцію майже у всіх показниках. Так, по підприємству неефективно використовувалися засоби праці, про що свідчить зниження показника фондівдачі – знизився на 17 %. Коефіцієнт фінансової стабільності за 3 роки збільшився із 0,476 у 2016 році до 1,369 у 2018 році, що є на 188% більшим, ніж у 2016 році. Така тенденція до зростання є позитивною. Значення коефіцієнта маневреності за звітний період хоч і зросло на 32 %, проте вимірюється від'ємними значеннями і не перевищує норми (0,5), що свідчить про негативний фінансовий стан підприємства [17].

Із моменту державної реєстрації акціонерного товариства залізничного транспорту «Українська залізниця» (21.10.2015) керування механізмом логістики на внутрішніх та міжнародних напрямках виконується централізовано і відноситься до суто повноважень АТ «Укрзалізниця». Управлінськими заходами об'єкта державної власності, що не входять до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», та її акціями, виконання державного контролю, керування та спостереження за професійною діяльністю залізниці масового використання провадяться Кабінетом Міністрів України, основним органом виконавчої влади, що використовує формування та впроваджує в реальність політику держави у сфері залізничного транспорту, іншими центральними органами влади [20].

Законодавство що супроводжує залізничний транспорт загального використання складається із законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт» Статуту залізниць України, інших нормативно-правових актів, які регулюють відповідну сферу. Питання управління об'єктами державної власності регулює, зокрема, Закон України «Про управління об'єктами державної власності», виробничо-технологічна база організацій і підприємств залізничного транспорту масового використання, який створений для задоволення потреб суспільного виробництва і громадян держави в логістиці на внутрішніх та міжнародних напрямках та виконання інших транспортних послуг усім особам без обмежень за ознаками форми власності та видів господарської діяльності, тощо залізниці. Статутне територіально-промислове об'єднання, до об'єднання якого входять підприємства, організації та установи залізниці яке, при вертикальній формі управління, здійснює перевезення громадян та вантажів у визначеній області транспортної мережі (стаття 1 Закону № 273 у редакції до 21.10.2015). Статус ВП «Шепетівська дистанція колії» затверджене наказом Мінтрансу від 25.11.1993 року № 847 [17].

Фінансовий план є базовим прогнозованим документом державної установи, згідно з яким установа виручає дохід та виплачує зобов'язання, обирає суму та напрямок коштів для забезпечення своїх функцій протягом року згідно до документів установи. Фінансовий план підлягає погодженню та затвердженню до 1 вересня року, що передує плановому (ч. 2 ст. 75 Господарського кодексу України). Зміст створення, затвердження та дотримання контролю використання фінансового плану суб'єкта господарювання державного сектору економіки затверджено наказом Мінекономрозвитку від 02.03.2015 № 20531 (далі – Порядок № 205). Попередній порядок, чинний до 03.04.2019, затверджений наказом Мінекономіки від 21.06.2005 № 17333. Крім того, Мінінфраструктури затвердило власну інструкцію. Вказані документи не враховують специфіку функціонування залізниці, як невід'ємної складової єдиного виробничо-технологічного комплексу,

до якого входять шість залізниць України та інші підприємства залізничного транспорту [19].

Як наслідок, на сьогодні цими документами визначена процедура подання і затвердження фінансових планів ВП «Шепетівська дистанція колії». Так, ВП «Шепетівська дистанція колії» спрямовувала проекти фінансових планів у вигляді основних фінансово-економічних показників на 2017 рік та 2018 рік до Укрзалізниці, а не до Мінінфраструктури, як це передбачено вказаними вище Порядками та Інструкцією Мінінфраструктури. Аналогічно, ВП «Шепетівська дистанція колії» спрямовувала звіти про виконання фінансового плану за 2017 рік та 2018 рік до Укрзалізниці, а не до Мінінфраструктури. У свою чергу Укрзалізниця направляла їх до Мінінфраструктури. Мінінфраструктури подавало до Кабінету Міністрів України проекти зведених фінансових планів залізниць на 2017 та 2018 роки, а не проекти фінансових планів кожної залізниці. Відповідно до ст. 75 Господарського кодексу України фінансовий план підприємств, плановий розрахунковий обсяг чистого прибутку яких перевищує 50 млн. грн. затверджується Кабінетом Міністрів України. Фактично Уряд затвердив не фінансові плани кожної залізниці, а зведений фінансовий план залізниць України як на 2017 рік, так і на 2018 рік. Згідно з поясненням Мінінфраструктури розробка зведеного фінансового плану залізниць пов'язана зі специфікою функціонування залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу [21]. Фінансовий план залізниць розробляється на основі комплексного аналізу фінансовогосподарської діяльності з урахуванням перспективного розвитку залізничного транспорту, виробничих об'ємів та потреби в капітальних інвестиціях всіх шести залізниць. Після затвердження Кабінетом Міністрів України зведеного фінансового плану плани окремо кожної із залізниць затверджувало Мінінфраструктури. Слід зазначити, що до затвердження Урядом зведених фінансових планів залізниць наказами Укрзалізниці затверджувалися тимчасові контрольні завдання з основних фінансово-економічних показників, якими ВП «Шепетівська дистанція колії» керувалася у своїй діяльності (рис. 2.16).

Таблиця 2.16 – Обсяг виконаних послуг у 2018 році та заплановані показники на 2019 рік¹⁶

Обсяг виконаних послуг у 2018 році		Обсяги послуг заплановані на 2019 рік	
Вантажообіг	48638 млн. тарифних тонно-кілометрів	Вантажообіг	48605 млн. тарифних тонно-кілометрів
Обсяг пасажирських перевезень	1,64 млн. пасажиро-кілометрів	Обсяг пасажирських перевезень	1,6 млн. пасажиро-кілометрів

На 2019 рік обсяги вантажообігу (див. табл. 2.16) заплановані у розмірі 48605 млн. тарифних тонно-кілометрів. До плану 2018 року обсяги вантажообігу збільшено на 112 млн. тарифних тонно-кілометрів або на 0,2%, до звіту 2018 року збільшено на 1187,7 млн. тонно-кілометрів або на 2,5%. Збільшення вантажообігу до 2018 року обумовлено збільшенням обсягів міждержавного імпорту на 33,3 млн. тонно-кілометрів або на 1,1%, міждержавного експорту – на 759,5 млн. тонно-кілометрів або на 3,4%, міждержавного транзиту – на 70,2 млн. тонно-кілометрів або на 0,7%. Обсяги перевезень у прямому внутрішньодержавному сполученні збільшено в порівнянні з 2018 роком на 192,3 млн. тонно-кілометрів або на 2,0%, у місцевому сполученні збільшено – на 132,4 млн. тонно-кілометрів або на 5,0%. Загальне відправлення вантажів заплановано в розмірі 35966 тис. тон. До плану 2018 року обсяг відправлення вантажів збільшено на 36,0 тис. тон або на 0,1%, зменшено до звіту 2018 року на 631,3 тис. тон або на 1,7% [22].

Планом 2019 року передбачається обсяг пасажирських перевезень на рівні 1,6 млн. пасажиро-кілометрів. До звіту 2018 року обсяги пасажирообігу збільшено на 41 тис. пасажиро-кілометрів (+0,3%). Розподіл капітальних інвестицій досліджуваної публічної установи представлено у таблиці 2.17.

¹⁶ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії»

Таблиця 2.17 – Розподілення капітальних інвестицій ВП «Шепетівська дистанція колії» за 2018 рік ¹⁷

Капітальне будівництво	
Залучені кошти	14 691 тис. грн.
Амортизація	4 641 тис. грн.
інші джерела (держбюджет)	29 325 тис. грн.
Придбання основних засобів –561 тис. грн.	
Залучені кошти	18 548 тис. грн.
Власні кошти	542 452 тис. грн.
Придбання інших необоротних матеріальних активів	
Залучені кошти (амортизація).	315 тис. грн.
Модернізація, модефікація основних засобів	
Залучені кошти	9 100 тис. грн.
Амортизація	2 066 тис. грн.

Фінансовий план є базовим плановим документом комерційного підприємства, відносно до якого установа (підприємство) кінцевим результатом якого є доходи і здійснює видатки під час виконання роботи своєї сфери діяльності, визначає суми та направляє кошти для виконання своїх обов'язків протягом поточного року відповідно до установчих документів підприємства. Фінансовий план повинен бути сформований та затверджений до 1 вересня поточного року, що передуює плановому [22].

Вказані документи не враховують специфіку функціонування залізниці, як невід'ємної складової єдиного виробничо-технологічного комплексу, до якого входять шість залізниць України та інші підприємства залізничного транспорту. Як наслідок, визначена цими документами процедура подання і затвердження фінансових планів Залізниці не дотримувалася.

Згідно зі звітом про виконання фінансового плану за 2018 рік ВП «Шепетівська дистанція колії» отримала обсяг чистої виручки від реалізації

¹⁷ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії»

продукції (товарів, робіт, послуг) в обсязі 9440 тис. грн. (100,9% від планового обсягу). Інші операційні доходи склали 604 тис. грн. – в 2,4 рази більше від запланованого обсягу, дохід від участі в капіталі – 477,0 тис. грн. – в 27 разів вище від плану, інші доходи 712,0 тис. грн., або 101,3 %. Чистий прибуток збільшився на 864,0 тис. грн. і склав 138,0 тис. грн. Фактично, у 2018 році на користь держави сплачено 1419,0 тис. грн., що на 965,0 тис. грн. менше, ніж у 2017 році.

Капітальні інвестиції ВП «Шепетівської дистанції колії» у 2018 році виконано в обсязі 42130 тис. грн., що становить 71,6 % від затвердженого фінансового плану (у тому числі: капітальне будівництво – 88,0 тис. грн., придбання основних засобів – 36,3 тис. грн., придбання інших необоротних матеріальних активів – 138,3 тис. грн., придбання нематеріальних активів – 67,9 тис. грн., модернізація, модифікація основних засобів – 12166 тис. грн.,).

Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) у 2018 році склала 465,0 тис. грн. Чистий прибуток ВП «Шепетівська дистанція колії» за вказаний період склав 15013,0 тис. грн. і перевищив плановий показник на 4,7%. Фактично у 2018 року ВП «Шепетівська дистанція колії» на користь держави сплачено 2962,0 тис. грн., що на 9,5 % більше планового показника на цей період. В той же час, капітальні інвестиції ВП «Шепетівська дистанція колії» за цей період виконано в обсязі 559,0 тис. грн., що становить лише 65,7 % від затвердженого фінансового плану на цей період [23].

У ході аналізу показників фінансових планів та звітів про їх виконання за 2017 рік та 2018 року були виявлені наступні порушення та недоліки. Аудитом встановлено, що у звіті про виконання фінансового плану за 2017 року до складу капітальних інвестицій замість обсягів освоєних капітальних вкладень ВП «Шепетівська дистанція колії» включила суму фінансування капітальних інвестицій (оплата грошовими коштами) [17].

Як наслідок, обсяг капітальних інвестицій у звіті про виконання фінансового плану за 2017 року занижено на 880,0 тис. грн. Вказана помилка відкоригована у

II кварталі 2018 року шляхом збільшення на зазначену вище суму фактичних обсягів капітальних інвестицій наростаючим підсумком з початку року.

Результати аналізу засвідчили, що значення всіх показників рентабельності за 2017–2018 роки знаходяться в межах нормативних показників рентабельності (більше 0) і мають позитивну тенденцію до зростання. Так, прибутковість Залізниці від основної господарської діяльності порівняно з 2017 роком (7,02 %) у 2018 році зросла майже на 1,2 % й склала 8,2 %. За підсумками 2018 року рентабельність використання активів ВП «Шепетівська дистанція колії» зросла в 2 рази порівняно з 2017 роком і склала 0,6 %. У цілому прибутковість діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії» у 2017 році (рисунок 2.18) також зросла в 2 рази і склала 1,5 %.

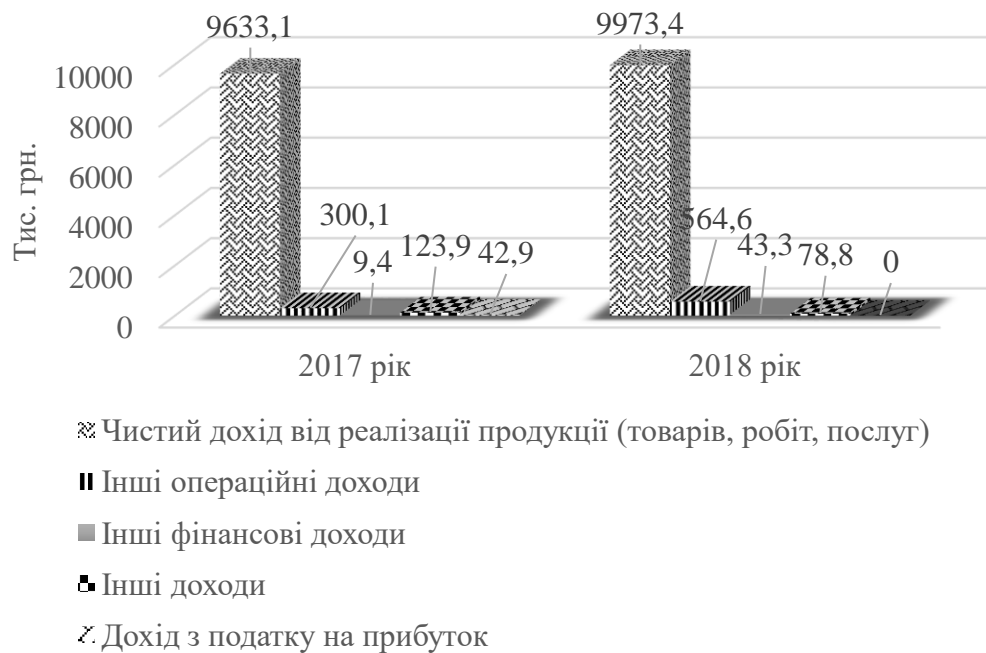


Рисунок 2.18 – Обсяг доходів ВП «Шепетівська дистанція колії» у 2017–2018 роках¹⁸

Зазначене свідчить про підвищення у 2018 році ефективності використання активів Залізниці та її господарської діяльності. Однак не відповідають нормативним значенням показники майнового стану, ліквідності та

¹⁸ Складено автором за даними фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії»

платоспроможності, показники ділової активності. Аналіз отриманих показників показав, що частка зношених основних засобів має тенденцію до збільшення: 2017 рік – 98,9 %, 2018 рік – 99,2 %. Це свідчить про необхідність їх оновлення [17].

У фінансовому плані ВП «Шепетівська дистанція колії» на 2019 рік на розвиток виробництва заплановано 8667 тис. гривень. За даними звіту про виконання фінансового плану на розвиток виробництва спрямовано 4359 тис. грн. (104,4% від плану). У фінансовому плані ВП «Шепетівська дистанція колії» на 2018 рік на розвиток виробництва заплановано 3972,0 тис. грн., з яких I квартал – 361,0 тис. грн., II квартал – 346 тис. гривень. Фактично, за даними звіту про виконання фінансового плану на розвиток виробництва спрямовано 404,0 тис. грн., з яких у I кварталі – 872,0 тис. грн., у II кварталі – 332 тис. гривень.

Формування резервного та інших фондів у фінансових планах на 2017 рік та 2018 рік не передбачено. За поясненням ВП «Шепетівська дистанція колії» рішення щодо створення інших фондів регіональної філії «Південно–Західна залізниця» як органом управління не приймалось і, відповідно, фінансовими планами ВП «Шепетівська дистанція колії» не передбачалось.

Облікової політики ВП «Шепетівська дистанція колії» визначено, що регіональна філія «Південно–Західна залізниця» спрямовує чистий прибуток відповідно до напрямків, визначених у фінансовому плані та у порядку, визначеному нормативно-правовими та/або розпорядчими актами, які встановлюють порядок розподілу одержаного чистого прибутку.

Аналогічний напрямок використання прибутку передбачений пунктом 2.2 Положення про порядок використання чистого прибутку, затвердженого ВП «Шепетівська дистанція колії». Фактично, розпорядчі акти Укрзалізниці та Південно–Західної залізниці, якими встановлено порядок розподілу одержаного чистого прибутку, не визначають вичерпного переліку виплат, які повинні здійснюватися за рахунок прибутку. Зазначене створює можливості для коригування планових і фактичних показників витрат [22].

Висновки до розділу 2

Отже, в другому розділі магістерської роботи досліджено практичні аспекти функціонування публічної організації ВП «Шепетівська дистанція колії» а також, систему формування та розподілення бюджету організації.

По результатам проведених досліджень можна зробити ряд висновків, а саме: необоротні активи підприємства, станом на 31.12.2016 року становили 275472 тис. грн., що є на 15 % менше, ніж дані показника 31.12.2018 року – 315796; кількість оборотних активів зменшилася із 4572 тис. грн. у 2016 році до 3419 тис. грн. у 2018 році, що у відсотковому відношенні складає 49 %; позитивну тенденцію зростання показав і показник власного капіталу – зріс на 42,2 %, що свідчить про зменшення залежності від інших установ та підприємств; поточні зобов'язання підприємства зменшилися на 3 %.

Також раціонального та обґрунтованого використання бюджетних коштів потрібно системні зміни. Такі висновки можна зробити на основі того, що дохід публічної установи у динаміці 2016-2018 років знизився на 3 млн. 490 тис. грн., тобто на 4,09%. Динаміка зниження обсягу доходу (виручки) від реалізації обумовлена падінням споживчого попиту населення в середовищі діяльності підприємства та не зовсім стабільною конкурентною позицією на ринку послуг. Валовий прибуток при цьому знизився на 305 тис. грн. (14,57%), причинами чого є зменшення обсягів реалізованих послуг й зниження цін.

Проведений аналіз фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії» за період 2016 – 2018 роки показав у більшості негативні зрушення у діяльності публічної установи. Так, не зовсім ефективно використовуються засоби праці, значення коефіцієнт маневреності за звітний період хоч і зросло на 32%, проте вимірюється від'ємними значеннями і не перевищує норми (0,5), що свідчить про негативний фінансовий стан публічної установи.

Також у ході дослідження виявлено надмірну централізацію фінансових потоків, які фокусуються на основі регіональної філії «Південно-Західна залізниця», результатом чого є ряд негативних явищ. Досліджено, що публічна

установа потребує вдосконалення методики бюджетування з огляду на іноземний досвід, а також поступового професійного навчання сучасних методів бюджетування службових осіб які приймають управлінські рішення.

Загалом проаналізувавши загальну структуру формування та розподілу бюджету ВП «Шепетівська дистанція колії» виявлено застарілу централізовану форму публічного управління організації, яка потребує значних змін.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ ПУБЛІЧНИМИ ФІНАНСАМИ ТА СИСТЕМОЮ БЮДЖЕТУВАННЯ ПУБЛІЧНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

3.1 Удосконалення процесу бюджетування витрат на інновації у ВП «Шепетівська дистанція колії»

Процес бюджетування публічних установ має деякі особливості. Зокрема при здійсненні бюджетування в установах необхідно враховувати окремі фактори:

- розробку проектно-кошторисної документації;
- взаємовідносини між підрозділами;
- використання субпідрядних організацій;
- обмеження матеріальних і трудових ресурсів;
- своєчасну поставку сировини і матеріалів.

Специфіка бюджетування в публічних організаціях пояснюється такими особливостями галузі, що роблять вплив на управління:

- тривалість та індивідуальність проектів;
- залежність фінансового результату проекту від грамотного складання проектно-кошторисної документації;
- організаційна структура;
- відсутність розуміння у керівника значення і суті бюджетування, а внаслідок цього неможливість використання складеного ним бюджету для прийняття управлінських рішень та інші.

Необхідність впровадження бюджетного управління в публічних організаціях обумовили наступні фактори:

- прогнозованість фінансового результату за будівельними проектами, підрозділами, організацією в цілому;

- стабільне фінансування цілей та завдань проектів, підрозділів, компанії, відсутність дефіцитів грошових коштів (розривів фінансування), своєчасне виконання своїх зобов'язань при нормальній діяльності;
- підвищення кваліфікації і загальної ерудиції керівного складу, освоєння нової предметної області управління;
- можливість розподілити (делегувати) фінансову відповідальність і права на декілька рівнів управління під загальною координацією фінансового директора;
- для керівників вищої та середньої ланки виконання бюджету враховується в плані у складі результатів роботи, відповідно від нього може залежати щомісячне заохочення.

Проведені дослідження системи бюджетування публічної установи на прикладі ВП «Шепетівська дистанція колії», дозволили отримати загальну структуру зведеного бюджету публічної організації (рисунок 3.1).

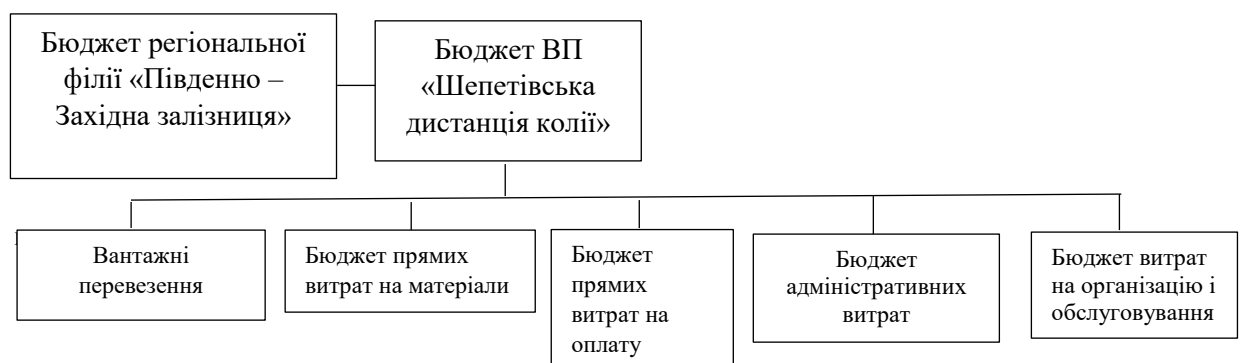


Рисунок 3.1 – Загальна структура зведеного бюджету ВП «Шепетівська дистанція колії»

Кінцеві показники проведеного дослідження засвідчили відсутність формування в публічних організаціях бюджетів відрахувань на інновації, що не дозволяє виконувати контроль за впровадженням інновацій у діяльності установи. Враховуючи вище викладене, вважаємо за доцільне внести зміни в діючу систему фінансування установи бюджетом видатків на інновації. Це буде початковою передумовою для контролю за їх ефективністю. Створювання бюджету витрат на

впровадження інновації, як бюджету для планового стимулювання розвитку установи, має стати фундаментом для здійснення стратегії та короткострокового планування та покращить результати стійкого розвитку установи.

Основна мета створення бюджету витрат на інновації заключається у плануванні та контролюванні фінансових можливостей установи на виконання витрат значного капіталу та поточного характеру, необхідних для впровадження інноваційного процесу.

Загальноприйнятим є те, що при створенні бюджету потрібно приділяти увагу до деяких вимог. Зокрема, Керімов В.Є. акцентує увагу до вимог, одні з них: 1) бюджети мусять бути вимогливі, але реалістичними [24]. Лиш збалансованість створює умови щодо мотивування додержання бюджету; 2) право на впровадження має тільки актуальний бюджет, (чорний або стресові бюджети недопустимі; 3) бюджет є узагальненим планом у матеріальних та грошових одиницях; 4) підзвітна особа за виконання бюджету має залучатись до участі при його створенні, для того щоб з всією відповідальністю приділити увагу до створення кошторисного бюджету; 5) бюджет є свого роду інструкцією на запис. Бюджет потребує рівнозначних планових і фактичних показників; 6) бюджет залишається на тій стадії на якій він був затверджений на початку бюджетного періоду.

У свою чергу, основні вимоги до розробки бюджетів публічних організацій: 1) у бюджетах необхідно враховувати останні досягнення науково – технічного прогресу, прогресивні технології виконання будівельних робіт, широке використання і поширення передового досвіду, повне використання внутрішньовиробничих ресурсів; 2) бюджети повинні ґрунтуватися на прогресивних нормах витрат матеріальних, трудових і грошових коштів; 3) бюджети мають бути всебічно обґрунтованими і базуватися на об'єктивних техніко – економічних розрахунках; 4) всі бюджети повинні бути тісно пов'язані.

В науковій літературі концентрують увагу на два методи до формування бюджетів: через накопичення та «з нуля». Для створення бюджету витрат на інновації бажано застосовувати бюджетування «з нуля», на сам перед це метод, при

якому кожного разу потрібно робити обґрунтування прогнозованих витрат так, ніби діяльність використовується уперше. Такі переваги бюджетування потребують від кожного центру бюджетування знаходження проблем та їх розв'язання на стадії прогнозування. Складемо прогноз бюджету витрат на інновації для ВП «Шепетівська дистанція колії» (таблиця 3.2).

Таблиця 3.2 – Прогноз бюджету витрат на інновації

ВП «Шепетівська дистанція колії», тис. грн.

Вид витрат	Сума витрат за кварталами				Всього за 2020 рік
	I квартал	II квартал	III квартал	IV квартал	
1. Придбання (створення) нових та модернізація основних засобів	476	356	387	369	1588
2. Придбання (створення) майнових прав на винаходи, корисні моделі, промислові зразки та ін.	-	59	-	-	59
3. Дослідження та розробки	112	-	-	-	112
4. Виробниче проектування, впровадження нових методів будівництва		-	27	-	27
Разом	588	415	414	369	1786

У ході проведення дослідження зроблено висновок, що для результативного процесу управління потрібно створити комплекс, що мав би бюджетне планування, облік дотримання бюджету та бюджетно-ревізійний контроль – структуру бюджетування. Внутрішній контроль використання та залучення коштів бюджету – це важка робота, яка вимагає рішучого визначення об'єкта, цілі, методів контролю та показників для прийняття стратегічних керівних рішень. Таким методом, створення внутрішнього контролю використання бюджету витрат на заходи впровадження інновації потребує послідовності виконання етапів: встановлення фактичних результатів діяльності, розрахунок відхилень фактичних показників від запланованих, узагальнення та використання показників контролю,

розрахунку заходів щодо редагування бюджетів та контроль впровадження відредагованих бюджетів витрат (рисунок 3.3).



Рисунок 3.3 – Структурно – логічна схема внутрішнього контролю виконання бюджету витрат на інновації

Першочерговим етапом є підготовка для здійснення контролю реалізації бюджету та підготовці даних стосовно фактичних показників освоєння коштів на інновації, які підлягають контролю з боку менеджерів та керівництва установи.

Другим етапом передбачено аналіз відхилень фактичних показників від запланованих (бюджетних) відомостей. Переважна більшість дослідників – економістів виділяють чотири основні підходи до впровадження системи контролювання бюджетів: 1) звичайний аналіз відхилень, який спрямований на редагування послідовних планових результатів; 2) аналіз відхилень, спрямованих

на наступні керівні рішення; 3) дослідження відхилень в середовищі невизначеності; 4) глобальний підхід до вивчення відхилень.

Для забезпечення контролю виконання бюджетних показників доцільно використовувати методи контролю відхилень фактичних результатів від планових, які базуються на методах аналізу (факторного, кореляційно – регресійного тощо), синтезу, порівняння, групування, огляду, експертних оцінках тощо. При цьому, необхідно використовувати методи горизонтального контролю:

- динамічного (оцінювання та порівняння бюджетних показників за декілька періодів);
- звітно – планового (оцінювання рівня виконання бюджетних показників у порівнянні із запланованими);
- змішаного та вертикального контролю (передбачає оцінювання структури бюджетів за витратною та дохідною частинами).

Для забезпечення системності та комплексності контролю виконання бюджету витрат на інновації доцільно формувати звіт, у якому відображалися б технічні досягнення та фінансові аспекти проекту. При цьому зауважимо, що виконавці робіт повинні реєструвати час, витрачений на виконання проекту, так як велика частка витрат припадає саме на оплату праці.

Третім етапом запропонований перехід до системи внутрішнього порівняльного контролю, який є досить важкий та пропонує обов'язкове оперативне документування фактичних даних ресурсного споживання та використання спеціальних документів (розпорядження про редагування поточних нормативів, документів на аналізу розрахунку відхилень від нормативів споживання матеріальних ресурсів, працівників та інших видатків). Використання відомостей які дають можливість контролювання за виконанням витрат, здійснити оцінку (аналіз) відхилень та визначити їх причин.

Четвертий етап направлений на розробку та здійснення заходів щодо редагування бюджету витрат на інновації. Основним завданням контролю використання та освоєння бюджету на даному етапі є приділення уваги менеджера

до тих відхилень від запланованого бюджету, які потребують його негайного корегування. Ліквідація таких відхилень допомагатиме здійсненню контролю за відхиленнями, при якому менеджер акцентує увагу лише на глобальних відхиленнях від бюджету і значною мірою не приділятиме увагу на відхилення в рамках допустимих норм.

П'ятим етапом передбачається контролювання впровадження відредагованих бюджетів, який виконується за порядком розглянутих вище чотирьох етапів.

У ході ознайомлення діяльності установи, здійсненні дослідження дозволяють зробити висновки про потребу запровадження витрат бюджету на інновації у публічних організаціях як працюючого інструменту для контролювання його. Для створення бюджету витрат на інновації пропонується застосовувати бюджетування «з нуля». Використання запропонованої системи внутрішнього контролю виконання бюджету витрат на інновації дозволить спрямувати частину бюджетних ресурсів ВП «Шепетівська дистанція колії» на його інноваційний розвиток та дасть змогу покращити процеси контролю за витрачанням ресурсів досліджуваної публічної організації.

3.2 Формування служби організації та проведення закупівель публічної організації

Будівництво та експлуатація залізниць вимагають чіткої організації, своєчасних і комплектних поставок багатотисячної номенклатури матеріалів, запасних частин та обладнання. Тому разом з іншими галузями транспорту, створювалась і галузь матеріально – технічного забезпечення, з її територіальними органами і складським господарством.

Завдяки реформуванню служби закупівель в регіональній філії «Південно – Західна залізниця», підприємству вдалось заощадити понад 170 млн грн. З метою не допущення дублюванню функцій та запровадження процесу закупівлі продукції (товаро-матеріальних цінностей) керівними особами регіональної філії «Південно

– Західна залізниця» було вирішено прийняти рішення про злиття Служби закупівлі послуг та Служби із закупівлі товарно – матеріальних цінностей в одну організацію, покращивши етапи закупівельного процесу (рис. 3.4). Ознайомившись з номенклатурою товаро-матеріальних цінностей , які купувались на багато років, дійшли висновку, що закуповувалась велика кількість непотрібних запчастин. Така ситуація сформувалась через відсутність наявності системи ефективного контролю за закупівлями, а їх служби були розділені. Слід зазначити, що на заощаджені кошти установа вперше за 10 років придбало товари, спрямованні для покращення умов на підприємстві та побуту виробничих підрозділів дистанції колії. У виробничих цехах здійснено ремонт та здійснено монтаж новітньої системи освітлення, закуплено сантехнічне обладнання, спецодяг, білизна для бригад, та інше. Проводиться робота з підготовки складських приміщень для закупівлі продуктів харчування для підприємств регіональної філії «Південно – Західної залізниці», створення умов для їх зберігання та купівля холодильного обладнання для їх зберігання.

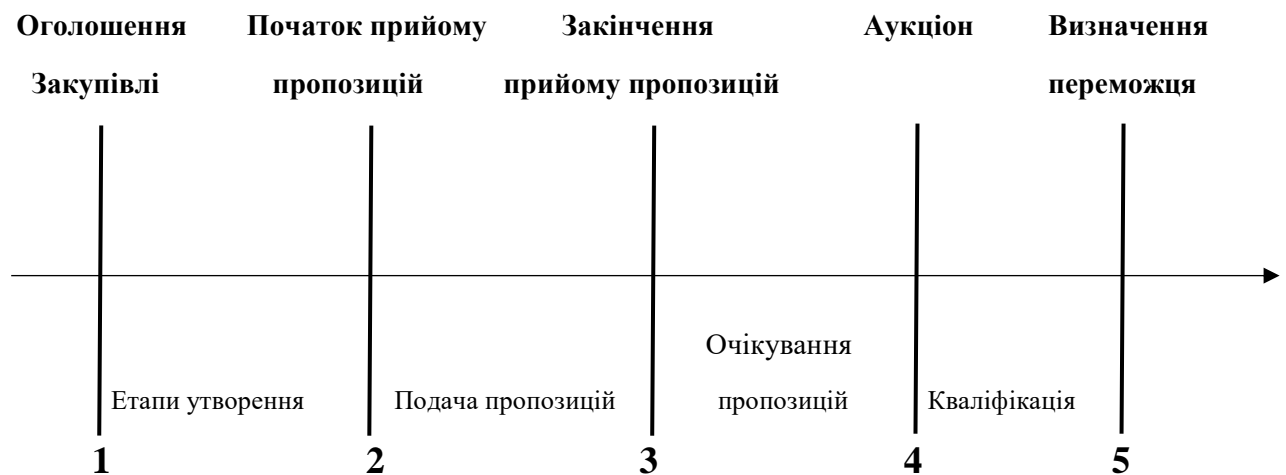


Рисунок 3.4 – Оптимізовані етапи публічної закупівлі товарно-матеріальних цінностей ВП «Шепетівська дистанція колії»

З цілю мінімізації затрат на логістику товаро-матеріальних цінностей, в договорах як отримувач товаро-матеріальних цінностей відразу зазначається

виробничий підрозділ отримувач, а не основний склад (з якого надсилається матеріальні цінності до отримувача), що вагомо розвантажить складські приміщення регіональної філії «Південно – Західної залізниці». Запропонований проект рішення буде успішним якщо його планують запровадити в регіональній філії «Південно – Західної залізниці» на інших філіях «Укрзалізниці». Провести вдосконалення роботи служби публічних закупівель планується за рахунок впровадження західного досвіду державних закупівель.

За результатами здійснених змін показують показники купівлі товарно-матеріальних цінностей у поточному році [25]. Слід зазначити, що за 6 місяців 2019 року замовники регіональної філії «Південно – Західна залізниця» винесено 3671 процедур закупівель на загальна сума яких складає 3,4 млрд. грн. Також при цьому скінчилися підписанням угод - 1972 тендера на загальну суму 3,26 млрд. грн., скасовано замовником – 178 тендери на загальну суму 226 млн. грн., не відбулися у зв'язку з відсутністю щонайменше двох допущених учасників торгів – 314 тендера на загальну суму 98 млн. грн.

Так лиш 443 процеси закупівлі виявилися нерезультативними, але 3339 тендера закупівлі скінчилися складанням договору. У внутрішньому очікуванні загальної вартості закупівель, позитивно здійснено проведення публічних закупівель товаро-матеріальних цінностей на загальну суму 3,34 млрд. грн. Не сталось укладань договорів закупівлі на сумарну суму 1,24 млрд. грн., із них закупівлі на 61 млн. грн. відкликанні замовником.

Загальний відсоток нерезультативних закупівель показує про малу активність учасників закупівель в регіональній філії «Південно – Західна залізниця» та погане складання закупівель в установі. Два цих явища є поганими в питанні створення позитивного іміджу регіональної філії «Південно – Західна залізниця» як потенційного ринку реалізації для виробників та постачальників товарно-матеріальних цінностей.

Таким чином, за 6 місяців 2019 року ініціаторами закупівлі регіональної філії «Південно – Західна залізниця» втратили чинність 12% пунктів плану стосовно

першочергового річного плану закупівель. 14% пунктів плану внесли зміни до першочергового річного плану публічних закупівель. 60% пунктів внесли до плану закупівель менше чим за місяць до старту процедур публічних закупівель, у тому числі 13% процедур були виключені до плану після початку процедури закупівлі.

У відповідності до Закону України «Про публічні закупівлі» річне планування закупівель є першочерговим документом при створенні закупівель, який направлений на попереднє сповіщення учасників ринку про характеристики товарно-матеріальних цінностей замовника з цілю проектування виробничого процесу та прогнозуванню діяльності. Здійснення закупівель, які не прогнозовані річним планом закупівель – суворо заборонено.

Сумарний показник обсягів закупівель протягом чотирьох років має результат збільшення близько 6 млрд. грн. на рік. Загальні обсяги закупівелі по роках:

2016 – 4,8 млрд. грн.

2017 – 6,1 млрд. грн.

2018 – 7,7 млрд. грн.

2019 – заплановано 9.4 млрд. грн. (за 6 місяців укладено договорів на 4,2 млрд. грн.).

Слід зазначити мала кількість допущених до участі до торгів учасників обумовлюються як об'єктивними так і штучно створеними факторами. Об'єктивними факторами є вузьке коло учасників торгів окремих пунктів товарно-матеріальних цінностей, що закуповуються для потреб регіональної філії «Південно – Західна залізниця».

Необ'єктивними (штучними) факторами є:

– мала якість повідомлення про початок здійснення закупівель (не ясно вказані класи товару, назва товару чи послуги; загальне об'єднання великої кількості різноманітних товарів в одну закупівлю; велика кількість формальні вимоги. 27,4% всіх процедур регіональної «Південно – Західна залізниця» за 6 місяців 2019 року

відносно яких даних модулю аналітики *bipro.prozorro* володіє низькою якістю повідомлення;

– значний показник недопущення учасників торгів – 22% всіх пропозицій, заявлених учасниками за 6 місяців 2019 року;

– не пристосовані умови виконання доставок (вимога виконати доставку товару до 30 днів від переможця торгів до замовника при значних обсягах закупівлі; тривалі контракти зі середньостатистичними цінами без уточнення зміни факторів ринку; вимога поставки товаро-матеріальних цінностей в різні куточки країни за однією інструкцією);

Взявши до уваги недоліки за час функціонування системи публічних закупівель пропонується зміна підходу до визначення критеріїв оцінювання тендерних пропозицій. Нецінові критерії оцінки замовники закупівлі мають право використати лише у разі використання проведення заходу, який має важкий або одноосібний характер. Дана пропозиція збільшує можливості вдосконалення нецінових показників оцінки товару чи послуги закупівель, знімаючи цю заборону. На даний час виконується завдання із впровадження електронного ресурсів нецінових показників, який допоможе замовникам підвищити ефективність закупівель за показниками якості, цільової та енергоефективної. Прогнозовані результати публічних закупівель у регіональній філії «Південно-Західна залізниця» з врахуванням нового підходу представлено в таблиці 3.5.

Також, пропонується можливість встановлення замовником персональних критеріїв оцінки товару чи послуги закупівлі. Це дасть змогу замовнику збагнути на всі майбутні затрати під час експлуатації предмета (товара) закупівлі.

Зазначена пропозиція дозволяє коригування учасником торгів невідповідностей в інформації про характеристику товару чи послуг після направлення в систему публічних закупівель.

Таблиця 3.5 – Прогнозовані результати публічних закупівель у регіональній філії «Південно-Західна залізниця»

Область публічних закупівель	Прогнозований % недопущених учасників публічних закупівель у регіональній філії «Південно-Західна залізниця»	Прогнозований % успішно проведених закупівель у регіональній філії «Південно-Західна залізниця»
Товари, роботи і послуги по напрямках фінансування «Капітальні інвестиції» та «Ремонти»	6 %	91 %
Закупівля послуг за напрямком «інше»	9 %	86 %
Електрична енергія	0 %	99 %
Паливно-мастильні матеріали	7 %	89 %

Актуальна редакція Закону змушує замовника не брати тендерну пропозицію, яка повністю відповідає потребам тендерних документів навіть, якщо така невідповідність є невагомою і її можливо видалити чи скоригувати не залучавши важкої роботи. Це призводить до великої кількості дискваліфікацій і неможливість складання договорів із учасниками публічних закупівель, які пропонують значно меншу цінову складову. Для забезпечення найбільш кращої цінової пропозиції механізм корегування та доповнення технічних характеристик та інформації на протязі двадцяти чотирьох годин. Це дає можливість учаснику торгів виправити зазначенні невідповідності в документах (електронній інформації), які замовник виявив після розкриття тендерних пропозицій здійснивши завантаження кінцевих чи нових документів.

Закон дає значно більший перелік умов до притягнення до відповідальності. У послідовності, впроваджується відповідальність за використання переговорної процедури закупівлі на тих умовах які не передбачені законодавством, відсутність обґрунтування використання переговорної процедури, за відсторонення тендерних пропозицій на підставах, не передбачених законодавством України. Крім того,

пропонується введення відповідальності для керівників замовників за невиконання вимог закону України.

За кілька останніх років система публічних закупівель в Україні розвивається та вдосконалюється значними темпами, але вимагає глобального вдосконалення та видалення недоліків системи у конкретних місцях, для більш якісного освоєння публічних коштів на рівних умовах для усіх учасників торгів.

3.3 Проведення процесу автоматизації бюджетного обліку ВП «Шепетівська дистанція колії»

Хід ведення бухгалтерського обліку в установі публічного типу представляє собою узагальнення інформаційних і контрольовано організаційних заходів. До інформації проведення належать захід збору, реєстрації, передачі, збереження й обробки даних. Підзвітні – організаційні операції взаємопов'язані з контролюванням та використанням інформації, отриманої в результаті виробничо-інформаційних процесу

Правильно поставлена організація обліку та витрат в розрізі статей калькуляції за областями їх виникнення, за видами робіт дає керівництву загальний обсяг інформації для впровадження плідних управлінських вказівок.

У ВП «Шепетівська дистанція колії» використовується таблично – автоматизована форма розрахунку, при якій основна маса роботи по обробці інформації та виконання реєстрів робить електроннообчислювальна машина.

Уся схема бухгалтерського обліку виконання виробництва ВП «Шепетівська дистанція колії» можна розподілити за такими ознаками:

- запуск у промисловий процес різноманітних складових та сил природи (роботи, засобів та предметів роботи) та їх вживання;
- процес – перетворення запроваджених у процес виробництва матеріальних складових на абсолютно новий продукт праці, тобто редагування ресурсів у новий продукт праці;
- вихід – отримання нового результату праці.

Всі ці три аспекти кібернетичного підходу вимагають розрахунку затрат на всіх трьох етапах як у реальному так і грошовому вираженні (рисунок 3.6).

Загальний обсяг роботи, виконаних в бухгалтерському обліку, можна розділити на облікові завдання, кожна з яких представляє собою розрахунок, кінцевих результатів якого відображаються у відокремленому регістрі – програмному забезпеченні.

Комп'ютеризація обліку витрат на виробництво має досить широке коло важких операцій. До них слід віднести створення затрат за спрямуваннями витрачання, визначення нормативної та фактичної собівартості робіт, облік відхилень від норм затрат, зведений облік витрат на виробництво, відображення на рахунках синтетичного обліку кореспонденції розрахункових рахунків.

Основна функція обліку затрат на виробництво, що фокусується у знаходженні та ліквідації недоліків управління виробництва і матеріально – технічного забезпечення, яка спрямована на максимальне заощадження матеріальних та трудових затрат і на покращення продуктивності роботи.

Впровадження електронного обліку мусить бути залучений оперативний облік затрат на виробництво, який спрямований в щоденному контролюванні за витратами матеріальних та трудових ресурсів у виробництво та їх результативність використання.

Даний контроль допомагає забезпечувати організацією чіткого обліку руху окремих деталей на підприємстві та їх залишків у незакінченому виробництві.

Характерною рисою автоматизації обліку витрат по перевезенням є те, що тут значною мірою використовуються дані, які надійшли з інших ділянок механізації обліку: облік роботи та заробітної плати, основних засобів, виробничих запасів.



Облік використання ресурсів	Облік перетворення ресурсів на новий результат праці	Облік виготовлення нового продукту праці
-----------------------------	--	--

Рисунок 3.6 – Кібернетичний підхід побудови обліку витрат виробництва
ВП «Шепетівська дистанція колії»

При цьому в автоматизованому бухгалтерському обліку затрати на виробництво на базі початкової документації вищезазначених розділів обліку виконуються завдання по обліку певних елементів у структурі витрат виробництва. Таким чином, основною складовою функціонування автоматизованого робочого місця (далі – АРМ) бухгалтера обліку витрат та затрат на виробництво є створення на машинних носіях необхідної вихідної інформації, що створюється при рішенні завдань по зазначеного пункту обліку. Вся ця інформація має бути показана у вигляді єдиної структури даних бухгалтерських записів згідно вимогам АРМ бухгалтера по обліку витрат на виробництво (рисунок 3.7).

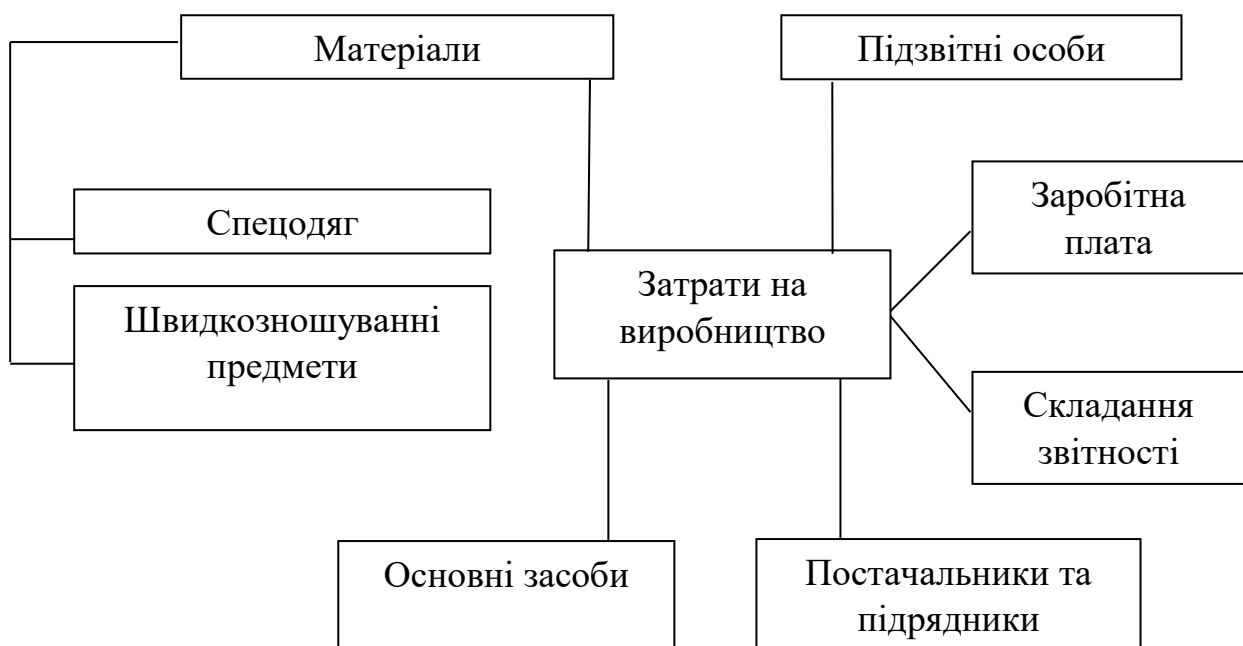


Рисунок 3.7 – Інформаційні зв'язки АРМ бухгалтера по обліку витрат на виробництво

Можлива потреба залучення першочергових документів обліку за певними елементами визначається присутності в них реквізитів «Стаття витрат», «Синтетичний рахунок та субрахунок витрат». При присутності цих реквізитів виникає можливим формувати суми нарахованих витрат на відображеними в першочергових документах пунктами.

Інформацією для формування звітності й бухгалтерських облікових регістрів по затратах на діяльність об'єкта дослідження є також основа умовно-постійної інформації, що мають у складі нормативно-довідкового господарства автоматизованої системи бухгалтерського обліку: прогнозованих даних про затратами за пунктами та елементами витрат, нормативної інформації про норми затрат на використання відокремлених сфер ремонтів, облікових даних минулих кварталів за елементами витрат та статтям витрат.

Ця інформація в поєднанні з інформацією, що розміщена в основі змінної інформації по обліку затрат на виконання виробничих сфер діяльності об'єкта дослідження, є основою для впровадження аналізованого й синтетичного обліку затрат на діяльність установи.

Матеріали для створення витрат потрібно систематизувати та сформувати у потрібному вигляді. Спроектований масив інформаційних носіїв вимушений мати коди установи, цеху (виробничого підрозділу), бригади, розрахункові рахунки виробництва. Не враховуючи цих основних ознак, масив інформації має і своєрідні для кожного елемента витрат: по заробітній платі працівників – коди категорій працівників та основних видів виплат, по матеріалам – код найменування товарно – матеріальних цінностей.

Підсумки підводяться по виробничих підрозділах, бригадах, цехах, статтях та по деталях витрат. Із масиву відраховуються безпосередні затрати, які перераховуються в спеціальні області, що даються на друк.

Створення витрат на перевезення в електронно – обчислювальному устаткуванні проводиться в декілька етапів. Перший етап здійснює обробка першочергових матеріалів по платі за здійснення діяльності працівниками, матеріалам, основним засобами праці, електропостачанню, паливу. Після чого в пам'яті устаткування згідно з створенням алгоритмами та програмним забезпеченням формуються затрати по перевезенням.

Алгоритм виконання облікових завдань по затратам на виробництво формується з декількох етапів: створення першочергової документації про затрати; створення масивів змінної та постійної інформації про затрати; вживання масивів устаткування носіїв змінної інформації, сформованих в інших розділах бухгалтерського обліку; створення вихідної інформації по обліку затрат на діяльність установи. Детально даний алгоритм представлений на (рисунок 3.8).

З наведеної інформації видно що алгоритм продуктивності вирішення завдань по обліку затрат на діяльність установи є вихідна інформація у вигляді: облікових статистичних і синтетичних реєстрів, форм державної та галузевої звітності (форма № 1 «Баланс», форма № 14-зал, форма № 2 «Звіт про фінансові результати»); швидко зідраної інформації, потрібної для керування процесом діяльності установи.

На базі вхідної інформації по обліку затрат на виробництво створюється реєстри синтетичного обліку затрат на діяльність, до яких належать балансові розрахунки затрат на діяльність установи та їх субрахунки (для виробничого підрозділу дистанції колії рахунок 2315 «Колійне господарство»).

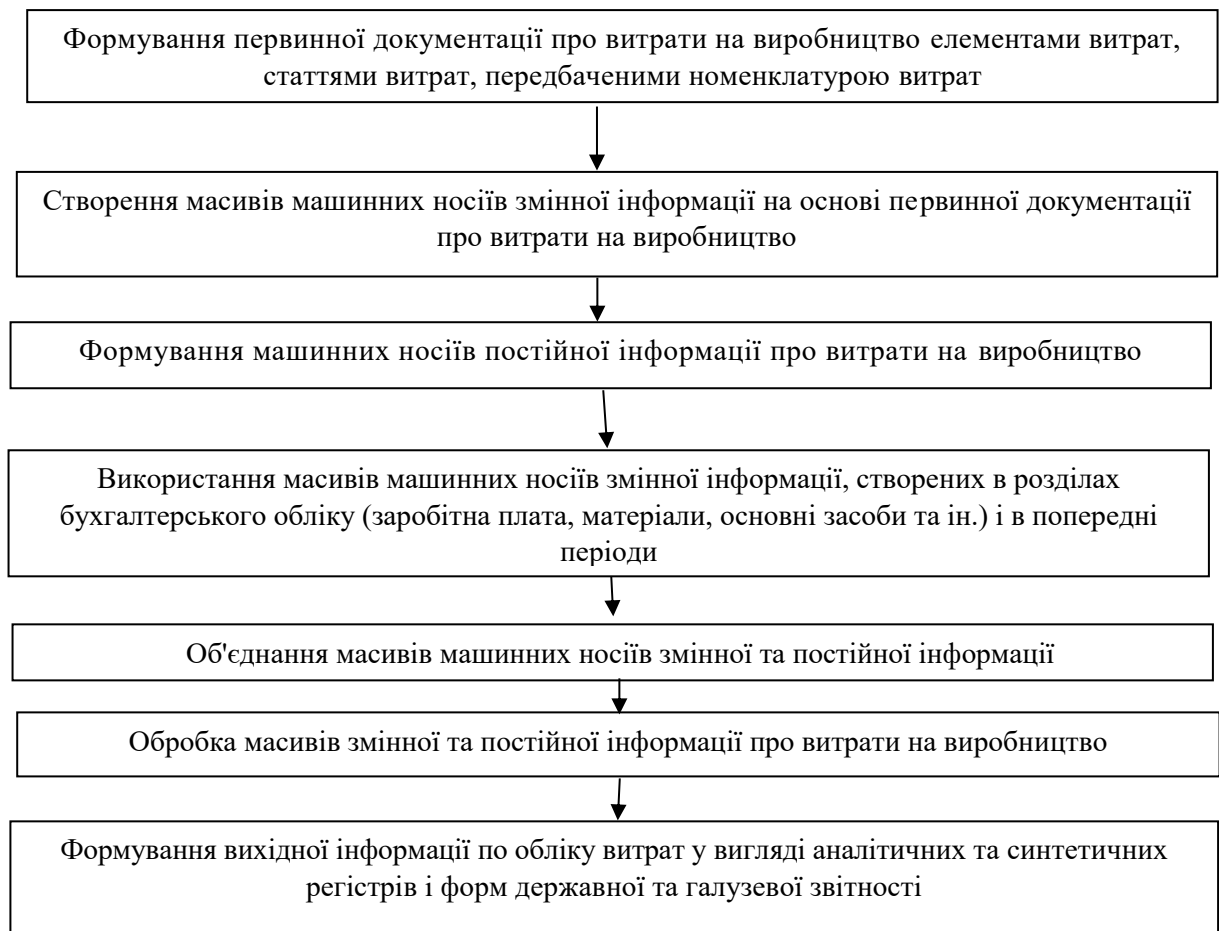


Рисунок 3.8 – Алгоритм рішення облікових завдань по витратах на виробництво
ВП «Шепетівська дистанція колії»

Для дотримання контролю та здійснення управлінських рішень по освоєнням матеріального, трудового і фінансового ресурсу у розрізі статей створюється Інформація щодо відхилень фактичних затрат від нормативних. Ці відомості дозволяють керівникам виробничих підрозділів приймати чіткі рішення по наявних розбіжностях.

Викладення інформації в залежності від вимог може здійснювати в наступних пунктах: по розрахунку, по коду аналітичного обліку, по статті витрат, по підрозділі чи по установі. Після вибору режиму виведення реального стану створюється вихід вихідної інформації. В залежності від типу потрібних матеріалів бухгалтер відображає в зверненні номер рахунка, час, за який потрібно отримати

інформацію, а також у якому розрізі її відображати: по установі, по ділянках, за видом діяльності.

Відповідальна особа має змогу проаналізувати по кожній статті відхилення від норм, побачити причини цих відхилень і дати рекомендації з покращення використання засобів. Важливо мати інформацію про недотримання вже в процесі проведення робіт. Ці методи дають можливість керівникам установи зробити корективи на виробничий процес з метою більш ефективного освоєння матеріальних, трудових та фінансових ресурсів.

Окрім цього в режимі запиту створюється оперативна інформація з обліку витрат: затрати на перевезення по видах виконання робіт та елементах витрат; використання плану витрат за період з початку місяця, з початкового кварталу; виконання плану по елементах затрат, інша інформація в залежності від потреб. Окрім того, через збільшення можливостей аналітичного обліку та виконання ЕОМ можлива створення багатоповерхових розрізів статей затрат, потрібних для потреб здійснення керування, а також облік за центрами відповідальності.

У такому разі інформація, створена в розділі бухгалтерського обліку затрат по перевезенням повинна покривати потреби не лише свої потреби, а й інших областей механізації обліку.

Характерними рисами автоматизованої форми обліку є:

– послідовна інтеграція облікових даних (оперативний, внутрішньогосподарський, бухгалтерський, податковий, статистичний облік) при обробці для отримання показників зведеного аналітичного і синтетичного обліку і звітності на основі єдиної первинної інформації;

– збереження автономності функцій і задач окремих видів обліку, не дивлячись на їх інтеграцію в єдину базу даних і використання одних і тих самих первинних документів. Кожному з них стають притаманні такі риси, як оперативність, точність, системність, обґрунтованість та інші.

Впроваджені санкції відповідно до рішення РНБО (Ради національної безпеки і оборони) України від 28.04.2017 року «Про ведення персональних

спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів» (санкцій). Враховуючи велику симпатію Українських державних та приватних компаній використовувати автоматизовані форми опрацювання облікової інформації які потрапили під обмежувальні заходи, серед яких: ЗАТ «Галактика - Центр», Фірма «1 С», ТОВ «Корпорація Парус» та інші провідні ІТ-компанії з Російським походженням.

Пропонуємо впровадити систему «SAP SE» - це німецька компанія, виробник програмного забезпечення яке спрямоване для оптимізації та покращення використання коштів у публічних та комерційних установах.

В квітні 2017 року німецька «SAP SE» оголосила про активізацію своєї діяльності в Україні в сегменті ERP-рішень для малого і середнього бізнесу. Разом зі своїм компаньйоном – BDO в Україні (яка пристосувала фінансово-бухгалтерський модуль програмного забезпечення під Українські стандарти), компанія повідомила про виведення на ринок нового продукту – локалізованої версії рішення «SAP Business One».

Як заявив регіональний директор SAP Business One в країнах Центральної та Східної Європи Крістіан Екс, цей софт буде простішим і швидшим у впровадженні, простішим для розуміння і дешевшим, ніж для великих компаній, на які досі в Україні орієнтувалися німецькі розробники.

Можливості такої системи дають змогу у єдиному інформаційному просторі оперативно виконувати основні управлінські завдання, забезпечити менеджерів різного рівня управління основною достовірною інформацією для прийняття об'єктивних рішень за такими функціональними напрямками:

- створення системи обліку та створення різних видів звітності;
- керування матеріальними та фінансовими ресурсами;
- фінансові прогнози та чіткий фінансовий менеджмент;
- виробничий прогноз та керування, контролінг;
- управління якістю продукції;
- управління працівниками і реалізація кадрової політики;
- управління взаємовідносинами з клієнтами.

Спеціально для середніх та великих підприємств, яким є ВП «Шепетівська дистанція колії», на базі системи «SAP SE» було розроблене рішення «SAP R/3 (SAP ERP)» що дає змогу швидко і з найменшими витратами здійснити автоматизацію основних бізнес-процесів установи. Невеликі компанії, які стрімко розвиваються, мають змогу використовувати спеціальною пропозицією корпорації «SAP SE».

До складу компанії «SAP SE» входять розвинуті платформи, а саме:

- SAP Enterprise Portal (платформа для портальних рішень рівня установи чи виробничого підприємства);
- SAP Process Integration (колишня Exchange Infrastructure) - інтеграційне рішення рівня підприємства;
- SAP Mobile Infrastructure (колишня Mobile Engine) - платформа для реалізації додатків для мобільних пристроїв;
- SAP Business Intelligence - платформа для впровадження корпоративних сховищ даних і бізнес-аналітики;
- SAP Knowledge Management - платформа управління навиками та знаннями;
- SAP Master Data Management - система дотримання нормативно-довідкової інформації щабля установи чи підприємства;
- SAP Application Server - платформа для виконання усіх інших творінь SAP NetWeaver та інших продуктів SAP (таких як SAP ERP - R / 3) для допомоги рішення спеціалізованих і галузевих завдань, а також інструментів для адміністрування системи.

Основними перевагами використання у процесі управління ВП «Шепетівська дистанція колії» системи «SAP R/3 (SAP ERP)» є наступні:

- програмний продукт, що дозволяє оптимізувати формування та опрацювання інформаційних ресурсів підприємства;
- програмний продукт, що не вимагає значних витрат на навчання персоналу;

- досліджуване підприємство матиме значні вигоди від упровадження корпоративної інформаційної системи;
- прогнозується значний приріст ефективної економічної діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії» за рахунок оптимізування інформаційної співпраці із споживачами та посередниками;
- програмний продукт, що дає можливість здійснювати постійний моніторинг ринку медичної продукції.

«SAP SE» використовують як інструмент управління підприємством більш 46800 компаній в усьому світі. «SAP SE» являє собою відкритий програмний продукт, що акумулює в собі досвід тисячі замовників. Програмний пакет динамічно розвивається, а також має модульний принцип побудови, інваріантний стосовно використовуваної платформи (Pervasive SQL, MS SQL, Oracle). Це дозволяє в міру необхідності робити поступове нарощування функціональності і числа робочих місць в системі.

Характеристики користувача системи «SAP R/3 (SAP ERP) не повністю покривають потреби кваліфікації персоналу українських підприємств (установ), у незначній мірі це призводить до деяких фінансових витрати на освоєння наявного або набір нового персоналу для використання системи.

Технології корпорації «SAP R/3 (SAP ERP) дають можливість створення оптимізації керування процесів ВП «Шепетівська дистанція колія» та впровадження системи в використання силами групи впровадження, що створюється з фахівців ВП «Шепетівська дистанція колії» та виконавця. Є можливість замовлення створення нових специфічних модулів під персональні потреби замовника та його бажань.

Прозорість програмного забезпечення – постачаються: засіб розробки системи, генератор форм звітності; надаються: опис словників бази даних і потрібних фрагменти вихідного коду продукту.

Введення корпоративної інформаційної системи дає змогу поліпшити управління ВП «Шепетівська дистанція колії». Якісний показник системи

керування може визначатися наступним веденням параметрів діяльності прийняття управлінських рішень:

- тривалість часу вироблення рішення (швидкість реакції);
- середня частота помилкових рішень (вірогідність прийняття неправильного рішення);
- середні затрати на виконання рішення;
- втрати від недоцільних рішень за визначений період;
- швидкість знаходження помилок у вже погоджених рішеннях.

Ефект від покращення кожного з вище викладених параметрів розділяється на кількісний і якісний. При оцінці доцільності запровадження інформаційної системи схилитися тільки на аналіз прибутку на інвестований в автоматизацію кошти, то некоректно відображається весь зміст покращення керівних процесів. Ціна досягнення (внаслідок покращення параметрів процесу прийняття рішень) таких основних цілей, як покращення якості обслуговування клієнтів, зростання конкурентноздатності, не дається чіткому грошовому вимірюванню.

Чітке прийняття та вірогідність отримання правильного рішення, як правило, збільшують, якщо уся інформація, потрібна для прийняття рішення, проходить скрізь корпоративну інформаційну систему, а не обмежується в паперових архівах та персональних робочих місцях (відокремлених служб та підрозділів). Цілком вірогідною є ситуація, коли комплексна автоматизація системи керування є єдиним реальним шляхом для покращення фінансових показників тай у цілому системою бюджетування установи.

Конкретне визначення напрямків, що повинні бути виконанні в результаті вжитих нових автоматизованих технологій керування публічними фінансами є основним моментом при оцінюванні доцільності затрат на автоматизацію керівної діяльності.

Підвищення ефективності економічної діяльності установи в результаті комплексної автоматизації системи керування може проявлятися різним чином. Як

можливі фактори, що виділяють сукупний результат від автоматизації, часто пропонуються наступні складові:

- якісне покращення діяльності підготовки і прийняття рішень;
- покращення виробничої програми установи;
- мінімізація трудомісткості процесів опрацювання та використання даних;
- мінімізація умовно-постійних затрат за рахунок можливого скорочення адміністративно-управлінських працівників, потрібного для забезпечення процесу управління ВП «Шепетівська дистанція колії»;
- вивільнення персоналу від рутинних завдань опрацювання даних, на більш інтелектуальні види діяльності
- стандартизація бізнес-процесів у всіх сферах підприємства;
- зменшення термінів оборотності колових коштів задіяних в установі;
- введення оптимального рівня балансу матеріальних ресурсів та кількості незавершеної діяльності установи;
- мінімізація залежності від персон, що є «власниками» інформації або технології опрацювання даних;
- виконання прихованих для виконавців технологій контролю виконуваної ними роботи, що не потребує надання довідок та звітів до зазначеної дати.

Як показує практика, в середньому окупність проекту автоматизації по впровадженню системи «SAP SE» на великому підприємстві відбувається за 12-18 місяців, а на середньому ВП «Шепетівська дистанція колії» – за 6-8 місяців. При цьому головними критеріями успішності/неуспішності вважаються автоматизація основних бізнесів-процесів замовника (досягнення поставлених цілей), виконання запланованих термінів реалізації і бюджету проекту. Так, 95% проектів, реалізованих компанією «SAP SE» або її партнерами, відносяться до числа успішних: впровадження системи було проведено у встановлений термін з обумовленим бюджетом. Дані про приклади вдалого впровадження систем «SAP R/3 (SAP ERP) зведено в таблицю 3.9.

Таблиця 3.9 – Ефективність впровадження «SAP R/3 (SAP ERP) на підприємствах України

№ з/п	Назва підприємства	Зменшення терміну оборотності оборотних коштів, %	Зниження рівня неліквідних запасів, %	Зниження витрат на матеріали, %	Поліпшення якості сервісу і продаж, %	Зниження дебіторської заборгованості, %	Зниження виробничого браку, %	Загальне зниження витрат, %
1	Холдинг «Метінвест» (м. Маріуполь)	20,11	23,24	5,12	35,12	17,90	23,20	12,60
2	Агроіндустріальний холдинг «Миронівський хлібопродукт» (м. Київ)	32,13	40,12	6,32	37,90	18,30	25,60	15,90
3	АТ «Турбоатом» (м. Харків)	28,65	33,24	5,42	41,30	21,60	26,30	18,63
4	ПАТ «Нікопольський завод феросплавів» (м. Нікополь)	30,45	32,11	7,12	33,53	18,32	27,10	16,32
5	АТ «Фармак» (м. Київ)	39,00	35,36	6,32	37,11	22,10	26,83	19,34
6	ВП «Шепетівська дистанція колії» (прогнозована ефективність)	25,73	29,64	6,28	35,92	19,63	25,13	17,61

Прогнозовану ефективність впровадження системи «SAP R/3 (SAP ERP) в діяльність ВП «Шепетівська дистанція колії» можна відобразити на рисунку 3.10.

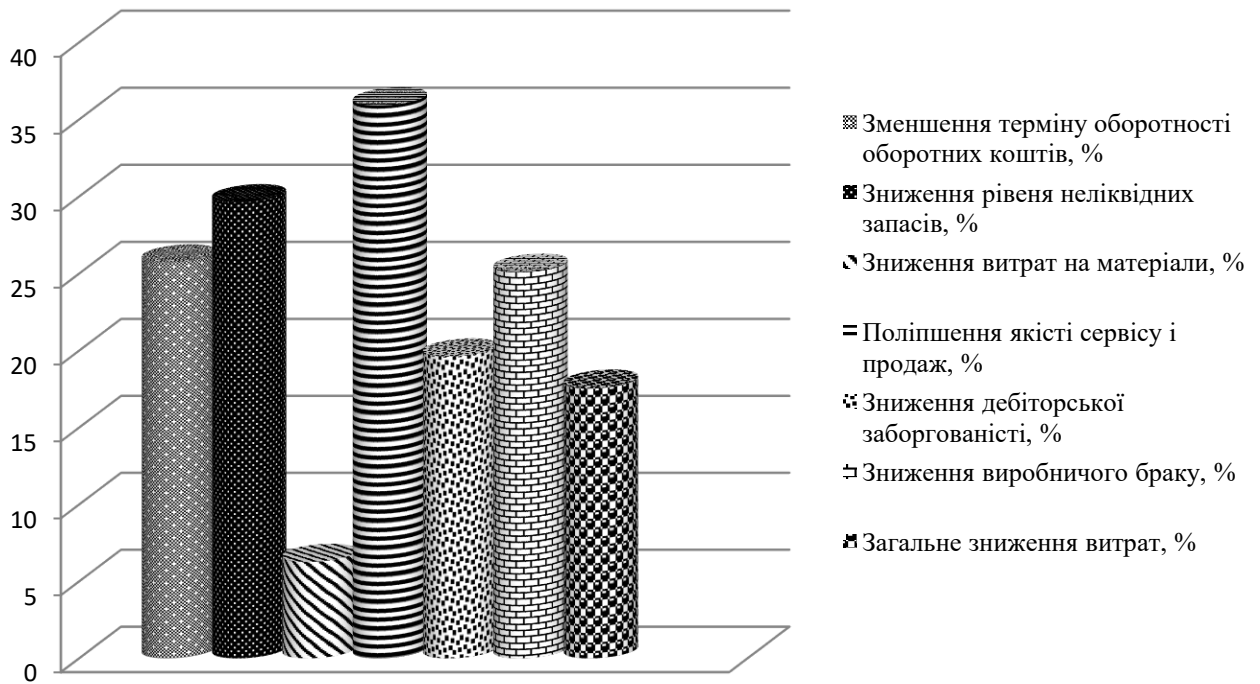


Рисунок 3.10 – Прогнозована ефективність впровадження системи «SAP R/3» (SAP ERP) в діяльність ВП «Шепетівська дистанція колії»

Отже, можемо зробити висновок, що основними принципами ефективності використання системи «SAP R/3 (SAP ERP) у діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії», є наступні:

1. Відповідність концепції ERP і стандартів MRP-II - розвинута функціональність системи є гнучким інструментом для рішення поточних і стратегічних управлінських задач ВП «Шепетівська дистанція колії».

2. Інтегрованість і модульність – комплексний підхід до автоматизації, «наскрізне» проходження документів через різні служби досліджуваного підприємства. Формування необхідної ВП «Шепетівська дистанція колії» конфігурації з набору інтегрованих модулів дає можливість поетапної побудови потрібної функціональності і поетапного впровадження системи, гнучкого маневрування ресурсами при проведенні пусконаладжувальних робіт.

3. Універсальність і адаптивність – наявність досконалого механізму налаштувань, що забезпечує різні схеми експлуатації системи, алгоритми обробки

даних і варіанти представлення інтерфейсів. Для ВП «Шепетівська дистанція колії» важливо, щоб інформаційна система відображала властиві йому бізнес-процеси. Ця специфіка включається в поняття галузевої версії. Особливістю системи «SAP SE» є те, що галузева версія аж ніяк не означає обмеження функціональності. У будь-яке постачання входить базове ядро, що містить повний комплект реалізованих у системі функцій, а в процесі настроювання відбувається лише активізація бізнес-властивостей, що відбивають специфіку підприємств даної галузі.

4. Захист конфіденційної інформації – сертифікат Держтехкомісії засвідчує, що засоби захисту системи «SAP R/3» (SAP ERP) відповідають 5-му класові захищеності засобів обчислювальної техніки від несанкціонованого доступу до інформації і задовольняють 4-ий рівень контролю відсутності недекларованих можливостей. Таким чином, автоматизована система, побудована на основі «SAP R/3» (SAP ERP) і забезпечена її сертифікованими засобами захисту, може бути атестована на відповідність вимогам безпеки інформації і використовуватися «SAP R/3» (SAP ERP) для обробки як відкритої, так і конфіденційної інформації (комерційна таємниця, службові й особисті дані).

5. Корпоративність – система «SAP R/3» (SAP ERP) дозволяє побудувати єдину систему автоматизованого управління бізнесом для групи компаній, об'єднаних одним або декількома власниками в рамках корпорації, холдингу, фінансово-промислової групи. Для ефективної реалізації цих задач у системі передбачені:

- функції управління розподіленими ресурсами (матеріальними, фінансовими, трудовими);
- функції управління розподіленими виробництвами (у тому числі і замкнутому циклі);
- забезпечення корпоративної уніфікації методів ведення бізнесу й облікової політики;
- забезпечення консолідованого обліку й аналізу діяльності як усього холдингу, так і в розрізі його суб'єктів і/або напрямків діяльності;

– організація віддаленого доступу без додаткових інвестицій і безболісне підключення нових об'єктів і робочих місць.

6. Можливість швидкого впровадження – апробовані технології розгортання проектів автоматизації сприяють тому, що впровадження системи проходить у стислий термін, з фіксованим бюджетом і мінімальними для ВП «Шепетівської дистанції колії» ризиками. Це дозволить досліджуваному підприємству швидко окупити витрати на її придбання та впровадження.

3.4 Оптимізування витрат бюджетних коштів публічної організації шляхом підвищення ефективності виробничих процесів

Залізничний транспорт посідає основне місце у задоволенні потреб виробничої сфери та населення у плані логістики, є важливим фактором задоволення соціально-економічного розвитку України, зміцнення її зовнішніх зв'язків. Діюча система управління залізничним транспортом, стан виробничо – технічної бази залізниці і технічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не покривають зростаючим потребам суспільства та західним стандартам якості надання послуг залізничної логістики, заважають збільшенню ефективності роботи галузі та вимагають її реформування.

Варто відмітити той факт, що в нашій країні розвиток економіки супроводжується за рахунок вкладення значних коштів у відновлення старої технічної бази і завантаження не задіяних виробничих потужностей. Як тільки ресурс такого роду буде вижитий, що саме зараз і є на залізничному транспорті, економіка країни зустрінеться погрозою чергової економічної кризи. В даній ситуації спрямувати економіку у напрямку стабільного розвитку зможуть тільки інновації. Побачена ситуація пропонує нові вимоги до системи інноваційної діяльності в державі, які б стали досяжні завданням, що стоять перед об'єктами господарювання залізничного транспорту, промисловими об'єктами, а також транспортним і промисловим комплексом держави у цілому.

Як показав аналіз діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії», інновації на підприємстві – явище, скоріш за все, виняткове, ніж планове. З метою забезпечення

зростання ефективної діяльності ВП «Шепетівській дистанції колії» доцільно запровадити таке нововведення як купівля залізнично – будівельної машини «РМ – 80» (рис. 3.11).

Залізнично-будівельна машина «РМ – 80» призначена для механізованого очищення від забруднення щебеневого баласту колії і стрілкових переводів, транспортування (переміщення) щебеню знову в колію або у вагон, або на узбіччя з повною вирізкою баласту та укладки очищення щебеню в колійну решітку.



Рисунок 3.11 – Щебнеочисна машина «РМ – 80»

Щебнеочисна машина «РМ – 80» розроблена австрійською фірмою «Plasser&Theurer», а вироблена у місці Краматорську ПАТ «Старокраматорський машинобудівний завод». На колійній машині встановлено два дизельних установки, які розміщено окремо від кабіни. ЗБМ «РМ – 80» обладнана барово-вигрібним ланцюгом для вигрібання забрудненої основи, який попадає у вібраційний відсік, що вільно рухається. Для колії на перегоні щебнеочисна машина має в розташуванні планувальний пристрій, який виробляє рівномірний розподіл щебеню, що випадає на колію. Технічні характеристики щебнеочисної машини наведено у таблиці 3.12.

Вигрібний ланцюг розміщений у двох бокових похилій та горизонтальній напрямній. Щебнеочисна машина має пристрої для розподілення чистого баласту. Для вигрібання щебеню з рейок та шпал застосовується плужний скидач.

Таблиця – 3.12 Технічні характеристики щебнеочисної машини RM – 80 [26]

Характеристика	Числа виміру
Довжина над буферами	30м
Базова довжина	23м
Відстань між осями візків	1,83м
Маса машини	92-98т.
Навантаження на вісь колісної пари не більше	20т.
Загальна потужність двигуна	698 кВт (946к.с.)
Максимальна швидкість своїм ходом	80 км/г
Ширина очищення	4м
Ширина очищення (при очищенні стрілок)	7.7м
Максимальна глибина очищення	1м
Висота вигрібного ланцюга	290мм
Потужність приводу ланцюга	320 кВт
Температура навколишнього середовища для роботи	від + 40 до – 20 С
Довжина балки вигрібного ланцюга	2.9м

На колії на перегоні машина оснащена планувальним пристроєм, який виконує рівномірний розміщення щебеню, що випадає на колію. Для корегування або збільшення глибини вирізки та обходу перешкод щебнеочисна машина обладнана підйомно – пересувним пристроєм.

Також, вище зазначена машина обладнана системами вимірювання для регулювання глибини очищення і поперечним відхилом ухилом вирізного ножа. Для видалення ущільненого та забрудненої основи зі шпальних ящиків використовується виштовхуючий пробивний пристрій. Для вкладення текстильних рулонів під рейкошпальну решітку щебнеочисна машина обладнана спеціальним пристроєм.

Для управління «РМ-80» необхідні такі спеціалісти:

- старший машиніст (виконує обов'язки начальника машини - 8 розряд);
- два машиністи — 7 розряд;
- два машиністи — 6 розряд (помічники).

За технічний стан машини і охорону праці несе відповідальність старший машиніст. На даний момент у ВП «Шепетівській дистанції колії» немає машиністів 7 і 8 розрядів. Проте, дану проблему можна вирішити, відправивши машиністів нижчих розрядів на 3-місячні курси підвищення кваліфікації у місто Дніпро, де здійснюється підготовка таких спеціалістів на базі Дніпропетровського коледжу транспортної інфраструктури.

При введенні «РМ – 80» прогнозуємо зростання продуктивності праці по підприємству. Це обумовлюється більш високою продуктивністю «РМ – 80», а також значним скороченням чисельності працівників, зайнятих на ремонті та технічному обслуговуванні машини.

У Шепетівській дистанції колії капітальний ремонт колії відбувається із значним застосуванням ручної праці монтерів, тобто, є дуже трудомістким та затратним у часі. У розвинутих країнах, країнах Європи та інших роботи капітального ремонту колії здійснюються повністю із застосуванням машин, новітніх засобів, які мінімізують затрати ручної праці. Так, наприклад, в Австрії, до процесу ремонту 1 км колії залучається 3 монтери, 1 бригадир та 3 машиністи роботи.. А робота виконується за 3 дні в залежності від території, де здійснюються. В Україні, зокрема у Шепетівській дистанції колії, на капітальний ремонт йде значно більше часу та ресурсів (в сумі кількість осіб, залучена ремонту колії складає 21 особа).

Із придбанням залізнично – будівельної машини «РМ – 80» всі ручні роботи, які виконуються працівниками ВП «Шепетівська дистанції колії» нівелюються, а капітальний ремонт стане повністю автоматизованим та механізованим. Таким чином, можна порівняти дані (табл. 3.13) норми витрат праці на 1 км капітального ремонту колії ВП «Шепетівська дистанція колії» здійснюваного ручною працею та 3 норми витрат праці на 1 км капітального ремонту колії ВП «Шепетівська

дистанція колії» здійснюваного ручною працею із застосуванням колійної машини «РМ – 80».

Таблиця 3.13 – Норми витрат праці на 1 км капітального ремонту колії ВП «Шепетівська дистанція колії» здійснюваного колійною машиною «РМ – 80»

№ п/п	Найменування роботи	Вимірник	Норма часу на вимірник, нормо/год	Об'єм	Норма часу на об'єм, люд/год
1	2	3	4	5	6
1.	Розбирання переїзду залізо-бетонних шпал	10	3,28	37	12,1
2.	Демонтаж стелаж покілометрового запасу	1	0,918	1	0,9
3.	Зняття малих знаків	1	0,323	1	0,3
4.	Змащування стикових болтів	100	4,77	336	16,0
5.	Демонтаж рейкових стиків	10	0,292	336	9,8
6.	Закріплення пакетів	10	1,53	8	1,2
	Разом		-	-	40,3
7.	Розкріплення пакетів	10	1,53	8	1,2
8.	Розвантаження ланок на базі	10	1,92	40	15,7
9.	Розкладання ланок	1	0,172	40	6,9
	Разом		-	-	23,8
10.	Підготовка зарядки ВПО	1	6,93	1	6,9
11.	Підбивання шпал ел. підб.	10	3,42	200	68,4
12.	Остаточне регулювання	100	4,18	500	20,9
13.	Монтаж тимчасового переїзду	10	4,83	37	17,9
14.	Планування міжколії	10	0,76	1000	76,0
	Разом		-	-	190,1
	Всього		-	-	254,2

Отже, при введенні колійної машини «РМ – 80» бачимо, що кількість операцій, яка здійснювалась досі людьми значно зменшилась. Загальна тривалість капітального ремонту за виконання ремонту монтерами становила 2203,8 людино – годин, а при введенні «РМ – 80» – 254,2 людино – годин. Тобто, відбудеться скорочення часу на ремонт майже у 9 разів.

При здійсненні робіт ручною працею було залучено 18 монтерів. При введенні колійної машини «РМ – 80» зникає потреба у 15 працівниках (табл. 3.14).

Таблиця 3.14 – Калькуляція витрат на відновлення та ремонт колії (1 км) ВП «Шепетівська дистанція колії» за допомогою КМ «РМ – 80»

№	Назва витрат	Вимір	Кількість	Ціна, грн.	Сума, грн.
1	2	3	4	5	6
	Робоча сила				
	Бригадир 5 розр.	год.	39,1	20,76	-
	Монтери колії 3,4 розр.	год.	79,1	16,48	-
	Машиніст РМ-80 7 розр.	год.	68	25,50	-
	Машиніст РМ-80 8 розр.	год.	68	28,98	-
1.	Фонд оплати праці	грн.	-	-	79872,39
	Основна заробітна плата	грн.	254,2	17,36	4412,91
	Додаткова заробітна плата	грн.	-	-	2559,48
	у тому числі:				
	преміальна оплата праці	%	30	4412,91	1323,87
	доплата за вислугу років	%	20	4412,91	882,58
	шкідливі умови праці	%	8	4412,91	353,03
2.	Нарахування на заробітну плату	%	22	6972,39	1533,93
3.	Матеріали с/п:		-	-	96412,4
	Підкладка Р-50 К-2	тн.	0,5	12940,96	6470,48
	Болти клемні з гайками	тн.	0,45	13059,00	5876,55
	Клеми	тн.	0,05	11522,5	576,13
	Шайби 2-х виткові	тн.	0,253	20780,00	5257,34
	Шурупи	тн.	0,51	13491,5	6880,67
	Накладки Р-50	тн.	0,5	12940,96	6470,48
	Болти закладні з гайками в зборі	тн.	0,45	12379,5	5570,76
	Підкладка КБ-65	тн.	0,669	12940,96	8657,5
	Підкладка Д-50	тн.	0,338	14061,67	4752,84
	Болти стикові Р-50 з гайками		0,85	12999,00	11049,15
	Костиль колійний	тн.	5,03	1460,25	7345,06
	Шпала бетонна		18	246,83	4442,94
	Щебінь	м ³	250	92,25	23062,5
4.	Машина і механізми	грн.	-	-	7441,44
	РМ-80	год.	48	155,03	7441,44
5.	Амортизація		-	-	8772,83
6.	Всього прямих витрат	грн.	-	-	121132,99
7.	Загальновиробничі витрати	%	90,9	4412,91	4011,34
	Всього витрат	грн.	-	-	125144,33
	Рентабельність	%	30	125144,33	37543,3
	Всього по калькуляції з	грн.	-	-	162687,63
	ПДВ, %	%	20	162687,63	32537,53
	Всього по калькуляції з ПДВ	грн.	-	-	195225,16

Так як на підприємстві є дефіцит робочого персоналу, зокрема монтерів, а державних замовлень на будівництво колії багато, то працівників, які брали участь у ремонті колії доцільно буде переорієнтувати на будівництво нових колійних шляхів. На даний момент, в Україні планується переведення колійних ліній на вузькоколійні відповідно до міжнародних стандартів, що пов'язано з

євроінтеграцією та глобалізацією. Тому незалучених монтерів слід було б залучити до будівництва нової, сучасної колії.

Вартість колійної машини «РМ – 80» становить 27 696 000 грн. Придбання машини здійснюватиметься українською залізницею за рахунок державних коштів, а саму машину можна буде експлуатувати не лише в межах Шепетівської дистанції колії, а у всіх регіонах Південно-Західної залізниці. Зведемо калькуляцію витрат на відновлення та ремонт колії (1 км) ВП «Шепетівська дистанція колії» за допомогою КМ «РМ – 80».

Отже, загальні витрати на капітальний ремонт колії із застосуванням автоматизованої будівельно – колійної машини «РМ – 80» становлять 195 225,16 грн., а із застосуванням ручної праці – 330 001,02 грн. Тобто, при купівлі «РМ – 80» Шепетівська дистанція колії зможе зекономити 134 776,04 грн на кожному кілометрі. Потреба у капітальному ремонті складає 487,55 км колійної лінії. Отже, таким чином, при ремонті 487,55 км колії Шепетівська дистанція колії зможе заощадити 65 710 058, 302 грн.

Висновки до розділу 3

Отже, у третьому розділі магістерської роботи розроблено три проектні пропозиції щодо покращення ефективності діяльності установи.

Перша проектна пропозиція передбачає необхідність впровадження бюджетування витрат на інновації у публічних організаціях. У роботі розроблена структурно-логічна схема внутрішнього контролю бюджету витрат на інновації, яка передбачає послідовність виконання етапів: ідентифікацію фактичних даних, аналіз відхилень фактичних результатів від планових, узагальнення та використання результатів контролю, розробку заходів щодо коригування бюджетів і контроль виконання скоригованих бюджетів витрат установи.

Другою проектною пропозицією проаналізовано систему публічних закупівель за попередні роки в ході чого виявлено певні недоліки, серед яких: низька кількість допущених до торгів учасників пояснюється як об'єктивними так

і штучними факторами; довготривалі контракти зі статичними цінами без врахування коливань ціноутворюючих факторів ринку, дискваліфікація учасника закупівлі за незначні некоректно вказанні данні у характеристиці товару чи послуги. У ході вище зазначених недоліків не відбулися закупівлі в період 2018 року на загальну суму 1,24 млрд. грн., з них закупівлі на 61 млн. грн. скасовані замовником. У пропозиції наведенні запропоновані заходи з усунення недоліків.

У третій проектній пропозиції розглянута діяльність бухгалтерського обліку яка передбачає автоматизацію обліку з метою активізації бюджетних процесів ВП «Шепетівська дистанція колії» пропонуємо до впровадження систему автоматизованого управління діяльністю «SAP R/3» (SAP ERP) досліджуваної установи. Можливості такої системи дозволяють у єдиному інформаційному просторі оперативно вирішувати головні управлінські задачі, забезпечити менеджерів різного рівня управління необхідною і достовірною інформацією для прийняття рішень. Ключовими факторами, що забезпечать сукупний позитивний ефект від автоматизації процесу управління ВП «Шепетівська дистанція колії» є якісне поліпшення процесів підготовки і прийняття рішень та зменшення трудомісткості процесів опрацювання і використання даних.

Четверта проектна пропозиція передбачає оптимізацію витрати бюджетних коштів установи. Як показав аналіз діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії», інновації на підприємстві – явище, скоріш за все, виняткове, ніж планове. З метою забезпечення зростання ефективної діяльності підприємства у ВП «Шепетівській дистанції колії» доцільно запровадити таке нововведення як купівля залізнично – будівельної машини «РМ – 80». При введенні колійної машини «РМ – 80» кількість операцій, яка здійснювалась досі людьми значно зменшиться. Загальна тривалість капітального ремонту за виконання ремонту монтерами становила 2203,8 людино – годин, а при введенні «РМ – 80» – 254,2 людино – годин. Тобто, відбудеться скорочення часу на ремонт майже у 9 разів. Таким чином при купівлі «РМ – 80» Шепетівська дистанція колії зможе економити 134 776,04 грн на кожному кілометрі. потреба у капітальному ремонті складає 487,55 км колійної лінії.

РОЗДІЛ 4

СПЕЦІАЛЬНА ЧАСТИНА

4.1 Дослідження особливостей діяльності Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» як важливої складової залізничної галузі України

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» є однією з провідних філій в АТ «Укрзалізниця» залізничній інфраструктурі України. Близько 20% провідних промислових фондів АТ «Укрзалізниця» перебувають у власності цієї регіональної філії.

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» посідає друге місце по загальному обсягу перевезень серед шести філій АТ «Укрзалізниця». У сукупності обсязі вантажних перевезень нашої держави кожна сьома тонна припадає на частку регіональної філії «Південно-Західна залізниця». Третя частина від загального об'єму пасажирських перевезень держави забезпечується працівниками регіональної філії «Південно-Західної залізниці», в даному числі перебуває вагома частка міжнародних перевезень.

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», здебільшого, розміщена на території низки областей, серед яких: Київської, Чернігівської, Вінницької, Сумської, Хмельницької, Житомирської та частково в районах Рівненської, Черкаської, Чернівецької, Тернопільської та Полтавської областей.

Територіальні райони, що обслуговує залізниця, розміщені в межах поліської і лісостепової зон нашої держави. Північна частина тяжіння, близько по лінії Шепетівка - Житомир – Київ - Ніжин – Бахмач, знаходиться в межах розташування Полісся; Південна – у лісостеповій території. У районі розташування залізниці проживає понад 10,5 млн. громадян.

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» межує із залізницями сусідніх держав: Московською (станції Зернове, Волфине), Білоруською (станції

Горностаївка, Бережеть, Хоробичі, Неданчичі, Пересадочна), Молдавською (Могилів-Подільський), а також а також із регіональними філіями України: Одеською філією (Миронівка, станції Гайсин, Погребище-2, Вапнярка), Львівською філією (станції Гусятин, Волочиськ, Ленківці, Ланівці, Івачків, Олевськ).



Рисунок 4.1 – Адміністративна територія діяльності АТ «Південно-Західна залізниця» на карті України

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» здійснює діяльність з територію з розвинутою промисловістю та прогресивним сільським господарством. Серед вантажів, що перевозяться, першу позицію посідають мінеральні будівельні матеріали практично 48%, матеріали харчової промисловості (борошно, цукор і різного роду зернові) та сільського господарства (цукровий буряк), мінеральна складова кам'яне вугілля, , нафтопродукти, чорні метали та лісові вантажі. В сукупному обсязі перевезень 79% припадає на транзит. Основні транзитні вантажі –нафтопродукти, залізна руда, кам'яне вугілля, чорні метали, сільського матеріали, будівельні матеріали, лісового господарств, промисловості.

На даний час проводять діяльність ряд міждержавних транспортних коридорів, які проходять через територію діяльності залізниці.

Загалом за 10 місяців 2019 року регіональна філія «Південно-Західна залізниця» відвантажила 28 911,95 тис. тонн вантажів, з них у внутрішньому сполученні 15 726,33 тис. тонн, у експортному сполученні 13 185,62 тис. тонн.

За вересень і жовтень 2019 року АТ «Південно-Західна залізниця» відправила 3 537,62 тис. тон вантажів (таблиці 4.2, 4.3).

Таблиця 4.2 – Перевезені вантажі АТ «Південно-Західна залізниця» у вересні 2019 року [27]

У внутрішньому сполученні	
Вид вантажу	Обсяг, тис. тон
Будівельні вантажі	912,21
Промислова сировина	220,29
Зернові культури	124,50
Цемент	100,91
Збірні вантажі	109,95
Флюси	87,05
Чорні метали	58,77
Вогнетриви	44,79
Лісові вантажі	21,15
Хімічні та мінеральні добрива	5,32
Цукор	17,67
Продовольчі товари	1,61

Таблиця 4.3 – Перевезені експортні вантажі АТ «Південно-Західна залізниця» у вересні 2019 року

Вид вантажу	Обсяг, тис. тон
Зернові культури	1 333,40
Будівельні вантажі	219,37
Промислова сировина	96,09
Продовольчі товари	47,12
Жмих	36,46
Збірні вантажі	32,52
Кольорова руда	19,84
Лісові вантажі	17,91
Вогнетриви	4,96

АТ «Укрзалізниця» є одним з найбільших роботодавців регіону діяльності, а також забезпечує зайнятість 1,7% чисельності економічно активного населення працездатного віку регіону. Дані про облікову кількість штатних працівників АТ «Південно – Західна залізниця» представлено на рисунку 4.4.

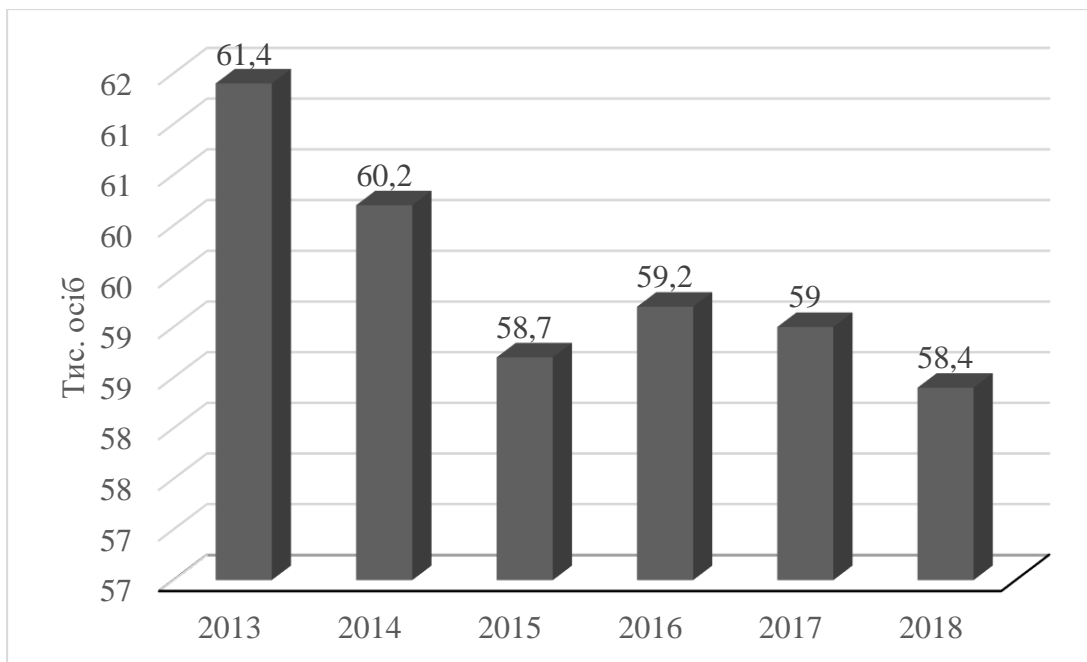


Рисунок 4.4 – Облікова кількість штатних працівників АТ «Південно – Західна залізниця» за період 2013-2018 роки [28]

Частка молоді на кінець 2018 становить 30,1% від облікової кількості штатних працівників АТ «Південно – Західна залізниця». Структура трудових ресурсів молодих працівників за період 2013-2018 по установі виглядає у % наступним чином (Рисунок 4.5).

Кадровий портрет молодого працівника Товариства достатньо збалансований. Найбільшу частину персоналу становлять працівники робітничих професій – у 2018 році 63,8%.

Для забезпечення галузі кваліфікованими кадрами та недопущення вивільнення працівників у зв'язку з проведенням змін структурного та технологічного характеру Товариством проводиться робота, що направлена на

збереження кадрового потенціалу. Зберігається оптимальне співвідношення вікового складу, що забезпечує спадкоємність поколінь, передачу знань та оновлення кадрового складу Товариства.

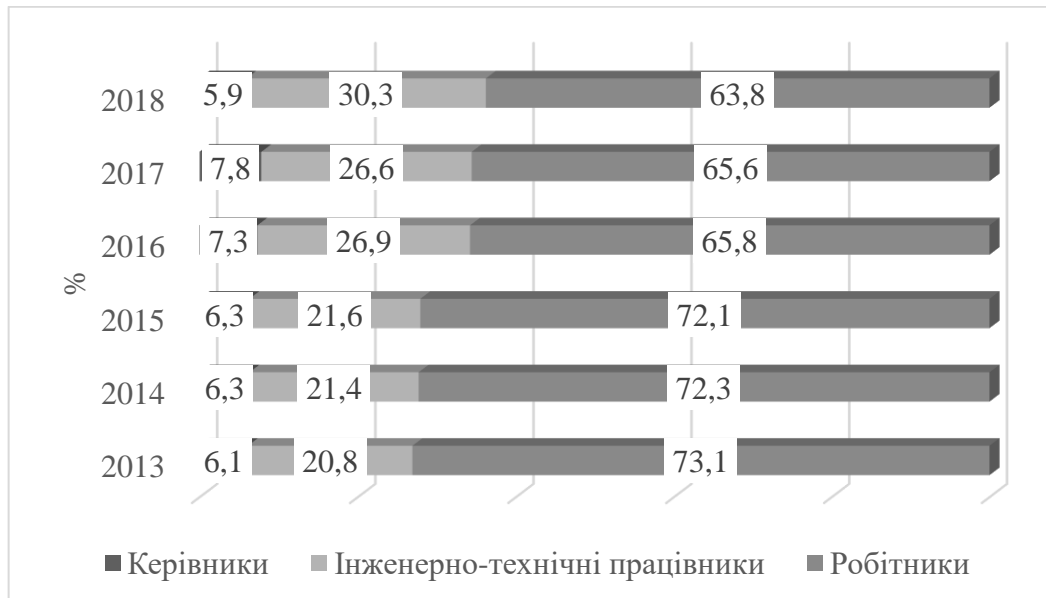


Рисунок 4.5 – Питома вага молодих співробітників у структурі трудових ресурсів АТ «Південно – Західна залізниця» за 2013 – 2018 роки [29]

За рівнем середньомісячної заробітної плати серед інших галузей економіки АТ «Південно – Західна залізниця» знаходиться на 10-й позиції. У зв'язку з цим у Товаристві проводиться постійна, цілеспрямована робота щодо вдосконалення системи оплати та мотивації персоналу. З грудня 2018 року запроваджено нове Положення про оплату праці працівників АТ «Укрзалізниця», що відповідає сучасній нормативно - правовій базі, організаційно - правовій формі управління. Для своєчасного поповнення трудових колективів необхідними кадрами проводиться робота з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кваліфікованих робітників та висококваліфікованих фахівців з вищою та професійно-технічною освітами.

Наприкінці 2018 проведено опитування задоволеності молодих працівників для виявлення причин їх утримання та звільнення з Товариства, серед 1%

представників апарату управління, регіональних філій та філій. Дослідження задоволеності визначає наскільки молоді співробітники лояльні Товариству і прогнозованість їх звільнення.

АТ «Укрзалізниця» та американська корпорація «General Electric» підписали семирічний договір на один мільярд доларів. Підписання даного контракту відбулося 23 лютого 2018 року на загальну суму один мільярд доларів США на 7 років. Згідно з домовленостями, співпраця прогнозується кілька етапів [30].

На першому етапі «General Electric» доправила АТ "Укрзалізниця" 30 штук дизельних локомотивів «TE33a Evolution» (рис. 4.6). Доставка перших 30 дизельних локомотивів серії «Evo» буде першим кроком для подальшої співпраці між нашою державою і «General Electric», що включає також співпрацю у енергетичній галузі, інфраструктурі та медицині.



Рисунок 4.6 – Вантажний тепловоз «TE33a Evolution» виробництва «General Electric»

Спочатку була розглядалось можливість постачання локомотивів із заводу «General Electric» в Казахстані. Виробничі потужності заводу завантаженні неповністю, і договір з України значно допомогли б підприємству. Але, оскільки партнером «General Electric» в Казахстані присутня російська компанія «Трансмашхолдинг», яка перебуває під санкціями в Україні, в ході переговорів

було вирішено, що локомотиви будуть поставляти з заводу в штаті Пенсильванії (США). Локомотиви, що виробляють у штаті Пенсильванії для України, отримали назву «Тризуб».

Орієнтована вартість локомотивів – складає приблизно 4-4,5 млн доларів США кожен. В загальному сума контракту складає 140 млн доларів США з ПДВ.

На другому етапі американські партнери зобов'язуються поставити на протязі семи років до 175 локомотивів (тепловозів). Чіткої кількості локомотивів озвучено не було. З відомої інформації, на цьому етапі річ йде про залучання підприємств України приблизно на 40%.

Серед підприємств України, які будуть співпрацювати з «General Electric», буде «Крюківський вагонобудівний завод». Мова йде, зокрема, про спільне виробництво. Крім цього, договори передбачають модернізацію 75 старих локомотивів з парку АТ «Укрзалізниці». За допомоги «General Electric», планується створення центру сервісного обслуговування нової техніки.

4.2 Нормативно-законодавча база діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії»

Залізничний транспорт є однією з провідних галузей суспільного виробництва та спрямований задовольняти потреби громадян та суспільного виробництва в логістики.

Виробничий підрозділ «Шепетівської дистанції колії» перебуває у складі регіональної філії «Південно-Західної залізниці» яка в свою чергу перебуває у складі АТ «Укрзаліниця». Відповідно нормативно-законодавча база розповсюджується також на ВП «Шепетівська дистанція колії».

Законодавство про залізничний транспорт масового користування складається із «Про залізничний транспорт», Законів України «Про транспорт», Юридичний статуту залізниць України, який присвоюється Кабінетом Міністрів України, «Про особливості створення акціонерного товариства залізничного транспорту масового користування», та інших актів законодавства України.

У відповідності до частини першої статті 1 Закону України «Про залізничний транспорт» залізничний транспорт це - виробничо-технологічний комплекс підприємств та установ залізничного транспорту, призначений для покривати потреб суспільного виробництва та громадян нашої держави у перевезеннях у внутрішньому і міжнародному з'єднаннях та надаванням інших транспортних послуг усім особам як фізичним так і юридичним без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності.

Залізниця - відмежований підрозділ акціонерного товариства залізничного транспорту масового використання, створеного згідно з Законом України «Про особливості створення акціонерного товариства залізничного транспорту масового використання», який виконує перевезення громадян та вантажів у зазначеному регіоні залізничної структури.

Відповідно зі статтею 4 Закону України «Про залізничний транспорт» керування процесом логістики у внутрішньому і міжнародному напрямках сполученнях відбувається централізовано і відноситься до виключної компетенції акціонерного товариства АТ «Українська залізниця».

Керування об'єктами державної власності, що не входять до статуту акціонерного товариства «Укрзалізниця», та його акціями, виконання державного моніторингу, керування та спостереження за роботою залізничного транспорту сукупного використання відбувається Кабінетом Міністрів України, основним органом виконавчої влади, що створює реалізацію та здійснення державну політику у транспорті, іншими центральними органами виконавчої влади у відповідності до закону з врахуванням особливостей, поставлених Законом України «Про особливості створення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування».

Згідно частини першої статті 5 Закону України «Про залізничний транспорт» основні залізничні гілки масового використовувannya та встановлення на них технічні будівлі, передавальні пристрої, що залучаються до створення процесу логістики, а саме: залізничні станції та колії масового використання, мережа

електроконтакту, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сповіщення (сигналізації), блокування та керування напрямками рухом поїздів, об'єкти та майно, призначені безпосередньо для здійснення аварійно-відновлювальних робіт, є власністю нашої держави, та закріплені за АТ «Укрзалізниця» на праві господарського та не підлягають передачі у приватні руки.

Акціонерне товариство «Укрзалізниця» не може здійснювати відчуження, передавати в використання, оренду, концесію, лізинг, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів діяльності майна, що є державною власністю та перебувають у АТ «Укрзалізниця» на праві господарювання.

Розпоряджатись майном, внесеним до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», у числі продаж, списання, безоплатна передача, надання в користування, , обмін, оренду а також винесення з експлуатації рухомого складу, у тому числі контейнерів для транспортування товаро-матеріальних цінностей, виконується АТ «Укрзалізниця» згідно до його статуту та законодавства.

Вищим органом є загальні збори акціонерів яким належать акції. Функції загальних зібрань виконує Кабінет Міністрів України. Функції вищого органу, які зазначенні законодавством, Статутом, а також внутрішньою документацією товариства, виконуються Кабінетом Міністрів України одноосібно.

Отже, наведемо основні нормативні документи, якими керується акціонерне товариство «Укрзалізниця», у своїй роботі:

- Закон України «Про транспорт»;
- Закон України «Про особливості створення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування»;
- Закон України «Про залізничний транспорт»;
- Статут залізниць України, стверджений постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457;
- розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 № 651-р. «Про схвалення Концепції Державної програми реорганізації залізничного транспорту»;

– постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реорганізацію залізничного транспорту на 2010-2019 роки»;

– постанова Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 «Про створення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»;

– постанова Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735 «Питання акціонерного товариства «Українська залізниця».

Акціонерне товариство «Українська залізниця» є юридичною особою, що створене у відповідності до Закону України «Про особливості створення акціонерного товариства залізничного транспорту масового використання», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про створення акціонерного товариства «Укрзалізниця» [31].

Для забезпечення виконання функціонування товариства створюється органи товариства, а також апарат керування товариством.

Органами товариства є:

– основні збори акціонерів;

– вищий орган управління Товариства;

– наглядова рада – орган, який виконує захист прав акціонерів Товариства, і в межах компетенції, зазначеної законодавством України та Статутом, контролює та курує діяльність Дирекції;

– дирекція – виконавчий орган Товариства, який виконує керування поточною діяльністю Товариства;

– ревізійна комісія;

– орган, що виконує перевірку фінансовогосподарської діяльності установи;

– вищим органом є загальні зібрання акціонерів.

Функції загальних зібрань виконує Кабінет Міністрів України. Функції вищого органу, які передбачаються законодавством, цим Статутом, а також внутрішніми документами установи, виконуються Кабінетом Міністрів України

одноосібно. Вищий орган може приймати рішення будь-які питання стосовно діяльності установи [32].

РОЗДІЛ 5

ОБҐРУНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ

5.1 Удосконалення процесу бюджетування витрат на інновації

Проведені дослідження системи бюджетування публічної установи на прикладі ВП «Шепетівська дистанція колії», дозволили отримати загальну структуру зведеного бюджету публічної організації (рисунок 5.1).



Рисунок 5.1 – Загальна структура зведеного бюджету ВП «Шепетівська дистанція колії»

Результати дослідження довели відсутність складання в публічних установах окремих бюджетів витрат на інновації, що не дозволяє здійснювати контроль за інноваційним процесом.

Головна мета бюджету витрат на інновації спрямований у плануванні та контролі фінансової можливості організації на виконання витрат капітального та поточного характеру, потрібних для здійснення інноваційного процесу.

Для створення бюджету витрат на інновації пропонується використовувати бюджетування «з нуля», на сам перед це методика, при якому кожного разу необхідно робити доцільність спланованих витрат так, нібито діяльність здійснюється перший раз. Такі переваги бюджетування потребують від кожного центру бюджетування знаходження проблем та їх розв'язання на стадії створення.

Складемо прогноз бюджету витрат на інновації для ВП «Шепетівська дистанція колії» (таблиця 5.2).

Таблиця 5.2 – Прогноз бюджету витрат на інновації
ВП «Шепетівська дистанція колії», тис. грн.

Вид витрат	Сума витрат за кварталами				Всього за 2020 рік
	I квартал	II квартал	III квартал	IV квартал	
1. Придбання (створення) нових та модернізація основних засобів	476	356	387	369	1588
2. Придбання (створення) майнових прав на винаходи, корисні моделі, промислові зразки та ін.	-	59	-	-	59
3. Дослідження та розробки	112	-	-	-	112
4. Виробниче проектування, впровадження нових методів будівництва		-	27	-	27
Разом	588	415	414	369	1786

Слід зазначити, що для прогресивного процесу керування потрібно здійснити комплекс, що включав би бюджетне планування, облік виконання бюджету та бюджетний контроль – систему бюджетування. Внутрішній контроль виконання бюджету – це трудомістка робота, яка потребує чіткого визначення об'єкта, мети, методів контролю та узагальнення його результатів для прийняття управлінських рішень. Слід зазначити що організація внутрішнього моніторингу запровадження бюджету витрат на інновації пропонує чітку послідовність виконання етапів: встановлення фактичних даних, аналіз розбіжностей фактичних показників від запланованих, узагальнення та експлуатація результатів дотримання контролю, створення заходів щодо редагування бюджетів та контроль впровадження скорегованих бюджетів витрат (рисунок 5.3).



Рисунок 5.3 – Структурно – логічна схема внутрішнього контролю виконання бюджету витрат на інновації

Першим етапом є підготовчим для процесу контролю виконання бюджету та лежить у підготовці інформації щодо показників затрат на інновації, які підлягають відслідковуванню з боку менеджерів та керівництва установи.

Другим етапом передбачено аналіз відхилень фактичних результатів після здійснення діяльності від планових (бюджетних) даних. Основна маса вчених – економістів виносять чотири напрямки до впровадження системи контролю бюджетів: 1) банальний аналіз відхилень, направлений на редагування наступних показників; 2) вивчення відхилень, орієнтованих на наступні керівні рішення; 3) аналіз відхилень в умовах невизначеності; 4) стратегічний аналіз відхилень.

Отже, можемо зробити висновок про доцільність реалізації проекту, оскільки в результаті його впровадження очікуємо отримання додаткового доходу у 2020 році в обсязі 1786 тис. грн. за весь період реалізації проекту.

5.2 Формування служби організації та проведення закупівель публічної організації

У ході дослідження публічних закупівель установою, виявлений факт значної частини торгів які не відбулися. Передувало цим подіям ряд негативних явищ які присутні у системі публічних закупівель об'єкта дослідження та АТ «Південно-Західна залізниця» в цілому.

Враховуючи недоліки за час роботи системи публічних закупівель пропонується заміна пропозицій до визначення критеріїв оцінки тендерних рекомендацій. Нематеріальні критерії оцінки замовники закупівлі можуть застосовувати лише у разі виконання закупівлі, яка має важкий або спеціалізований характер. Пропозиція розширює можливості впровадження нецінових критеріїв оцінки предмету закупівель, знімаючи цю заборону. Наразі виконується робота із створення електронного конструктора нецінових критеріїв, який допоможе замовникам підвищити ефективність закупівель за показниками якості, економічності та енергоефективності. Прогнозовані результати публічних закупівель у АТ «Південно-Західна залізниця» з урахуванням нового підходу (таблиця 5.4).

Таблиця 5.4 – Прогнозовані результати публічних закупівель у АТ «Південно-Західна залізниця»

Область публічних закупівель	Прогнозований % недопущених учасників публічних закупівель у АТ «Південно-Західна залізниця»	Прогнозований % успішно проведених закупівель у АТ «Південно-Західна залізниця»
Товари, роботи і послуги по напрямках фінансування «Капітальні інвестиції» та «Ремонти»	6 %	91 %
Закупівля послуг за напрямком «інше»	9 %	86 %
Електрична енергія	0 %	99 %
Паливно-мастильні матеріали	7 %	89 %

Крім того, пропонується можливість встановлення замовником критерію оцінки. Це допоможе замовнику оцінити всі подальші витрати під час експлуатації предмета закупівлі.

Можливість виправлення учасником невідповідності в інформації характеристик товару чи послуг після подачі в систему публічних закупівель.

Діюча форма Закону вимагає від замовника не приймати тендерну пропозицію, яка не покриває вимог тендерної документації навіть, якщо така невідповідність є незначною і її можливо виправити. Це призводить до великої кількості дискваліфікацій і неможливості складання договорів із учасниками публічних закупівель, які пропонують більш вигідну цінову пропозицію. Для забезпечення найкращої цінової пропозиції пропонується передбачений механізм редагування та доповнення на протязі 24 годин. Він дає змогу учаснику корегувати невідповідні данні в інформації (документах), які замовник побачив після розкриття тендерних пропозицій шляхом завантаження більш точних та уточнених документів.

Закон розширює перелік підстав до притягнення до відповідальності. Зокрема, впроваджується відповідальність за застосування переговорної процедури закупівлі на умовах, не передбачених законодавством, відсутність обґрунтування застосування переговорної процедури, а також – за відхилення тендерних пропозицій на підставах, не передбачених законодавством. Крім того, пропонується відповідальність для керівників замовників за невиконання вимог закону.

За останні роки система публічних закупівель в Україні розвивається значними темпами, але потребує вивчення та усунення недоліків системи у локальних місцях, для більш продуктивного використання публічних закупівель на рівних умовах для усіх учасників.

5.3 Проведення процесу автоматизації бюджетного обліку ВП «Шепетівська дистанції колії»

Впроваджені санкції відповідно до рішення Ради національної безпеки і оборони України від 28 квітня 2017 року "Про застосування персональних спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів (санкцій). Враховуючи велику симпатію Українських державних та приватних компаній використовувати автоматизовані форми опрацювання облікової інформації які потрапили під обмежувальні заходи, серед яких: ЗАТ «Галактика - Центр», Фірма «1 С», ТОВ «Корпорація Парус» та інші провідні ІТ-компанії з Російським походженням.

Пропонуємо впровадити систему «SAP SE» - це німецька компанія, виробник програмного забезпечення яке спрямоване для оптимізації та покращення використання коштів у публічних та комерційних установах.

У квітні 2017 року німецька «SAP SE» повідомила про початок своєї роботи в нашій країні в сегменті ERP-рішень для малого і середнього бізнесу. Разом зі своїм компаньйонами – BDO в Україні компанія повідомила про вихід на ринок абсолютно нового продукту – локалізованої версії рішення «SAP Business One».

Як повідомив регіональний директор SAP Business One в країнах Центральної та Східної Європи Крістіан Екс, цей софт буде зручним та швидшим у реалізації, легким для розуміння і доступнішим, ніж для великих компаній, на які досі в Україні спрямовувались німецькі розробники.

Змоги такої системи дають змогу у єдиному інформаційному просторі оперативно виконувати головні керівні завдання, забезпечити менеджерів різного рівня керування необхідною і якісною інформацією для прийняття вагомих рішень за такими функціональними напрямками:

- побудова системи обліку і формування різних видів звітності;
- управління матеріальними і фінансовими потоками;
- фінансове планування й оперативний фінансовий менеджмент;
- виробниче планування і керування, контролінг;
- управління якістю продукції;

- управління персоналом і реалізація кадрової політики;
- управління взаєминами з клієнтами.

Спеціально для середніх та великих підприємств, яким є ВП «Шепетівська дистанція колії», на базі системи «SAP SE» було розроблене рішення «SAP R/3 (SAP ERP) що дозволяє швидко і з мінімальними витратами провести автоматизацію основних бізнес-процесів підприємства. Невеликі компанії, які динамічно розвиваються, можуть скористатися спеціальною пропозицією корпорації «SAP SE».

Основними перевагами використання у процесі управління ВП «Шепетівська дистанція колії» системи «SAP R/3 (SAP ERP) є наступні:

- програмний продукт, що дозволяє оптимізувати формування та опрацювання інформаційних ресурсів підприємства;
- програмний продукт, що не вимагає значних витрат на навчання персоналу;
- досліджуване підприємство матиме значні вигоди від упровадження корпоративної інформаційної системи;
- прогнозується значний приріст ефективної економічної діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії» за рахунок оптимізування інформаційної співпраці із споживачами та посередниками;
- програмний продукт, що дає можливість здійснювати постійний моніторинг ринку медичної продукції.

Як показує практика, в середньому окупність проекту автоматизації по впровадженню системи «SAP SE» на великому підприємстві відбувається за 12-18 місяців, а на середньому (ВП «Шепетівська дистанція колії») – за 6-8 місяців. При цьому головними критеріями успішності/неуспішності вважаються автоматизація основних бізнесів-процесів замовника (досягнення поставлених цілей), виконання запланованих термінів реалізації і бюджету проекту. Так, 95% проектів, реалізованих компанією «SAP SE» або її партнерами, відносяться до числа успішних: впровадження системи було проведено у встановлений термін з

обумовленим бюджетом. Дані про приклади вдалого впровадження систем «SAP R/3 (SAP ERP)» наведено (таблиця 5.5).

Таблиця 5.5 – Ефективність впровадження «SAP R/3 (SAP ERP)» на підприємствах України

№ з/п	Назва підприємства	Зменшення терміну оборотності оборотних коштів, %	Зниження рівня неліквідних запасів, %	Зниження витрат на матеріали, %	Поліпшення якості сервісу і продаж, %	Зниження дебіторської заборгованості, %	Зниження виробничого браку, %	Загальне зниження витрат, %
1	Холдинг «Метінвест» (м. Маріуполь)	20,11	23,24	5,12	35,12	17,90	23,20	12,60
2	Агроіндустріальний холдинг «Миронівський хлібопродукт» (м. Київ)	32,13	40,12	6,32	37,90	18,30	25,60	15,90
3	АТ «Турбоатом» (м. Харків)	28,65	33,24	5,42	41,30	21,60	26,30	18,63
4	ПАТ «Нікопольський завод феросплавів» (м. Нікополь)	30,45	32,11	7,12	33,53	18,32	27,10	16,32
5	АТ «Фармак» (м. Київ)	39,00	35,36	6,32	37,11	22,10	26,83	19,34
6	ВП «Шепетівська дистанція колії» (прогнозована ефективність)	25,73	29,64	6,28	35,92	19,63	25,13	17,61

Прогнозовану ефективність впровадження системи «SAP R/3 (SAP ERP)» в діяльність ВП «Шепетівська дистанція колії» можна відобразити на рисунку 5.6

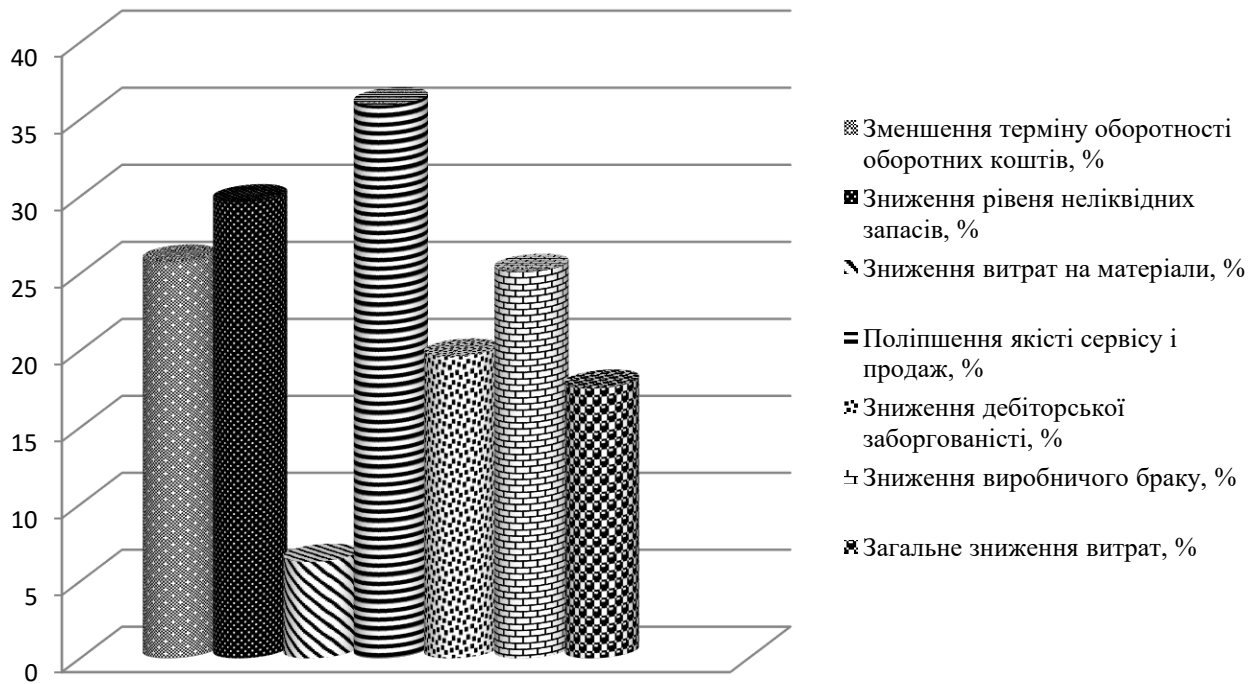


Рисунок 5.6 – Прогнозована ефективність впровадження системи «SAP R/3 (SAP ERP) в діяльність ВП «Шепетівська дистанція колії»

Отже, можемо зробити висновок, що основними принципами ефективності використання системи «SAP R/3 (SAP ERP) у діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії», є наступні:

2. Відповідність концепції ERP і стандартів MRP-II - розвинута функціональність системи є гнучким інструментом для рішення поточних і стратегічних управлінських задач ВП «Шепетівська дистанція колії».

2. Інтегрованість і модульність – комплексний підхід до автоматизації, «наскрізне» проходження документів через різні служби досліджуваного підприємства. Формування необхідної ВП «Шепетівська дистанція колії» конфігурації з набору інтегрованих модулів дає можливість поетапної побудови потрібної функціональності і поетапного впровадження системи, гнучкого маневрування ресурсами при проведенні пусконаладжувальних робіт.

3. Універсальність і адаптивність – наявність досконалого механізму налаштувань, що забезпечує різні схеми експлуатації системи, алгоритми обробки

даних і варіанти представлення інтерфейсів. Для ВП «Шепетівська дистанція колії» важливо, щоб інформаційна система відображала властиві йому бізнес-процеси. Ця специфіка включається в поняття галузевої версії. Особливістю системи «SAP R/3 (SAP ERP) є те, що галузева версія аж ніяк не означає обмеження функціональності. У будь-яке постачання входить базове ядро, що містить повний комплект реалізованих у системі функцій, а в процесі настроювання відбувається лише активізація бізнес-властивостей, що відбивають специфіку підприємств даної галузі.

4. Захист конфіденційної інформації – сертифікат Держтехкомісії засвідчує, що засоби захисту системи «SAP R/3 (SAP ERP) відповідають 5-му класові захищеності засобів обчислювальної техніки від несанкціонованого доступу до інформації і задовольняють 4-ий рівень контролю відсутності недекларованих можливостей. Таким чином, автоматизована система, побудована на основі «SAP R/3 (SAP ERP) і забезпечена її сертифікованими засобами захисту, може бути атестована на відповідність вимогам безпеки інформації і використовуватися «SAP R/3 (SAP ERP) для обробки як відкритої, так і конфіденційної інформації (комерційна таємниця, службові й особисті дані).

5. Корпоративність – система «SAP R/3 (SAP ERP) дозволяє побудувати єдину систему автоматизованого управління бізнесом для групи компаній, об'єднаних одним або декількома власниками в рамках корпорації, холдингу, фінансово-промислової групи. Для ефективною реалізації цих задач у системі передбачені:

- функції управління розподіленими ресурсами (матеріальними, фінансовими, трудовими);
- функції управління розподіленими виробництвами (у тому числі і замкнутому циклі);
- забезпечення корпоративної уніфікації методів ведення бізнесу й облікової політики;

- забезпечення консолідованого обліку й аналізу діяльності як усього холдингу, так і в розрізі його суб'єктів і/або напрямків діяльності;
- організація віддаленого доступу без додаткових інвестицій і безболісне підключення нових об'єктів і робочих місць.

6. Можливість швидкого впровадження – апробовані технології розгортання проектів автоматизації сприяють тому, що впровадження системи проходить у стислий термін, з фіксованим бюджетом і мінімальними для ВП «Шепетівської дистанції колії» ризиками. Це дозволить досліджуваному підприємству швидко окупити витрати на її придбання та впровадження.

Технічні можливості такої системи дозволяють у інформаційному просторі оперативно виконувати головні керівні завдання, задовільнити та забезпечити менеджерів різного рівня керування необхідною і достовірною інформацією для прийняття вагомих рішень.

5.4 Оптимізування витрат бюджетних коштів публічної організації шляхом підвищення ефективності виробничих процесів

У Шепетівській дистанції колії капітальний ремонт колії відбувається із значним застосуванням ручної праці монтерів, тобто, є дуже трудомістким та затратним у часі. У розвинутих країнах, країнах Європи та інших роботи капітального ремонту колії здійснюються повністю із застосуванням машин, новітніх засобів, які мінімізують затрати ручної праці. Так, наприклад, в Австрії, до процесу ремонту 1 км колії залучається 3 монтери, 1 бригадир та 3 машиністи роботи.. А робота виконується за 3 дні в залежності від території, де здійснюються. В Україні, зокрема у Шепетівській дистанції колії, на капітальний ремонт йде значно більше часу та ресурсів (в сумі кількість осіб, залучена ремонту колії складає 21 особа).

Із придбанням залізнично – будівельної машини «РМ – 80» всі ручні роботи, які виконуються працівниками Шепетівська дистанції колії нівелюються, а капітальний ремонт стане повністю автоматизованим та механізованим. Таким

чином, можна порівняти дані (табл. 5.7) норми витрат праці на 1 км капітального ремонту колії ВП «Шепетівська дистанція колії» здійснюваного ручною працею та 3 норми витрат праці на 1 км капітального ремонту колії ВП «Шепетівська дистанція колії» здійснюваного ручною працею із застосуванням колійної машини «РМ – 80».

Таблиця 5.7 – Норми витрат праці на 1 км капітального ремонту колії ВП «Шепетівська дистанція колії» здійснюваного колійною машиною «РМ – 80»

№ п/п	Найменування роботи	Вимірник	Норма часу на вимірник, нормо/год	Об'єм	Норма часу на об'єм, люд/год
1	2	3	4	5	6
1.	Розбирання переїзду залізо-бетонних шпал	10	3,28	37	12,1
2.	Демонтаж стелаж по кілометрового запасу	1	0,918	1	0,9
3.	Зняття малих знаків	1	0,323	1	0,3
4.	Змащування стикових болтів	100	4,77	336	16,0
5.	Демонтаж рейкових стиків	10	0,292	336	9,8
6.	Закріплення пакетів	10	1,53	8	1,2
	Разом		-	-	40,3
7.	Розкріплення пакетів	10	1,53	8	1,2
8.	Розвантаження ланок на базі	10	1,92	40	15,7
9.	Розкладання ланок	1	0,172	40	6,9
	Разом		-	-	23,8
10.	Підготовка зарядки ВПО	1	6,93	1	6,9
11.	Підбивання шпал ел. підб.	10	3,42	200	68,4
12.	Остаточне регулювання	100	4,18	500	20,9
13.	Монтаж тимчасового переїзду	10	4,83	37	17,9
14.	Планування міжколії	10	0,76	1000	76,0
	Разом		-	-	190,1
	Всього		-	-	254,2

Отже, при введенні колійної машини «РМ – 80» бачимо, що кількість операцій, яка здійснювалась досі людьми значно зменшилась. Загальна тривалість капітального ремонту за виконання ремонту монтерами становила 2203,8 людино

– годин, а при введенні «РМ – 80» – 254,2 людино – годин. Тобто, відбудеться скорочення часу на ремонт майже у 9 разів.

При здійсненні робіт ручною працею було залучено 18 монтерів. При введенні колійної машини «РМ – 80» зникає потреба у 15 працівниках (табл. 5.8).

Таблиця 5.8 – Калькуляція витрат на відновлення та ремонт колії (1 км) ВП «Шепетівська дистанція колії» за допомогою КМ «РМ – 80»

№	Назва витрат	Вимір	Кількість	Ціна, грн.	Сума, грн.
1	2	3	4	5	6
	Робоча сила				
	Бригадир 5 розр.	год.	39,1	20,76	-
	Монтери колії 3,4 розр.	год.	79,1	16,48	-
	Машиніст РМ-80 7 розр.	год.	68	25,50	-
	Машиніст РМ-80 8 розр.	год.	68	28,98	-
1.	Фонд оплати праці	грн.	-	-	79872,39
	Основна заробітна плата	грн.	254,2	17,36	4412,91
	Додаткова заробітна плата	грн.	-	-	2559,48
	у тому числі:				
	преміальна оплата праці	%	30	4412,91	1323,87
	доплата за вислугу років	%	20	4412,91	882,58
	шкідливі умови праці	%	8	4412,91	353,03
2.	Нарахування на заробітну плату	%	22	6972,39	1533,93
3.	Матеріали с/п:		-	-	96412,4
	Підкладка Р-50 К-2	тн.	0,5	12940,96	6470,48
	Болти клемні з гайками	тн.	0,45	13059,00	5876,55
	Клеми	тн.	0,05	11522,5	576,13
	Шайби 2-х виткові	тн.	0,253	20780,00	5257,34
	Шурупи	тн.	0,51	13491,5	6880,67
	Накладки Р-50	тн.	0,5	12940,96	6470,48
	Болти закладні з гайками в зборі	тн.	0,45	12379,5	5570,76
	Підкладка КБ-65	тн.	0,669	12940,96	8657,5
	Підкладка Д-50	тн.	0,338	14061,67	4752,84
	Болти стикові Р-50 з гайками		0,85	12999,00	11049,15
	Костиль колійний	тн.	5,03	1460,25	7345,06
	Шпала бетонна		18	246,83	4442,94
	Щебінь	м ³	250	92,25	23062,5
4.	Машини і механізми	грн.	-	-	7441,44
	РМ-80	год.	48	155,03	7441,44
5.	Амортизація		-	-	8772,83

Продовження таблиці 5.8

6.	Всього прямих витрат	грн.	-	-	121132,99
7.	Загальновиробничі витрати	%	90,9	4412,91	4011,34
	Всього витрат	грн.	-	-	125144,33
	Рентабельність	%	30	125144,33	37543,3
	Всього по калькуляції з	грн.	-	-	162687,63
	ПДВ, %	%	20	162687,63	32537,53
	Всього по калькуляції з ПДВ	грн.	-	-	195225,16

Так як на підприємстві є дефіцит робочого персоналу, зокрема монтерів, а державних замовлень на будівництво колії багато, то працівників, які брали участь у ремонті колії доцільно буде переорієнтувати на будівництво нових колійних шляхів. На даний момент, в Україні планується переведення колійних ліній на вузькоколійні відповідно до міжнародних стандартів, що пов'язано з євроінтеграцією та глобалізацією. Тому незалучених монтерів слід було б залучити до будівництва нової, сучасної колії.

Вартість колійної машини «РМ – 80» становить 27 696 000 грн. Придбання машини здійснюватиметься українською залізницею за рахунок державних коштів, а саму машину можна буде експлуатувати не лише в межах Шепетівської дистанції колії, а у всіх регіонах Південно-Західної залізниці. Зведемо калькуляцію витрат на відновлення та ремонт колії (1 км) ВП «Шепетівська дистанція колії» за допомогою КМ «РМ – 80».

Отже, загальні витрати на капітальний ремонт колії із застосуванням автоматизованої будівельно – колійної машини «РМ – 80» становлять 195 225,16 грн., а із застосуванням ручної праці – 330 001,02 грн. Тобто, при купівлі «РМ – 80» Шепетівська дистанція колії зможе зекономити 134 776,04 грн на кожному кілометрі. Потреба у капітальному ремонті складає 487,55 км колійної лінії. Отже, таким чином, при ремонті 487,55 км колії Шепетівська дистанція колії зможе заощадити 65 710 058, 302 грн.

Висновки до розділу 5

Отже, у п'ятому розділі магістерської роботи розроблено три проектні пропозиції щодо покращення ефективності діяльності установи.

Перша проектна пропозиція передбачає необхідність впровадження бюджетування витрат на інновації у публічних організаціях. У роботі розроблена структурно-логічна схема внутрішнього контролю бюджету витрат на інновації, яка передбачає послідовність виконання етапів: ідентифікацію фактичних даних, аналіз відхилень фактичних результатів від планових, узагальнення та використання результатів контролю, розробку заходів щодо коригування бюджетів і контроль виконання скоригованих бюджетів витрат установи.

Другою проектною пропозицією проаналізовано систему публічних закупівель за попередні роки в ході чого виявлено певні недоліки, серед яких: низька кількість допущених до торгів учасників пояснюється як об'єктивними так і штучними факторами; довготривалі контракти зі статичними цінами без врахування коливань ціноутворюючих факторів ринку, дискваліфікація учасника закупівлі за незначні некоректно вказанні данні у характеристиці товару чи послуги. У ході вище зазначених недоліків не відбулися закупівлі в період 2018 року на загальну суму 1,24 млрд. грн., з них закупівлі на 61 млн. грн. скасовані замовником. У пропозиції наведенні запропоновані заходи з усунення даних недоліків.

У третій проектній пропозиції розглянута діяльність бухгалтерського обліку яка передбачає автоматизацію обліку з метою активізації бюджетних процесів ВП «Шепетівська дистанція колії» пропонуємо до впровадження систему автоматизованого управління діяльністю «SAP R/3 (SAP ERP) досліджуваної установи. Можливості такої системи дозволяють у єдиному інформаційному просторі оперативно вирішувати головні управлінські задачі, забезпечити менеджерів різного рівня управління необхідною і достовірною інформацією для прийняття рішень. Ключовими факторами, що забезпечать сукупний позитивний ефект від автоматизації процесу управління ВП «Шепетівська дистанція колії» є

якісне поліпшення процесів підготовки і прийняття рішень та зменшення трудомісткості процесів опрацювання і використання даних.

Четверта проектна пропозиція передбачає оптимізацію витрати бюджетних коштів установи. Як показав аналіз діяльності ВП «Шепетівська дистанція колії», інновації на підприємстві – явище, скоріш за все, виняткове, ніж планове. З метою забезпечення зростання ефективної діяльності підприємства у Шепетівській дистанції колії доцільно запровадити таке нововведення як купівля залізнично – будівельної машини «РМ – 80». При введенні колійної машини «РМ – 80» кількість операцій, яка здійснювалась досі людьми значно зменшиться. Загальна тривалість капітального ремонту за виконання ремонту монтерами становила 2203,8 людино – годин, а при введенні «РМ – 80» – 254,2 людино – годин. Тобто, відбудеться скорочення часу на ремонт майже у 9 разів. Таким чином при купівлі «РМ – 80» Шепетівська дистанція колії зможе економити 134 776,04 грн на кожному кілометрі. потреба у капітальному ремонті складає 487,55 км колійної лінії.

РОЗДІЛ 6

ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

6.1 Загальне поняття про охорону праці на підприємствах

Охорона праці — це система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних і лікувально-профілактичних заходів та засобів, спрямованих на збереження здоров'я і працездатності людини в процесі праці. В поняття охорони праці входять і всі ті заходи, що спеціально призначені для створення особливих полегшених умов праці для жінок і неповнолітніх, а також працівників зі зниженою працездатністю.

Згідно із Законом «Про охорону праці» [33] положення про службу охорони праці на підприємстві регламентує її створення з того моменту, як чисельність персоналу сягає 50 осіб та більше. Як альтернативний варіант, роботодавцю дозволяється ввести посаду такого фахівця або ж укласти договір з офіційною структурою, що має право здійснювати такі заходи з охорони праці. Істотне уточнення: зайняти посаду інженера з охорони праці на виробництві може лише співробітник, який має вищу технічну освіту, іноді – кандидат наук, бажано – ІТП, що спеціалізується на охороні праці, що має достатній стажем роботи і пройшов належне навчання.

Охорону праці і здоров'я громадян віднесено до пріоритетних напрямків соціальної політики України. Так, Конституція України [35] одним з основних соціальних прав громадян визначає право кожного на належні, безпечні й здорові умови праці, встановлює, що використання праці жінок і неповнолітніх на небезпечних для їхнього здоров'я роботах забороняється.

Завдання служби охорони праці на підприємстві

Основні завдання служби охорони праці включають в себе впровадження спеціальних процесів в різноманітні аспекти діяльності його персоналу, що впливають на безпеку виробництва, збереження життя і здоров'я людей.

У тому числі:

- розробка необхідних документів з охорони праці для підприємства;
- забезпечення дотримання співробітниками правил і вимог охорони праці, нормативних актів, умов колективного договору;
- контроль умов праці, дотримання санітарно-гігієнічних норм трудового законодавства;
- попередження виробничого травматизму, пропаганда позитивних рішень, що підвищують безпеку виробничих процесів;
- інформування працівників про правила безпечної роботи.

6.2 Стан охорони праці на об'єкті дослідження

У виробничому підрозділі «Шепетівська дистанція колії» у відповідності із Законом України «Про охорону праці» розроблено положення про систему управління охорони праці.

Згідно положення наказом керівника підприємства створено службу охорони праці. Фахівець з охорони затверджує графіки, відповідно до яких проводяться комплексні перевірки цехів, підрозділів та виробничих приміщень на додержання вимог техніки безпеки, пожежовибухонебезпеки і санітарного стану. Обов'язково з усіма працівниками проводиться інструктаж з охорони праці.

Всі виробничі будівлі підприємства побудовані таким чином, що забезпечується їх добре природне освітлення і провітрювання. Ділянки території заасфальтовані, з'єднані з проїздами і тротуарами. Вільні ділянки засаджені деревами, а також виділені місця для відпочинку працівників. Озеленіння територій підприємства сприяє зменшенню шуму.

На території виробничих цехів та складських приміщень є вказівники проїздів, проходів, спеціальні надписи, знаки швидкості і напрямку руху автомобільного транспорту. Територія виробничих цехів обладнана світло-звуковими пристроями які сигналізують про рух локомотивів та рухомих складів. Ці заходи значно зменшують вірогідність нещасних випадків на об'єкті дослідження.

Розміщення технологічного обладнання в робочій будівлі безпечно для життя і здоров'я обслуговуючого персоналу. Це пояснюється тим, що всі проходи, які пов'язані з виходами в інше приміщення та сходи, мають ширину не менше 1 м; відстань по ширині між рухомими складами становить 1,9 – 3,2 м; всі проходи між обладнанням вільні, нічим не завантажені. Це забезпечує вільний доступ до обладнання, зручність його обслуговування.

Рухомі частини технологічного обладнання огорожені, елементи їх конструкцій не мають гострих кутів, всі струменеві проводи ізольовані.

Ремонт робочого обладнання обов'язково проводять майстри, апаратники під час декадних зупинок на підприємстві. До обслуговування виробничого обладнання допускають лише тих працівників, які пройшли інструктаж з охорони праці і медичний огляд. Це дозволяє зменшити кількість нещасних випадків під час роботи з обладнанням.

Освітленість робочих приміщень має велике значення. Від її якості залежить ефективність роботи і фізичний стан працівників, кількість і тяжкість професійних захворювань. У виробничому підрозділі «Шепетівська дистанція колії» використовується два види освітлення: природне і штучне. Природне освітлення виробничих приміщень здійснюється через бокові вікна складських приміщень та виробничих цехів. З штучного освітлення використовується LED лампи та лампи розжарювання які відповідають нормам освітлення приміщень.

Проведемо оцінювання рівня травматизму працюючих ВП «Шепетівської дистанції колії». Для цього розрахуємо показники його частоти й тяжкості:

$$П_{\text{чт}} = 1000 \cdot A/T,$$

$$П_{\text{тт}} = D/A,$$

де $П_{\text{чт}}$ – показник частоти травматизму;

A – кількість випадків травматизму за звітний період;

T – середньоспискова чисельність працівників;

$П_{\text{тт}}$ – показник тяжкості травматизму;

Д – кількість днів непрацездатності.

Визначимо також показник непрацездатності – це число людино-днів непрацездатності, що припадає на 1000 працівників:

$$П_{нп} = 1000 \cdot Д/Т.$$

Результати розрахунку зведемо у таблицю 6.1.

Таблиця 6.1 – Результати розрахунку показників частоти, тяжкості травматизму та непрацездатності працівників ВП «Шепетівська дистанція колії» 2018-2019 років

№ з/п	Показники	2018 рік	2019 рік	Відхилення	
				Абсолютне	Відносне
1	А – кількість випадків травматизму за звітний період	18,00	11,00	-7,00	-38,89
2	Т – середньоспискова чисельність працівників	710,00	705,00	-5,00	-0,70
3	Д – кількість днів непрацездатності	213,00	171,00	-42,00	-19,72
4	П _{чт} – показник частоти травматизму	25,35	15,60	-9,75	-38,46
5	П _{тт} – показник тяжкості травматизму	11,83	15,55	3,71	31,37
6	П _{нп} - показник непрацездатності	30,00	24,26	-5,74	-19,15

Отже, можемо зробити висновок про зниження показників [38] частоти травматизму та непрацездатності на ВП «Шепетівської дистанції колії» 2018 – 2019 років. Такий стан речей свідчить про достатню ефективність заходів з охорони праці на досліджуваному підприємстві.

6.3 Небезпечні і шкідливі фактори установи

Залізничний транспорт відноситься до числа галузей, де особливо гостро відчувається специфічність праці та його підвищена безпека. Робочі місця і

робочі зони багатьох залізничників розташовані в безпосередній близькості від рухомого або готового до руху рухомого складу. Умови праці ускладнюються ще й тим, що залізниця працює цілодобово і при будь-якій погоді.

Небезпечний виробничий фактор це виробничий фактор, вплив якого на працюючого в певних умовах призводить до травми або іншого раптового різкого погіршення здоров'я.

Шкідливий виробничий фактор - виробничий фактор вплив якого на працюючого в певних умовах призводить до захворювання або зниження працездатності. (В залежності від рівня і тривалості впливу шкідливий виробничий фактор може стати небезпечним).

Основною небезпекою для життя та здоров'я працівників дистанції колії є рух рухомих складів що становить велику небезпеку. Враховуючи це працівники мають бути максимально уважні під час роботи та володіти хорошим зором та слухом. Зважаючи на це робітники проходять кожного року медичну комісію у медичних закладах АТ «Укрзалізниця».

Також, на дистанції колії мають місце не менш небезпечні та шкідливі фактори (рисунок 6.2)



Рисунок 6.2 Небезпечні та шкідливі виробничі фактори ВП «Шепетівської дистанції колії»

6.4 Аналіз пожежної безпеки ВП «Шепетівська дистанція колії»

Кількість об'єктів які перебувають у власності ВП «Шепетівська дистанція колії» дуже велика, серед яких: рухомий склад, приміщення виробничих цехів, станцій (перегонів), депо, майстерень, лабораторій, складів тощо. Тому

сукупність заходів спрямованих на дотримання пожежної безпеки значно зменшить можливості виникнення пожеж.

У розпорядження ВП «Шепетівська дистанція колії» перебувають рухомі склади з яких основний вид палива застосовується дизельне пальне, яке являє собою велику небезпеку.

Усі приміщення об'єктів дослідження мають у наявності куточки пожежної безпеки які мають ознайомлювальну інформацію стосовно вимог дотримання пожежної безпеки та пожежним інвентарем який перебуває у справному стані.

Найбільша небезпека та ризик виникнення пожежі з'являється при порушенні правил перевезення пожежонебезпечних та легкогорючих речовин. Тому особливу увагу варто звернути на дотримання правил пожежної безпеки саме на цих об'єктах.

Забезпечення пожежної безпеки на ВП «Шепетівська дистанція колії» покладається на їх керівників і уповноважених ними осіб, якщо інше не передбачено відповідним договором. Обов'язки осіб щодо забезпечення пожежної безпеки під час перевезення вантажів регламентуються Статутом залізниць України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457, та Правилами перевезення вантажів у транспортних пакетах, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644.

Організаційні заходи щодо забезпечення пожежної безпеки у виробничому підрозділі:

– керівник підприємства повинен визначити обов'язки посадових осіб щодо забезпечення пожежної безпеки, призначити відповідальних за пожежну безпеку окремих будинків, споруд, приміщень, діляниць, рухомого складу, технологічного та інженерного устаткування, а також за стан і експлуатацію систем протипожежного захисту та пожежної техніки;

– обов'язки посадових осіб щодо забезпечення пожежної безпеки, утримання і експлуатації систем протипожежного захисту та пожежної техніки

повинні бути відображені у відповідних документах (посадових інструкціях, положеннях тощо), які обов'язково надаються для ознайомлення під підпис;

Керівники підрозділів та посадові особи, відповідальні за пожежну безпеку в рухомому складі або окремих приміщеннях (ізольованих робочих місцях), зобов'язані:

– забезпечити дотримання встановленого протипожежного режиму, правил пожежної безпеки та інструкцій щодо заходів пожежної безпеки;

– не допускати до роботи осіб, які не пройшли спеціальне навчання, інструктаж або перевірку знань з питань пожежної безпеки;

– проводити періодичні огляди рухомого складу, території, будинків, виробничих і службових приміщень для контролю за утриманням шляхів евакуації, протипожежних перепон, розривів, під'їздів і доріг, засобів пожежогасіння (гідрантів, внутрішніх пожежних кранів, вогнегасників) і вживати невідкладних заходів для усунення виявлених порушень та недоліків.

Нормативно-правові акти з питань пожежної безпеки якими керується ВП «Шепетівська дистанція колії»:

1. Закон України “ Про пожежну безпеку” від 29.11.1994 року [40].
2. «Правила пожежної безпеки в Україні» від 01.09.1995 року [41].
3. «Правила технічного утримання установок пожежної автоматики» від 09.10.2000 року [42].
4. «Типове положення про пожежно-технічну комісію» від 27.09.1994 року.
5. «Положення про добровільні пожежні дружини (команди)» від 27.09.1994 року.
6. «Типове положення про інструктажі, спеціальне навчання та перевірку знань з питань пожежної безпеки на підприємствах, в установах та організаціях України» від 11.12.2003 року [43].
7. «Типове положення про службу пожежної безпеки» від 10.12.2003 року.
8. «Перелік посад, при призначенні на які особи зобов'язані проходити навчання і перевірку знань з питань пожежної безпеки та порядок їх організації» від 11.12.2003 року.

9. «Перелік видів продукції протипожежного призначення, що підлягає сертифікації» від 26.07.1994 року.

Встановивши небезпечні властивості речовин і матеріалів, що використовуються на виробництві, визначивши категорії приміщень і будівель за вибухопожежною і пожежною небезпекою, класи вибухонебезпечних, можна розробляти систему забезпечення пожежної безпеки об'єкту.

Пожежна безпека об'єктів повинна забезпечуватись системою попередження пожежі, системою протипожежного захисту в т. ч. організаційно-технічними заходами. Системи пожежної безпеки повинні характеризуватись рівнем забезпечення пожежної безпеки людей і матеріальних цінностей.

6.5 Заходи щодо поліпшення охорони праці в дистанції колії

На підставі проведеного аналізу, з метою поліпшення становища в питаннях охорони праці в дистанції колії та запобігання виробничого травматизму пропонується провести комплекс організаційно-технічних заходів, а саме:

- відповідно до методичних рекомендацій з профілактики виробничого травматизму проводити щоквартально тестування монтерів колії;
- підвищити вимогливість до керівників усіх рівнів за невиконання нормативів участі в роботі по охороні праці;
- забезпечити на робочих місцях наявність технологічних процесів розроблених з прив'язкою до місцевих умов і кількістю працюючих та їх дотримання;
- підвищити якість проведення раптових перевірок, особливу увагу приділяти на якість проведення цільового інструктажу, трудової дисципліни, наявність і використання спецодяг, спецвзуття та засобів індивідуального захисту, дотримання технології виробництва робіт, справність інструменту, дотримання правил безпеки працюючими;
- активізувати роботу системи інформації «Людина на колії», з метою посилення контролю за працюючими на залізничних коліях, при виявленні порушень, для вжиття заходів негайно повідомляти чергового по станції;

- встановити контроль за картами обов'язкового медичного огляду по працівникам, які дістали обмеження на роботу за станом здоров'я.
- своєчасно здійснювати перевірку стану вантажопідйомних механізмів, терміни їх огляду, наявності схем стропування;
- щомісячні перевірки стану електробезпеки по цехам і складських приміщеннях;
- внести зміни в положення про преміювання, встановивши залежність рівня премії від стану охорони праці в підрозділах. Переглянути Положення про коефіцієнт трудової участі, при якому вважати сигналістів повноцінними членами бригади;
- своєчасно вносити зміни в існуючі інструкції з урахуванням зміни місцевих умов і нових видів робіт;
- при проведенні перевірок технології виробництва робіт здійснювати комплексний підхід: забезпечення якості, вимог безпеки руху, вимог охорони праці з особистим розглядом поетапного виконання технологічного процесу від початку до кінця;
- не допускати до роботи працівників без спецодягу та засобів індивідуального захисту (табл. 6.3).

Таблиця 6.3 – Прогнозовані розрахунки показників частоти, тяжкості травматизму та непрацездатності працівників після впровадження пропозицій у ВП «Шепетівська дистанція колії» 2020-2021 років

№ з/п	Показники	Прогноз на 2020 рік	Прогноз на 2021 рік	Відхилення	
				Абсолютне	Відносне
1	2	3	4	5	6
1	А – кількість випадків травматизму за звітний період	9,00	7,00	-2,00	-22,22
2	Т – середньоспискова чисельність працівників	720,00	726,00	6,00	0,83

Продовження таблиці 6.3

1	2	3	4	5	6
3	Д – кількість днів непрацездатності	130,00	121,00	-9,00	-6,92
4	П _{чт} – показник частоти травматизму	12,50	9,72	-2,78	-22,22
5	П _{тг} – показник тяжкості травматизму	14,44	17,29	2,84	19,67
1	А – кількість випадків травматизму за звітний період	9,00	7,00	-2,00	-22,22

Впровадження вище зазначених пропозицій позитивно вплине на стан охорони праці продуктивність та інші економічні показники виробничого підрозділу «Шепетівська дистанція колії».

6.6 Безпека в надзвичайних ситуаціях

Науково-технічний прогрес радикально змінив світ, породивши нові загрози для цивілізації. У житті сучасної людини все більше місце займають турботи, пов'язані з подоланням різних кризових явищ, що виникають в процесі розвитку побуту людини. В Україні, як і в усьому світі, в останні роки спостерігається зростання числа катастроф природного та техногенного характеру [50]. Це обумовлено, перш за все, прогресуючої урбанізацією територій, збільшенням щільності населення Землі, і, як наслідок, збільшенням антропогенного навантаження на навколишнє середовище. Захист природних систем і населення від НС (далі – НС) природного і техногенного характеру сформувалася в останні роки як нагальна і об'єктивна потреба суспільства і держави.

Організація та проведення інших невідкладних аварійно-відновлювальних робіт на об'єктах економіки під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій мирного часу.

Сутність рятувальних та інших невідкладних робіт (далі – РІНР) – це усунення безпосередньої загрози життю та здоров'ю людей, відновлення життєзабезпечення населення, запобігання або значне зменшення матеріальних збитків. РІНР включають також усунення пошкоджень, які заважають проведенню рятувальних робіт, створення умов для наступного проведення відновлювальних робіт [51].

РІНР поділяють на рятувальні роботи і невідкладні роботи. До рятувальних робіт відносять:

- розвідка маршруту руху сил, визначення обсягу та ступеня руйнувань, розмірів зон зараження, швидкості і напрямку розповсюдження зараженої хмари чи пожежі;

- локалізація та гасіння пожеж на маршруті руху сил та ділянках робіт; – визначення об'єктів економіки і населених пунктів, яким безпосередньо загрожує небезпека;

- розкриття завалених захисних споруд та рятування з них людей;

- надання потерпілим першої допомоги та евакуація їх (при необхідності) у лікувальні заклади;

- вивезення або виведення населення із небезпечних місць у безпечні райони;

- організація комендантської служби, охорона матеріальних цінностей і громадського порядку;

- відновлення життєздатності населених пунктів і об'єктів; – пошук, розпізнавання і поховання загиблих;

- санітарна обробка уражених;

- знезараження одягу, взуття, засобів індивідуального захисту, територій, споруд, а також техніки;

- соціально-психологічна реабілітація населення.

До невідкладних робіт відносять:

- прокладання колонних шляхів та улаштування проїздів (проходів) у завалах та на зараженій території; .

- локалізація аварій на водопровідних, енергетичних, газових і технологічних мережах;
- ремонт та тимчасове відновлення роботи комунально-енергетичних систем і мереж зв'язку для забезпечення рятувальних робіт;
- зміцнення або руйнування конструкцій, які загрожують обвалом і безпечному веденню робіт;
- ремонт пошкоджених захисних споруд [52].

Рятувальні та інші невідкладні роботи здійснюються у два етапи:

На першому етапі вирішуються завдання:

- щодо екстреного захисту населення;
- із запобігання розвитку чи зменшення впливу наслідків надзвичайних ситуацій;
- із підготовки до виконання РІНР. Основними заходами щодо екстреного захисту населення є:
 - оповіщення про небезпеку;
 - використання засобів захисту;
 - додержання режимів поведінки;
 - евакуація з небезпечних у безпечні райони;
 - здійснення санітарно-гігієнічної, протиепідемічної профілактики і надання медичної допомоги;
- локалізація аварій;
- зупинка чи зміна технологічного процесу виробництва;
- попередження (запобігання) і гасіння пожеж.

На другому етапі проводяться:

- пошук потерпілих;
- витягання потерпілих з-під завалів, з палаючих будинків, пошкоджених транспортних засобів;
- евакуація людей із-зони лиха, аварії, осередку ураження;
- надання медичної допомоги;
- знезараження одягу, майна, техніки, території;

– проведення інших невідкладних робіт, що сприяють і забезпечують здійснення рятувальних робіт.

Безпека під час перебування на залізничних коліях. Залізничні колії являються небезпечною зоною внаслідок наявності загрози наїзду рухомого складу на людей. Тому, під час знаходження на коліях, необхідно бути особливо уважним, дотримувати всі вимоги безпеки, тому що їх порушення може призвести до тяжких нещасних випадків.

Кожний працівник залізничного транспорту має прибути на визначений Правилами внутрішнього трудового розпорядку час і місце, в працездатному стані, в справному спеціальному чи форменому одязі. Працівники, які зайняті безпосередньо на залізничних коліях, мають бути одягнені в сигнальні жилети оранжевого кольору [53].

Під час перебування на коліях необхідно бути пильним, обачним і обережним, уважно спостерігати за рухом поїздів, локомотивів, маневровими пересуваннями, а також за навколишнім середовищем та в разі загрози життю чи безпеці руху приймати відповідні рішучі заходи щодо забезпечення безпеки.

В темний час доби і під час несприятливих умов необхідно проявляти особливу пильність. Спершу, ніж вийти на колію, необхідно переконатися в тому, що на небезпечній відстані немає рухомого складу, який рухається чи готовий до руху.

Забороняється сідати на рейки, кінці шпал, баластну призму для відпочинку.

Взимку необхідно стерегтися ожеледі, снігу, заметів, а головний убір не повинен знижувати чутності звукових сигналів і команд.

Наказом Міністерства інфраструктури України від 03.07.2017 № 235 затверджене Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті. У ньому подано визначення таких подій, як катастрофа, аварія, інцидент. Аварії поділяються на такі категорії: – зіткнення, сходження з рейок рухомого складу залізничного транспорту; – аварії на залізничних переїздах та поза ними; – аварії з особами, завдані рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався; – аварії з небезпечними вантажами; – пожежі тощо. Ознаками

(наслідками) катастроф є: транспортна подія, що призвела до пожежі на рухомому складі залізничного транспорту, зіткнення рухомого складу з іншим рухомим складом, сходження рухомого складу на перегоні чи станції, під час поїзної або маневрової роботи, екіпірування або інших переміщень, що спричинило шкоду життю й здоров'ю людини [54].

Практика показує, що найбільш небезпечними аваріями є ті, які супроводжуються пожежею, бо в цьому випадку ліквідація наслідків аварії пов'язана у першу чергу з необхідністю ліквідації горіння. Тільки після локалізації пожежі можливе проведення всього комплексу робіт із ліквідації наслідків аварії та відновлення руху поїздів. Дослідження великої кількості аварій, які супроводжувались пожежею, показали, що в результаті горіння аварійна ситуація значно ускладнюється, а у випадках, коли не застосовуються ефективні заходи боротьби з вогнем, саме розвиток пожежі створює умови, за яких розміри й наслідки аварії суттєво збільшуються. Кожна аварія може мати два принципових варіанти розвитку: 1. Аварія без пожежі (зіткнення, перекидання вагона, сходження з рейок, розливання або витікання небезпечних вантажів та ін.) 2. Аварія, яка супроводжується пожежею (горіння цистерн, горіння продукту, що витікає або розливається, горіння пасажирських та інших вагонів і стаціонарних споруд) [56].

Організація фінансування заходів з ліквідації наслідків НС суб'єктами господарювання, відшкодування збитків постраждалим. Відповідно до Порядку фінансування робіт із запобігання і ліквідації надзвичайних ситуацій та їх наслідків, затвердженого постановою КМУ від 04.02.1999 №140 [56], фінансування заходів ліквідації НС відбувається за рахунок державного та місцевих бюджетів, а також коштів госпрозрахункових підприємств і організацій.

Центральні та місцеві органи державної виконавчої влади і підприємства відраховують кошти на проведення заходів щодо навчання і захисту населення, включаючи витрати на утримання і підготовку територіальних органів управління і формувань, призначених для ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій.

Фінансування заходів цивільного захисту, що потребують капітальних вкладень (включаючи будівництво захисних споруд, складів для зберігання техніки та майна цивільної оборони, створення пунктів управління, систем зв'язку і оповіщення), здійснюється відповідно до загального порядку фінансування капітального будівництва.

Міністерство економіки України та Держкомрезерв забезпечують потреби ліквідації збитків НС у техніці, приладах і спеціальному майні з оплатою замовникам вартості виділених матеріальних засобів.

Органи управління Цивільним захистом України, областей, міст, районів, міністерств і відомств утримуються відповідно до встановленого порядку за рахунок держаного і місцевих бюджетів, а також коштів на утримання міністерств.

Кабінет Міністрів України, місцеві органи державної виконавчої влади забезпечують органи управління та установи ліквідації збитків службовими, господарськими і підсобними приміщеннями, складськими площами та службовим автотранспортом.

Відшкодування збитків постраждалим. Важливе значення має порядок визначення збитків. Згідно з Методикою оцінки збитків від наслідків надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України №175 від 15 лютого 2002 року [57], (Із змінами, внесеними згідно з Постановою КМУ № 862 (862-2003-п) від 04.06.2003) збитки визначаються, виходячи з наслідків надзвичайної ситуації, для зобов'язання, а не зі змісту надзвичайної ситуації. Одна й та сама надзвичайна ситуація може викликати різні наслідки, так само, як різні надзвичайні ситуації можуть спричинювати такий самий наслідок. Якщо потерпілій стороні заподіяно збитки декількох видів, то збиток кожного виду розраховується окремо, а отримані результати додаються.

Економічний механізм безпосередньо пов'язаний із структурою збитків. Існує багато визначень і методик дослідження структури збитків. Економічні збитки проявляються в багатьох формах на всіх рівнях національної економіки, і

їх можна класифікувати за галузями народного господарства, компонентами середовища, елементами процесу праці. За класичною теорією економічні збитки поділяють на прямі й непрямі збитки [58].

Слід враховувати той факт, що збитки є тими матеріальними благами і вартістю, які могли б бути створені в процесі експлуатації виробничих об'єктів і навколишнього природного середовища. Тому структурне відображення досліджуваної проблеми має наступний вигляд (табл. 7.1).

Проведемо класифікацію економічних збитків, завданих надзвичайними ситуаціями, за об'єктовим критерієм наступним чином:

- збитки від скорочення власної сировинної бази;
- збитки, спричинені створенням додаткових резервів;
- збитки, пов'язані зі створенням додаткових запасів продукції;
- збитки від втрати сільськогосподарських угідь;
- збитки від втрати обсягів виробництва продукції;

Таблиця 6.4 Структура збитків, завданих надзвичайними ситуаціями

№ з/п	Ознака класифікації	Тип збитків
1	2	3
1	Фактор який спричинив збитки, або джерело збитків	1.1. Збитки від забруднення атмосфери
		1.2. Збитки від забруднення поверхні землі і ґрунту
2		1.3. Збитки від забруднення поверхневих і підземних вод
3	Об'єкти (реципієнти), яким спричинено збитки	2.1. Соціальні збитки
		2.2. Екологічні збитки
		2.3. Економічні збитки
4	Рівень динаміки і наслідків дії вражаючих факторів, або інтегральні (узагальнюючі) показники	3.1. Прямі збитки
		3.2. Непрямі збитки
		3.3. Сукупні збитки
5	Часовий фактор	4.1. Попереджувальні збитки
		4.2. Компенсаційні збитки
		4.3. Відновлювальні збитки
6	Джерело відшкодування	5.1. Державний бюджет
		5.2. Добровільні внески
		5.3. Кошти міжнародних інституцій

Висновки до розділу 6

Отже, в результаті аналізу причин транспортних подій на залізничному транспорті, у тому числі й під час перевезення небезпечних вантажів, можна зробити висновок, що значна частка цих подій відбувається через комерційні несправності, катастрофічний знос основних засобів. Але причинами виникнення надзвичайних подій на залізничному транспорті є також порушення вимог безпеки, які тягнуть за собою значну матеріальну шкоду.

Беручи до уваги набутий досвід організації й проведення аварійно-відновлювальних робіт під час ліквідації надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті, пропонуємо в подальшому вдосконалювати систему оповіщення про загрозу й виникнення транспортних подій, оперативне реагування на ліквідацію їх наслідків, а також координацію й тісну взаємодію сил функціональної підсистеми запобігання і реагування на загрозу або виникнення надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті в структурі Єдиної системи цивільного захисту.

РОЗДІЛ 7

ЕКОЛОГІЯ

7.1 Система платежів за забруднення навколишнього середовища.

На території України існують єдині правила встановлення плати за викиди й скиди забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище та розміщення в ньому відходів промислового, сільськогосподарського, будівельного та інших виробництв, а також стягнення відповідних платежів з підприємств, установ і організацій.

Плата за забруднення навколишнього середовища встановлюється за:

- викиди в атмосферу забруднюючих речовин стаціонарними і пересувними джерелами забруднення;
- скиди забруднюючих речовин у поверхневі води, територіальні та внутрішні морські води, а також підземні горизонти, в тому числі скиди, що здійснюються підприємствами через систему комунальної каналізації;
- розміщення відходів у навколишньому природному середовищі [59].

Платежі за викиди і скиди забруднюючих речовин і розміщення відходів у навколишньому природному середовищі стягуються з підприємств незалежно від форм власності та з відомчої приналежності. Стягнення платежів не звільняє підприємства від відшкодування збитків, заподіяних порушенням природоохоронного законодавства.

Розрізняють дві категорії платежів за забруднення навколишнього середовища:

- платежі за нормативно-допустиме забруднення, тобто за викиди (скиди) речовин в межах норм лімітів (ГДВ, ГДС);
- платежі за нормативні постійні та разові (залпові) викиди (скиди);
- штрафні санкції.

Платежі за забруднення навколишнього природного середовища підприємства перераховують у таких розмірах:

70% - у позабюджетні фонди охорони навколишнього природного середовища Рад народних депутатів базового рівня на окремі рахунки;

20% - у позабюджетні фонди охорони навколишнього природного середовища держави і обласних рад народних депутатів на окремі рахунки;

10% - на рахунок державного позабюджетного фонду охорони навколишнього природного середовища Міністерства охорони навколишнього середовища України.

Плата за забруднюючі речовини впроваджується з метою економічного стимулювання здійснення природоохоронних заходів, впорядкування джерел їхнього фінансування і кредитування та відшкодування народногосподарських збитків, завданих забрудненням.

Комплекс робіт по виконанню послуг з інвентаризації викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря та отримання дозволу на викиди забруднюючих речовин від стаціонарних та рухомих джерел викидів в атмосферне повітря включає розробку документів, у яких обґрунтовуються обсяги викидів для одержання дозволу на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря.

Вказані роботи повинні проводитись з урахуванням вимог діючих нормативних документів, у тому числі:

- «Інструкції про загальні вимоги до оформлення документів, у яких обґрунтовуються обсяги викидів, для отримання дозволу на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами для підприємств, установ, організацій та громадян – підприємців», затвердженої наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища України №108 від 09.03.2006 року [60]. і зареєстрованої в Мінюсті України за № 341/12215 від 29.03.2006 р;

- «Порядку проведення та оплати робіт, пов'язаних з видачею дозволів на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними та мобільними джерелами, обліку підприємств, установ, організацій та громадян –

підприємців, які отримали такі дозволи», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 13 березня 2002 р. № 302 [61];

- «Інструкції про зміст та порядок складання звіту проведення інвентаризації викидів забруднюючих речовин на підприємстві», затвердженої наказом Мінекобезпеки України № 7 від 10.02.1995 року [62] і зареєстрованої в Міністерстві України за № 61/597 від 15.03.1995 р.

- Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» (від 23.05.2017 №2059-VIII) [63].

Основні складові послуг з інвентаризації джерел забруднення навколишнього природного середовища, включаючи розробку обґрунтовуючих документів для отримання дозволу на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними та мобільними джерелами.

1. Інвентаризація стаціонарних джерел викидів в атмосферне повітря, видів та обсягів викидів забруднюючих речовин джерелами.

2. Проведення контрольних вимірів обсягів викидів акредитованою лабораторією, розрахунок викидів.

3. Складання звіту по інвентаризації викидів забруднюючих речовин по кожному об'єкту окремо.

6. Проведення оцінки впливу викидів забруднюючих речовин на атмосферне повітря в межах санітарно – захисної зони.

7. Визначення нормативного розміру санітарно-захисних зон.

8. Підготовка та затвердження «Документів, у яких обґрунтовуються обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря джерелами» по об'єкту.

Перелік об'єктів, на які необхідно отримати дозволи на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел, ВП «Шепетівська дистанція колії» у 2019 році

Таблиця 7.1 – Джерела забруднення ВП «Шепетівська дистанція колії»²

Найменування джерела викиду	Найменування об'єкту	Кількість джерел
Стационарні джерела забруднення		
Конвектори: - КОГ-2; - 2М-СП; - АКОГ-3-СП.	Будівля технічної контори	6
Котел Ariston MATIS 24 FF		1
Котел «Мотор січ - 25»	Будівля технічного обслуговування рухомих складів	4
Котел на твердому опаленні	Будівля технічної контори	2
Газовий котел марки «Vitopend 100W» (WH1B- 24кВт)	Будівля технічної контори	1
Мобільні джерела забруднення		
Автоматизована будівельно- колійна машина «PM-80»	Рухомий склад	3
Автоматизована будівельно- колійна машина «PM-65»	Рухомий склад	5

7.2 Розподіл зборів за використання природних ресурсів, забруднення навколишнього природного середовища.

Збори за використання природних ресурсів надходять до місцевих бюджетів, республіканського бюджету Автономної Республіки Крим та Державного бюджету України і спрямовуються на виконання робіт по відтворенню, підтриманню цих ресурсів у належному стані [64].

² Складено автором

Збори за використання природних ресурсів місцевого значення надходять до республіканського бюджету Автономної Республіки Крим та місцевих бюджетів.

Збори за використання природних ресурсів зараховуються до відповідних бюджетів згідно з чинним законодавством. (Частина третя статті 46 в редакції Закону N 186/98-ВР від 05.03.98)

Кошти від збору за забруднення навколишнього природного середовища (за винятком тих, що справляються за утворення радіоактивних відходів (включаючи вже накопичені) та тимчасове зберігання радіоактивних відходів їх виробниками) розподіляються між місцевими (сільськими, селищними, міськими), обласними та республіканським Автономної Республіки Крим, а також Державним фондами охорони навколишнього природного середовища у співвідношенні відповідно 20, 50 і 30 відсотків, а між Київським, Севастопольським міськими та Державним фондами охорони навколишнього природного середовища - у співвідношенні 70 і 30 відсотків. Розподіл коштів від збору за забруднення навколишнього природного середовища, що справляються за утворення радіоактивних відходів (включаючи вже накопичені) та тимчасове зберігання радіоактивних відходів їх виробниками, визначається Законом України "Про поводження з радіоактивними відходами" (255/95-ВР). (Частина четверта статті 46 в редакції Законів N 186/98-ВР від 05.03.98, N 515-VI (515-17) від 17.09.2008) (Щодо зупинення дії частини четвертої статті 46 див. Закони N 3235-IV (3235-15) від 20.12.2005, N 489-V (489-16) від 19.12.2006, N 107-VI (107-17) від 28.12.2007 - пункт про зупинення дії визнано неконституційним згідно з Рішенням Конституційного Суду N 10-рп/2008 (v010p710-08) від 22.05.2008).

Розподіл коштів за використання природних ресурсів, що надходять до Державного бюджету України, здійснюється Верховною Радою України.

Розподіл коштів за використання природних ресурсів, що надходять до республіканського бюджету Автономної Республіки Крим та місцевих бюджетів, здійснюється Верховною Радою Автономної Республіки Крим, відповідними обласними та міськими (міст загальнодержавного значення) Радами за поданням

органів спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань екології та природних ресурсів.(Стаття 46 із змінами, внесеними згідно із Законом N 81/96-ВР від 06.03.96)

Розподіл коштів, що надходять до Державного фонду охорони навколишнього природного середовища, здійснюється Кабінетом Міністрів України за поданням спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань екології та природних ресурсів. (Частина п'ята статті 47 із змінами, внесеними згідно із Законом N 186/98-ВР від 05.03.98)

Кошти місцевих республіканського Автономної Республіки Крим і Державного фондів охорони навколишнього природного середовища можуть використовуватись тільки для цільового фінансування природоохоронних та ресурсозберігаючих заходів, в тому числі наукових досліджень з цих питань ведення державного кадастру територій та об'єктів природно-заповідного фонду, а також заходів для зниження впливу забруднення навколишнього природного середовища на здоров'я населення та стимулювання працівників спеціально уповноважених державних органів у галузі охорони навколишнього природного середовища і використання природних ресурсів, крім осіб, які мають статус державних службовців, та громадських інспекторів з охорони навколишнього природного середовища, які виявили порушення природоохоронного законодавства і вжили необхідних заходів для притягнення винних до відповідальності, запобігання порушенням природоохоронного законодавства. (Частина шоста статті 47 із змінами, внесеними згідно із Законами N 81/96-ВР від 06.03.96, N 186/98-ВР від 05.03.98, N 1287-XIV (1287-14) від 14.12.99).

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Результати проведених досліджень дозволяють стверджувати, що основою ефективного функціонування і розвитку публічної установи з позицій тактичного та стратегічного управління є система бюджетування, яка шляхом відповідної організації забезпечує здійснення процесу складання, коригування, контроль та оцінки виконання бюджетів публічної організації у контексті реалізації загальних цілей розвитку установи.

Сама система бюджетування необхідна для прогнозування майбутнього публічної організації, передбачення можливих змін в діяльності організації шляхом планування та контролю.

Таким чином, можемо зазначити, що необхідність та доцільність визначення сутності бюджетування публічної установи шляхом застосування саме системного підходу, у межах якого бюджетування, будучи об'єктом управлінського впливу, можна охарактеризувати більш конкретно, з цих позицій бюджетування визначається саме як складова системи управління публічної організації.

В другому розділі магістерської роботи досліджено практичні аспекти функціонування публічної організації ВП «Шепетівська дистанція колії» а також, систему формування та розподілення бюджету організації.

Для раціонального та обґрунтованого використання бюджетних коштів потрібно системні зміни. Такі висновки можна зробити на основі того, що дохід публічної установи у динаміці 2016-2018 років знизився на 3 млн. 490 тис. грн., тобто на 4,09%. Динаміка зниження обсягу доходу (виручки) від реалізації обумовлена падінням споживчого попиту населення в середовищі діяльності підприємства та не зовсім стабільною конкурентною позицією на ринку послуг.

Проведений аналіз фінансової звітності ВП «Шепетівська дистанція колії» за період 2016 – 2018 роки показав у більшості негативні зрушення у діяльності публічної установи. Так, не зовсім ефективно використовуються засоби праці, значення коефіцієнт маневреності за звітний період хоч і зросло на 32%, проте

вимірюється від'ємними значеннями і не перевищує норми (0,5), що свідчить про негативний фінансовий стан публічної установи.

В процесі дослідження виявлено надмірну централізацію фінансових потоків, які фокусуються на основі АТ «Південно-Західна залізниця», результатом чого є ряд негативних явищ. Досліджено, що публічна установа потребує вдосконалення методики бюджетування з огляду на іноземний досвіт, а також поступового професійного навчання сучасних методів бюджетування службових осіб які приймають управлінські рішення.

У третьому розділі магістерської роботи враховані недоліки та розроблено три проектні пропозиції щодо покращення ефективності діяльності установи.

Перша проектна пропозиція передбачає необхідність впровадження бюджетування витрат на інновації у публічних організаціях.

Другою проектною пропозицією проаналізовано систему публічних закупівель за попередні роки в ході чого виявлено певні недоліки. Пропонується зміна підходу до визначення критеріїв оцінки тендерних пропозицій. Нецінові критерії оцінки замовники мають право застосовувати лише у разі здійснення закупівлі, яка має складний або спеціалізований характер. Пропозиція розширює можливості впровадження нецінових критеріїв оцінки предмету закупівель, знімаючи цю заборону.

У третій проектній пропозиції пропонує до впровадження систему автоматизованого управління діяльністю «SAP R/3 (SAP ERP) досліджуваної установи. Можливості такої системи дозволяють у єдиному інформаційному просторі оперативно вирішувати головні управлінські задачі.

Четверта проектна пропозиція передбачає забезпечення зростання ефективної діяльності підприємства у Шепетівській дистанції колії доцільність запровадити таке нововведення як купівля залізнично – будівельної машини «РМ – 80». При введенні колійної машини «РМ – 80» кількість операцій, яка здійснювалась досі людьми значно зменшиться. Таким чином при купівлі «РМ – 80» Шепетівська дистанція колії зможе економити 134 776,04 грн на кожному кілометрі потреба у капітальному ремонті складає 487,55 км колійної лінії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. С. М. Вдовенко, Ю. В. Шульга / Проблеми та перспективи формування сучасної системи публічних фінансів в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/NvChdieu_2012_2_27.
2. Лисенко Ж. П. / Наукова стаття «Моделі бюджетування у сфері державного фінансового менеджменту» Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3881.
3. Фокша Л. В. Публічні фонди: поняття, ознаки та правова природа [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.
4. Карлін М. І. / Місцеві платежі в системі публічних фінансів України / М. І. Карлін // Наукові записки Національного університету “Острозька академія” [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib>.
5. Нечай А. А. / Проблеми правового регулювання публічних фінансів та публічних видатків [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://www.twirpx.com/file/424431/>.
6. Вдовенко С. М. Проблеми та перспективи формування сучасної системи публічних фінансів в Україні / С. М. Вдовенко, Ю. В. Шульга // Науковий вісник ЧДІЕУ [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/NvChdieu_2012_2_27.
7. Про відкритість використання публічних коштів Закон України № 183-VIII від 11.02.2015 р. [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/183-19>.
8. Єдиний веб-портал використання публічних коштів, головний [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://edata.gov.ua>.
9. Єдиний веб-портал використання публічних коштів, перший модуль [Електронний ресурс] — Режим доступу : <https://spending.gov.ua>.

10. Другий модуль: «OPEN BUDGET» [Електронний ресурс] — Режим доступу : <https://openbudget.gov.ua>.
11. Веб – портал публічних закупівель «Prozorro» [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://prozorro.gov.ua>.
12. Закон України «Про державні закупівлі» [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19>
13. Гаврилюк А. / Стаття видавництва «Економічна правда» Впровадження системи «Prozorro» [Електронний ресурс] — Режим доступу : <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2016/10/31/608226/>.
14. Стаття видавництва «Е - Тендер» Історія впровадження системи «Prozorro» [Електронний ресурс] — Режим доступу : <https://e-tender.ua/training-tenders/teoriya-zakupivel-3/zagalni-polozhennya-pro-prozorro-5>.
15. Державна адміністрація залізничного транспорту України «Коментарі та роз'яснення щодо застосування положень правил експлуатації залізниці» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://studfiles.net/preview/5411090/>.
16. Матеріал з «Вікіпедії» — вільної енциклопедії «Дистанція колії» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://uk.wikipedia.org/wiki/Дистанція_колії.
17. Фінансовий звіт ВП «Шепетівська дистанція колії» за січень 2019 – червень 2019 р.
18. Офіційний веб – сайт АТ «Південно – Західна залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://swrailway.gov.ua>.
19. Статуту АТ «Південно-Західної залізниці» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0847361-02>.
20. 11. Фінансовий звіт ВП «Шепетівська дистанція колії» за січень 2017 – грудень 2017 р.
21. Про відкритість використання публічних коштів Закон України № 183-VIII від 11.02.2015 р. [Електронний ресурс] . — Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/183-19>.

22. Звіт рахункової палати АТ «Південно - Західна залізниця» за 2018 рік [Електронний ресурс] . — Режим доступу : https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Reports/2018/ZVIT_RP_2018.pdf.

23. Фінансовий план ВП «Шепетівська дистанція колії» за червень 2018 – червень 2019 р.

24. Керімов В.Е./ Облік витрат, калькулювання та бюджетування [Електронний ресурс] – Режим доступу : [file:///C:/Users/votyu/Downloads/Учет_затрат,_калькулирование_и_бюджетирование._переп%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/votyu/Downloads/Учет_затрат,_калькулирование_и_бюджетирование._переп%20(2).pdf)

25. Офіційний вісник «Новини та інтерв'ю» АТ «Південно-Західної залізниці» [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://swrailway.gov.ua/newsline/>.

26. Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії / Щебнеочисна машина RM – 80 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/RM-80>.

27. Інформаційна стаття «Звіт діяльності перевезень АТ «Південно-Західна залізниця станом на вересень 2019 року» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://swrailway.gov.ua/newsline/?nid=2480>.

28. Олексій Кулак / інтернет стаття «Минулого року Укрзалізниця тратила на оплату праці 33 328 млн грн» видавництва «Railinsider» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.railinsider.com.ua/archives./5948>.

29. Інтернет стаття «Укрзалізниця розробляє нову соціальну політику щодо підтримки молоді» видавництва медіацентр «Магістраль» АТ Укрзалізниця» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://info.uz.ua/articles/molod-initsiatsiya>.

30. Інтернет стаття «Укрзалізниця та «General Electric» підписали багатомільярдний контракт» видавництво «Економічна правда» [Електронний ресурс]–Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2018/02/23/634384>.

31. Постанова КМУ від 08.11.2015 року «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/200-2014-п>.

32. Постанова КМУ від 31.10.2018 року «Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/938-2018-п>.

33. Закон України «Про охорону праці» редакція від 20.01.2018 року [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://zakon.help/law/2694-XII/edition20.01.2018>.

34. Закон України «Про охорону праці» редакція від 14.10.1992 року [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12/page> .

35. Конституція України редакція 21.02.2019 року [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.

36. Стаття ознайомлювального характеру видавництва «ohrana-truda» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ohrana-truda.kiev.ua/ua/служба-охораны-труда-задачи-функции-до/>.

37. Офіційний сайт «Південно-Західної залізниці» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://swrailway.gov.ua>.

38. Матеріал з «Вікіпедії» — вільної енциклопедії/ [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Дистанція_колії.

39. Звітність «Шепетівської дистанції колії» за 2015-2019 роки.

40. Закон України “ Про пожежну безпеку” від 29.11.1994 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0800-98>.

41. «Правила пожежної безпеки в Україні» від 01.09.1995 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0800-98>.

42. «Правила технічного утримання установок пожежної автоматики» від 09.10.2000 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0662-00>.

43. «Типове положення про пожежно-технічну комісію» від 27.09.1994 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://iducz.dsns.gov.ua/files/2017/Nakazi%20IDUCZ/osn_diyal_/119.pdf.

44. «Положення про добровільні пожежні дружини (команди)» від 27.09.1994 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/REG458.html.

45. «Типове положення про інструктажі, спеціальне навчання та перевірку знань з питань пожежної безпеки на підприємствах, в установах та організаціях України» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z1061-16>.

46. «Типове положення про службу пожежної безпеки» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/z1121-03/sp:head>.

47. «Перелік посад, при призначенні на які особи зобов'язані проходити навчання і перевірку знань з питань пожежної безпеки та порядок їх організації» від 11.12.2003 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/z1147-03>.

48. «Перелік видів продукції протипожежного призначення, що підлягає сертифікації» від 26.07.1994 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0466-05/page>.

49. Лекція «Організація забезпечення пожежної безпеки» /автор М.В. Білошицький / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://орсб.кпі.ua/wp-content/uploads/2014/09/Лекція.-ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ-ПОЖЕЖНОЇ-БЕЗПЕКИ-Білошицький.pdf>

50. Наукова стаття «Вплив техніки на інтелектуально-духовний світ людини» /Л.Г. Вороновська 2009 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin_opac_search](http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/opac_search).

51. Навчальний посібник «Організація і проведення рятувальних та інших невідкладних робіт на промисловості» / Труфин Н. П. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://naurok.com.ua/biblioteka/zahist-vitchizni/klas-11/pidruchnyk-641>.

52. Наказ №340 від 26.04.2018 року «Про затвердження Статуту дій у надзвичайних ситуаціях органів управління та підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту та Статуту дій органів управління та підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту під час гасіння пожеж» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0801-18?lang=ru>.

53. «Загальні положення безпеки на залізничних коліях» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://studfile.net/dnujt/145/folder:11040/#5415703>.

54. Наказ Міністерства інфраструктури України від 03.07.2017 № 235 затверджене «Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті» [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE30772.html.

55. Наукова стаття «Особливості організації аварійно-відновлюваних робіт під час надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://stp.diit.edu.ua/rt/printerFriendly/141005/147032>.

56. Постанова КМУ від 04.02.1999 року №140 «Про затвердження Порядку фінансування робіт із запобігання та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/140-99-п>.

57. Постанова КМУ від 15.02.2002 року № 175 «Про затвердження Методики оцінки збитків від наслідків надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру» [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP020175.html.

58. Ефективна економіка / Б.М. Сердюк, А.А. Лещук «ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КЛАСИФІКАЦІЇ ЗБИТКІВ» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=363>.

59. Постанова КМУ від 13.01.1992 № 18 «Про затвердження Порядку визначення плати і стягнення платежів за забруднення навколишнього природного середовища та Положення про республіканський позабюджетний

фонд охорони навколишнього природного середовища» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/21218>.

60. Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 9 березня 2006 року N 108 «Про затвердження Інструкції про загальні вимоги до оформлення документів, у яких обґрунтовуються обсяги викидів, для отримання дозволу на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами для підприємств, установ, організацій та громадян-підприємців» [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE12215.html.

61. Постанова КМУ від 13.03.2002 року № 302 «Про затвердження Порядку проведення та оплати робіт, пов'язаних з видачею дозволів на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами, обліку підприємств, установ, організацій та громадян - підприємців, які отримали такі дозволи» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/302-2002-п/conv>.

62. Наказ Мінекобезпеки України від 10.02.1995 року № 7 «Інструкції про зміст та порядок складання звіту проведення інвентаризації викидів забруднюючих речовин на підприємстві» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0061-95/conv>.

63. Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» від 23.05.2017 №2059-VIII [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2059-19/sp:max20>.

64. Закон «Про охорону навколишнього природного середовища» стаття 46 [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://urist-ua.net/закони/про_охорону_навколишнього_природного_середовища/стаття_46/.

65. Бюджетний кодекс України від 08.07.2010 № 2456-VI. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>.

66. Сторонянська І. З. Фінансова спроможність регіонів у контексті бюджетно-податкової децентралізації / І. З. Сторонянська, Л. Я. Бенюк // Фінанси України. – 2015. – №6. – С. 44-57.

67. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
68. Офіційний сайт Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/>.
69. Дегтяр А. О., Гончаренко М. В., Лесная О. С. Публічні фінанси : навч. посібник / А. О. Дегтяр, М. В. Гончаренко, О. С. Лесная. Харків: С. А. М., 2011. – 512 с.
70. Аналіз стану та динаміки діяльності Державної реєстраційної служби України за 2002–2014 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.drсу.gov.ua>.
71. Карлін М.І. Місцеві платежі в системі публічних фінансів України / М.І. Карлін // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка». – 2015. – Вип. 28. – 163 с.
72. Про відкритість використання публічних коштів: Закон України від 11.02.2015 р. № 183–VIII. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/183-19>.
73. Аналіз стану та динаміки діяльності Державної аудиторської служби України за 2002–2014 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dkrs.gov.ua>.
74. Офіційний сайт Міністерства фінансів України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/>.
75. Офіційний сайт Академії фінансового управління Міністерства фінансів України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://ndfi.minfin.gov.ua/>.

ДОДАТКИ

Додаток А

Баланс Шепетівської дистанції колії
на 31 грудня 2016 року, тис. грн.

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи	1000		
Нематеріальні активи	1001		
первісна вартість	1002	()	()
накопичена амортизація	1005		
Незавершені капітальні інвестиції	1010	289366	275472
Основні засоби :	1011	2736954	2742131
первісна вартість	1012	(2447588)	(2466659)
знос	1015		
Інвестиційна нерухомість	1020		
Довгострокові біологічні активи	1021		
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1022	()	()
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1030		
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1035		
Інші фінансові інвестиції	1040		
Довгострокова дебіторська заборгованість	1045		
Відстрочені податкові активи	1090		
Інші необоротні активи	1095	289366	275472
Усього за розділом I			
II. Оборотні активи	1100	2912	4349
Запаси	1101	2912	4349
виробничі запаси	1102		
незавершене виробництво	1103		
готова продукція	1104		
товари	1110		
Поточні біологічні активи	1125	78	130
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги :	1130	3	23
Дебіторська заборгованість за розрахунками : за виданими авансами	1135		
з бюджетом	1136		
у тому числі з податку на прибуток	1145		
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1155	88	64
Інша поточна дебіторська заборгованість	1160		
Поточні фінансові інвестиції	1165	7	6
Грошові кошти та їх еквіваленти :	1166		
готівка	1167	7	6
рахунки в банках	1170		
Витрати майбутніх періодів	1190		
Інші оборотні активи	1195	3088	4572
Усього за розділом II			
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		
Баланс	1300	292454	280044

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
А	Б	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	61555	61555
Капітал у дооцінках	1405	58542	28706
Додатковий капітал	1410	8	7
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(863)	
Неоплачений капітал	1425	()	()
Вилучений капітал	1430	()	()
Усього за розділом I	1495	119242	90268
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	209	136
Довгострокові кредити банків	1510		
Інші довгострокові зобов'язання	1515		
Довгострокові забезпечення	1520		
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521		
Цільове фінансування	1525		
Усього за розділом II	1595	209	136
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600		
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	685	336
розрахунками з бюджетом	1620	285	205
у тому числі з податку на прибуток	1621		2
розрахунками зі страхування	1625	580	617
розрахунками з оплати праці	1630	1592	1209
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635		
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	168875	186240
Поточні забезпечення	1660	886	921
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	100	112
Усього за розділом III	1695	173003	189640
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1700		
	1900	292454	280044

Додаток Б

**Звіт про фінансові результати Шепетівської дистанції колії
за 2016 рік, тис. грн.**

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	85335	88018
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(83242)	(85934)
Валовий : прибуток	2090	2093	2084
збиток	2095	()	()
Інші операційні доходи	2120	1024	2197
Адміністративні витрати	2130	(1570)	(2071)
Витрати на збут	2150	()	()
Інші операційні витрати	2180	(985)	(947)
Фінансові результати від операційної діяльності: прибуток	2190	562	1263
збиток	2195	()	()
Доход від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220		
Інші доходи	2240	13	451
Фінансові витрати	2250	(8)	(24)
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	(564)	(137)
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	3	1553
збиток	2295	()	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	63	83
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	66	1636
збиток	2355	()	()
II. СУКУПНИЙ ДОХІД			
Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
A	B	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445		
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450		
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455		
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460		
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	66	1636
III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ			
Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
A	B	3	4
Матеріальні затрати	2500	2279	7822
Витрати на оплату праці	2505	25821	23549

Відрахування на соціальні заходи	2510	9774	8901
Амортизація	2515	19108	19627
Інші операційні витрати	2520	28470	28698
Разом	2550	85452	88597
IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ			
Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
А	Б	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600		
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		
Дивіденди на одну просту акцію	2650		

Додаток В

**Баланс Шепетівської дистанції колії
на 31 грудня 2017 року, тис. грн.**

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000		
первісна вартість	1001		
накопичена амортизація	1002	()	()
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1200	
Основні засоби :	1010	275608	339213
первісна вартість	1011	2742299	2832757
знос	1012	(2466691)	(2493544)
Інвестиційна нерухомість	1015		
Довгострокові біологічні активи	1020		
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021		
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	()	()
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030		
Інші фінансові інвестиції	1035		
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040		
Відстрочені податкові активи	1045		
Інші необоротні активи	1090		
Усього за розділом I	1095	276808	339213
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	4349	1550
виробничі запаси	1101	4349	891
незавершене виробництво	1102		
готова продукція	1103		
товари	1104		659
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги :	1125	130	66
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130	23	13
за виданими авансами	1135		
з бюджетом	1136		
у тому числі з податку на прибуток	1145		
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	64	98
Поточні фінансові інвестиції	1160		
Грошові кошти та їх еквіваленти :	1165	6	9
готівка	1166		
рахунки в банках	1167	6	9
Витрати майбутніх періодів	1170		
Інші оборотні активи	1190		2
Усього за розділом II	1195	4572	1738
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		
Баланс	1300	281380	340951

Пасив	Кодрядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
А	Б	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	61555	61555
Капітал у дооцінках	1405	28706	81743
Додатковий капітал	1410	7	40
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	139	
Неоплачений капітал	1425	()	()
Вилучений капітал	1430	()	()
Усього за розділом I	1495	90407	143338
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	136	78
Довгострокові кредити банків	1510		
Інші довгострокові зобов'язання	1515		
Довгострокові забезпечення	1520		
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521		
Цільове фінансування	1525		
Усього за розділом II	1595	136	78
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600		
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	336	42
розрахунками з бюджетом	1620	205	293
у тому числі з податку на прибуток	1621	2	1
розрахунками зі страхування	1625	617	627
розрахунками з оплати праці	1630	1209	1249
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635		
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	187440	194192
Поточні забезпечення	1660	921	1056
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	109	76
Усього за розділом III	1695	190837	197535
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1700		
	1900	281380	340951

Додаток Д

**Звіт про фінансові результати Шепетівської дистанції колії
за 2017 рік, тис. грн.**

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	89045	85335
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(84301)	(83242)
Валовий: прибуток	2090	4744	2093
збиток	2095	()	()
Інші операційні доходи	2120	1094	1024
Адміністративні витрати	2130	(1586)	(1570)
Витрати на збут	2150	()	()
Інші операційні витрати	2180	(1627)	(985)
Фінансові результати від операційної діяльності: прибуток	2190	2625	562
збиток	2195	()	()
Доход від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220		
Інші доходи	2240	36	13
Фінансові витрати	2250	(3)	(8)
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	(2650)	(564)
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	8	3
збиток	2295	()	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	57	63
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	65	66
збиток	2355	()	()
II. СУКУПНИЙ ДОХІД			
Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
А	Б	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	86071	
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445	34	
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	86105	
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455		
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	86105	
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	86170	66

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ			
Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
А	Б	3	4
Матеріальні затрати	2500	4464	2279
Витрати на оплату праці	2505	26469	25821
Відрахування на соціальні заходи	2510	9977	9774
Амортизація	2515	27097	19108
Інші операційні витрати	2520	18942	28470
Разом	2550	86949	85452
IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ			
Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
А	Б	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600		
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		
Дивіденди на одну просту акцію	2650		

Додаток Ж

Баланс Шепетівської дистанції колії
на 31 грудня 2018 року, тис. грн.

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000		
первісна вартість	1001		
накопичена амортизація	1002	()	()
Незавершені капітальні інвестиції	1005		
Основні засоби:	1010	339213	315796
первісна вартість	1011	2832757	2832857
знос	1012	(2493544)	(2517061)
Інвестиційна нерухомість	1015		
Довгострокові біологічні активи	1020		
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021		
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	()	()
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030		
Інші фінансові інвестиції	1035		
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040		
Відстрочені податкові активи	1045		
Інші необоротні активи	1090		
Усього за розділом I	1095	339213	315796
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	1550	2821
виробничі запаси	1101	1550	2821
незавершене виробництво	1102		
готова продукція	1103		
товари	1104		
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги:	1125	66	159
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	13	2
з бюджетом	1135		397
у тому числі з податку на прибуток	1136		
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	98	38
Поточні фінансові інвестиції	1160		
Гроші та їх еквіваленти :	1165	9	2
готівка	1166		
рахунки в банках	1167	9	2
Витрати майбутніх періодів	1170		
Інші оборотні активи	1190	2	
Усього за розділом II	1195	1738	3419
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття			
Баланс	1200	340951	319215

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
А	Б	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	61555	61555
Капітал у дооцінках	1405	81743	73135
Додатковий капітал	1410	40	33
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420		
Неоплачений капітал	1425	()	()
Вилучений капітал	1430	()	()
Усього за розділом I	1495	143338	134723
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	78	
Довгострокові кредити банків	1510		
Інші довгострокові зобов'язання	1515		
Довгострокові забезпечення	1520		
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521		
Цільове фінансування	1525		
Усього за розділом II	1595	78	
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600		
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	42	5
розрахунками з бюджетом	1620	293	197
у тому числі з податку на прибуток	1621	1	
розрахунками зі страхування	1625	627	439
розрахунками з оплати праці	1630	1249	1540
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635		
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	194192	181244
Поточні забезпечення	1660	1056	1060
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	76	7
Усього за розділом III	1695	197535	184492
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	340951	319215

Додаток 3

**Звіт про фінансові результати Шепетівської дистанції колії
за 2018 рік, тис.грн.**

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	81845	89045
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(80057)	(84301)
Валовий: прибуток	2090	1788	4744
збиток	2095	()	()
Інші операційні доходи	2120	772	1094
Адміністративні витрати	2130	(1101)	(1586)
Витрати на збут	2150	()	()
Інші операційні витрати	2180	(1017)	(1627)
Фінансові результати від операційної діяльності: прибуток	2190	442	2625
збиток	2195	()	()
Доход від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220		
Інші доходи	2240	7	36
Фінансові витрати	2250	(39)	(3)
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	(399)	(2650)
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	11	8
збиток	2295	()	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300		57
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат: Прибуток	2350	11	65
збиток	2355	()	()
II. СУКУПНИЙ ДОХІД			
Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
А	Б	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	22	86071
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445		34
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	22	86105
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455		
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	22	86105
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	33	86170

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ			
Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
А	Б	3	4
Матеріальні затрати	2500	1749	4464
Витрати на оплату праці	2505	25645	26469
Відрахування на соціальні заходи	2510	9686	9977
Амортизація	2515	23580	27097
Інші операційні витрати	2520	21226	18942
Разом	2550	81886	86949
IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ			
Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
А	Б	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600		
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		
Дивіденди на одну просту акцію	2650		