

ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
РАДА ПРОФСПІЛКИ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ І
ТРАНСПОРТНИХ БУДІВЕЛЬНИКІВ УКРАЇНИ
АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»
МІЖНАРОДНА ФЕДЕРАЦІЯ ТРАНСПОРТНИКІВ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ
ТА ТЕХНОЛОГІЙ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ НАУКИ І ТЕХНОЛОГІЙ

МАТЕРІАЛИ
II Міжнародної науково-практичної конференції
Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку
залізничного транспорту – УКРПРОФЗТ 2021



КИЇВ 2021

УДК 338.2:656.2

JEL L32, L4, L91, L92, L98, M, O, R4

Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту – УКПРОФЗТ 2021. Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: ДУІТ, 2021. – 116 с.

Видання містить матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту – УКПРОФЗТ 2021», що включають результати досліджень та практичні рішення з розв’язання проблем реформування та корпоративного управління АТ «Укрзалізниця», удосконалення колективно-договірної регулювання соціально-трудових відносин, формування системи лояльності персоналу, ефективного використання об’єктів соціальної інфраструктури. Авторами піднято питання сучасного стану, ризиків, обумовлених тривалими трансформаційними процесами у галузі та змінами в інституціональному середовищі, перспектив соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

Для науково-педагогічних працівників, дослідників, здобувачів вищої освіти, представників органів влади та бізнес-спільноти, експертів в сфері залізничного транспорту.

Друкується за рішенням Вченої ради Інституту управління, технологій та права ДУІТ, протокол № 6 від 26 січня 2022 р.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ

Бубняк Вадим – Голова Професійної спілки залізничників і транспортних будівельників України (*голова організаційного комітету*)

Гришина Юлія – Голова Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану АТ «Укрзалізниця», голова підкомітету з питань вищої освіти Комітету Верховної Ради України з питань освіти, науки та інновацій, д.ю.н.

Ковальов Артем – Голова підкомітету з питань річкового транспорту Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури

Кубраков Олександр – Міністр інфраструктури України

Камишін Олександр – в.о. Голови правління АТ «Укрзалізниця» (за згодою)

Stephen Cotton – ITF General Secretary Міжнародної федерації транспортників (за згодою)

НАУКОВИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ

Брайковська Надія – Ректор Державного університету інфраструктури та технологій, к.т.н. (*голова наукового комітету*)

Панченко Сергій – Ректор Українського державного університету залізничного транспорту, д.т.н.

Пішнінко Олександр – в.о. Ректора Українського державного університету науки і технологій, Перший віце-президент, керівник Східного наукового центру Транспортної Академії України, д.т.н.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ ЗБІРНИКА

Яновська Вікторія – завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, директор Громадської спілки «Центр досліджень залізничного транспорту», д.е.н.

Гнатюк Олександр – завідувач відділу організаційної і кадрової роботи Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України

Творонович Вікторія – доцент кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, к.е.н.

Пилипенко Олена – доцент кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, к.е.н.

Накалюжна Аліна – старший викладач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій

Устіловська Анастасія – вчений секретар Громадської спілки «Центр досліджень залізничного транспорту», доктор філософії

Друкується в редакції авторів мовою оригіналу.

© Колектив авторів, 2021

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1. РЕФОРМУВАННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»: РИЗИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ ДЕРЖАВИ, БІЗНЕСУ, ПЕРСОНАЛУ.....	6
<i>Pittman R.W.</i> Strategies for creating competition on the ukrainian railways	6
<i>Yanovska V.P., Dushko D.V.</i> Economic efficiency of railway in ukraine: railway economies of scale, scope, and density	9
<i>Дєгтяр О.А., Угоднікова О.І.</i> Реформування АТ «Укрзалізниця»: публічний маркетинг як елемент підвищення конкурентоздатності природних монополій	12
<i>Дикань В.Л.</i> Передумови та перспективи розвитку конкурентного ринку послуг залізничного транспорту	14
<i>Запара В.М., Запара Я.В., Дудка А.М., Тесленко К.С.</i> Ефективність впровадження приватної тяги на залізницях України в умовах дії чинного тарифоутворення	17
<i>Корінь М.В., Лановий О.А.</i> Реформа залізничного транспорту України: позитивні і негативні наслідки її реалізації	20
<i>Мельник Т.С.</i> Необхідність і завдання створення макrorівневої транспортної моделі залізничного транспорту України	22
<i>Мямлін С.В.</i> Інноваційний розвиток рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту	24
<i>Накалюжна А.О.</i> Залізничний транспорт майбутнього: кейси іноземного інноваційного розвитку залізниць	26
<i>Обруч Г.В., Торопова Д.Д.</i> Управління досвідом клієнтів підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації	29
<i>Останчук В.М., Шапірко В.Г.</i> Реформування моделі приміських і регіональних (міжрегіональних) залізничних пасажирських перевезень	32
<i>Семенцова О.В., Піскун Ю.В.</i> Аспекти реалізації системи транспортної безпеки на залізницях України в умовах розвитку швидкісного руху	35
<i>Панченко Н.Г.</i> Системна трансформація механізму соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті України	37
<i>Стасюк О.М.</i> Вплив підвищення тарифів вантажних залізничних перевезень на інтереси держави та кінцевого споживача	39
<i>Федяй Н.О.</i> Вплив зміни залізничних вантажних тарифів на національну економіку	42
<i>Харченко О.В.</i> Стратегічні напрями забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту України	45
<i>Цвірко О.О., Трушкіна Н.В.</i> Цифрова логістика як інструмент підвищення ефективності діяльності АТ «Укрзалізниця» в умовах діджиталізації	47
<i>Чмирьова Л.Ю.</i> Кількісна оцінка впливу зростання вантажних тарифів вітчизняних залізниць на основних споживачів послуг	50

СЕКЦІЯ 2. УДОСКОНАЛЕННЯ КОЛЕКТИВНО-ДОГОВІРНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ВІДНОСИН 53

Гуменюк І.О. Перспективні напрямки колективно-договірного регулювання соціально-трудо­вих відносин працівників залізничного транспорту..... 53

СЕКЦІЯ 3. ЛОЯЛЬНІСТЬ ПЕРСОНАЛУ (СИСТЕМИ: ОПЛАТИ ПРАЦІ, МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ, ОХОРОНИ ПРАЦІ ТА ЗДОРОВ'Я)..... 55

Войтов І.М. Управління внутрішнім ринком праці на залізничному транспорті..... 55

Карпенко О.О., Каращук В.О. Удосконалення процесу підвищення кваліфікації працівників залізничного транспорту 57

Компанієць В.В. Щодо глибинних викликів нової реальності та стратегічних пріоритетів розвитку залізничного транспорту (кадрова складова)..... 60

Пилипенко О.В. Постковідні тенденції розвитку ринку праці України..... 64

Ратошнюк М.Б. Мотивація персоналу залізничного транспорту та її вплив на економічну безпеку товариства 67

Творонович В.І., Устіловська А.С. Перетворення у сфері управління персоналом у розрізі четвертої промислової революції «Індустрія 4.0» 71

Токмакова І.В. Забезпечення лояльності персоналу підприємств залізничного транспорту на основі управління кадровими ризиками..... 73

Устіловська А.С., Чумак Е.В. Мотивація працівників АТ «Українська залізниця» шляхом цифровізації 76

Цвірко О.О. Мотивація персоналу в умовах реформування АТ «Укрзалізниця» 78

Цимбалюк Г.С., Жвалюк Н.В. Навчання та розвиток як умова підвищення лояльності персоналу 81

Яновська В.П. Конкурентоспроможна заробітна плата як запорука економічної безпеки АТ «Укрзалізниця» 83

СЕКЦІЯ 4 ЕФЕКТИВНЕ ВИКОРИСТАННЯ ОБ'ЄКТІВ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ..... 86

Мельник Т.С., Христофор О.В., Красноштан О.М. Створення транспортно-пересадочних комплексів як перспективний напрям реформування транспортної інфраструктури України 86

Ткаченко В.П., Каращук В.О. Питання взаємодії підприємств та закладів вищої освіти при підготовці фахівців залізничної галузі 89

СЕКЦІЯ 5 КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ..... 91

Дикань О.В., Крихтіна Ю.О., Сторожилова У.Л. Корпоративне управління в цифровому просторі 91

Євсєєва О.О. Методика оцінки фінансового стану структурного підрозділу корпоративного утворення 94

Ізмайлова К.В. Перспективи розвитку корпоративного управління в акціонерному товаристві «українська залізниця»	97
Кузнецов Є. М., Кузнецов В.Є. Систематизація факторів підвищення рівня інноваційної активності підприємств залізничного транспорту	100
Нечипорук А.В. Розвиток транспортно-логістичного комплексу в сучасних умовах	102
Овчиннікова В.О., Кужавський М.С. Засади впровадження концепції управління стратегічними змінами на підприємствах залізничного транспорту	104
Портна О.В. Адаптивне управління конкурентоспроможністю залізничної галузі України в умовах розвитку інформаційно-мережевої економіки.....	107
Ткачук В.О. Корпоративний кодекс як засіб формування позитивного іміджу АТ «Укрзалізниця».....	110
Торопова В.І. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту	113

JEL: G32, L92, M41, O16, R49

Євсєєва О.О., професор кафедри обліку і аудиту Українського державного університету залізничного транспорту, д-р екон. наук, професор

МЕТОДИКА ОЦІНКИ ФІНАНСОВОГО СТАНУ СТРУКТУРНОГО ПІДРОЗДІЛУ КОРПОРАТИВНОГО УТВОРЕННЯ

Анотація. Розкрито важливість положень облікової політики АТ «Укрзалізниця» у визначенні обліково-аналітичних процедур обліку внутрішніх та внутрішньогосподарських розрахунків з метою адекватної оцінки показників фінансового стану структурного підрозділу корпоративного утворення.

Постановка проблеми. АТ «Українська залізниця» є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України (органу державного управління залізничним транспортом загального користування), а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття, та розпочало свою господарську діяльність 1 грудня 2015 року відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р., Постанови Кабінету Міністрів України «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 25 червня 2014 р. № 200. Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України «Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця» від 31 жовтня 2018 р. № 938 було змінено тип публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» з публічного на приватне та перейменовано його в акціонерне товариство «Українська залізниця».

Отже, у сучасних ринкових умовах господарювання АТ «Українська залізниця» є одночасно і природною монополією, і корпоративним утворенням із елементами державного управління, тому перед установою невичерпно виникають завдання ефективного корпоративного управління у сфері залізничного транспорту у внутрішньому середовищі, зокрема, та завдання підвищення конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг у зовнішньому середовищі.

Нині думка про те, що залізничний транспорт України є природною монополією неоднозначна. Певні економісти-науковці [1] вважають АТ «Укрзалізниця» організацією, що має у своїй структурі природно-монопольну компоненту – експлуатацію залізничних колій, оскільки під час виконання перевезень він конкурує з автомобільним, річковим та авіаційним транспортом. Згідно з економічною теорією, монополією називається абсолютне домінування на ринку, коли один виробник товарів або послуг забезпечує переважну частину попиту. У цьому плані АТ «Укрзалізниця», будучи основним перевізником масових вантажів і пасажирів на далекі відстані, по суті, є монополією. Думка про АТ «Укрзалізниця» як корпоративне утворення є більш однозначною, тому ставить на меті лише пропозиції щодо побудови ефективної моделі управління корпорацією.

При здійсненні залізничних перевезень між підприємствами залізничного транспорту, залізницями та їх відособленими підрозділами, як структурних підрозділів корпоративного утворення, виникають внутрішні та внутрішньогосподарські розрахунки.

Внутрішні розрахунки (далі – ВР) – це розрахунки між «Укрзалізницею» і підприємствами, що входять до сфери її управління. [2]

Внутрішньогосподарські розрахунки (далі – ВГР) – це розрахунки між окремими підприємствами залізничного транспорту та їх підрозділами. [2]

Умовою таких розрахунків є наявність у кожного з учасників окремого або самостійного балансу, що входить до складу зведеного балансу «Укрзалізниці». При ВР і ВГР вимога платежу оформлюється шляхом виписки повідомлення (авізо) і направлення його платнику, оминаючи установи банків. [2]

Об'єктами обліку ВР і ВГР є [3]: дохідні надходження і доходи від перевезень; операції з фінансування та розподілу коштів «Укрзалізницею» між залізницями та підприємствами «Укрзалізниці», залізницями між їх виробничо-технологічними підрозділами; розрахунки, пов'язані з незабезпеченням схоронності вантажу; розрахунки за централізовані поставки товарно-матеріальних цінностей; розрахунки з розподілу витрат; розрахунки за іншими операціями між підрозділами, що входять до сфери управління «Укрзалізницею».

Операції за ВР між підрозділами, безпосередньо підпорядкованими «Укрзалізницею», обліковують на субрахунок 682 «Внутрішні розрахунки», а за ВГР між підрозділами, що входять до складу залізниць, підприємств та об'єднань, обліковують на субрахунок 683 «Внутрішньогосподарські розрахунки». Наявність рівновеликих сум на рахунках ВР і ВГР (у одних учасників за дебетом, а в інших – за кредитом) забезпечує можливість взаємовиключення їх при складанні зведеної бухгалтерської звітності. З метою деталізації таких розрахунків та впорядкування системи звітності за цими операціями до Плану рахунків бухгалтерського обліку підприємств і організацій залізничного транспорту (наказ УЗ від 19.01.2000 р. № 17-Ц, із змінами та доповненнями) введено рахунки третього порядку.

Найбільш значна питома вага припадає, звичайно, на ВР і ВГР, пов'язані з обліком та розподілом доходних надходжень і доходів від перевезень, а також з обліком та розподілом витрат основної діяльності. Методика обліку розрахунків визначена Порядком економічних взаємовідносин на залізничному транспорті України (наказ УЗ від 23.01.2012 № 019-Ц).

Основним джерелом інформації про майновий стан підприємства чи групи підприємств, а також про результати його господарювання є фінансова звітність. Тому необхідно досконало знати принципи, методи та процедури обліку, які застосовувалися при її формуванні та узагальненні в обліковій політиці підприємства, оскільки від цього значною мірою залежить якість фінансової звітності, її придатність для аналізу діяльності компанії, прийняття ефективних управлінських рішень та можливість залучення інвестицій.

Основні матеріали дослідження. Всебічний аналіз наукових публікацій, нормативно-правових документів та навчально-методичної літератури із даної проблематики викрив комплексні недоліки щодо вивчення означеної проблеми, а саме:

процедура бухгалтерського обліку ВР і ВГР, як правило, не виступає окремим об'єктом дослідження вчених, науковців чи практиків. Тому виникає необхідність узагальнення окремих теоретично-змістових положень щодо процедур їх обліку та розробка практичних рекомендацій із наведенням етапів облікової процедури по ВР і ВГР [4] з метою удосконалення окремих положень облікової політики для забезпечення формування достовірності фінансової звітності як основи ефективного управління;

наслідком нехтування певними положеннями облікової політики АТ «Укрзалізниця» у визначенні обліково-аналітичних процедур обліку внутрішніх та внутрішньогосподарських розрахунків у практичній аналітичній діяльності є неадекватна за класичною методикою оцінка показників фінансового стану структурного підрозділу корпоративного утворення.

Означене може бути додатковим предметом обговорення у побудові та удосконаленні ефективної моделі корпоративного управління на етапі здійснення аналітичних процедур в опрацюванні результатів діяльності корпоративного утворення взагалі та його структурних підрозділів зокрема, що значною мірою сприятиме успіху та стійкості бізнесу на конкурентоспроможному ринку транспортних послуг.

Нині у звітності підприємств залізничного транспорту ВР і ВГР виокремлюються і відображаються у складі відповідних статей балансу, а саме [5]: дебіторську заборгованість по ВР і ВГР відображають в строчці 1145 активу балансу, а кредиторську заборгованість по ВР і ВГР відображають – в строчці 1645 пасиву балансу. Оскільки ці розрахунки також приймають участь в розрахунку показників фінансового стану, тому необхідно провести процедуру їх виключення по тих показниках, в структуру яких вони входять в показниках балансу підприємства та на які вони безпосередньо впливають, з метою отримання більш коректних даних та, відповідно, це дозволить більш обґрунтовано навести висновки та надати економічні рекомендації щодо поліпшення фінансового стану.

Виключення ВР і ВГР здійснюється за таким алгоритмом [5]: якщо в балансі структурного підрозділу зафіксована дебіторська заборгованість по ВР і ВГР, то їх виключають із показників загальної суми оборотних активів (код строки 1195 активу балансу) та загальної суми активу балансу (код строки 1300 активу балансу); якщо в балансі структурного підрозділу зафіксована кредиторська заборгованість по ВР і ВГР, то їх виключають із показників загальної суми поточних зобов'язань і забезпечень (код строки 1695 пасиву балансу) та загальної суми пасиву балансу (код строки 1900 пасиву балансу).

З вищенаведеного зрозуміло, що ВР і ВГР будуть впливати на ті показники, де вони приймають безпосередню участь в розрахунку тих чи інших показників фінансового стану підприємства. Такий спосіб коригування показників фінансового стану є прямим. [5]

Баланс як форма фінансової звітності підтверджує головне правило бухгалтерського обліку про те, що активи підприємства завжди дорівнюють його пасивам. Це означає, що ВР і ВГР з дебіторською ознакою опосередковано знаходяться в пасиві балансу, так як і ВР і ВГР з кредиторською ознакою опосередковано знаходяться в активі балансу. Це також означає, що при наявності в балансі підприємства дебіторської заборгованості по ВР і ВГР їх необхідно виключити і з розрахунків тих показників, які розраховуються і за участю загальної суми пасиву (код строки 1900 пасиву балансу). І навпаки: при наявності в балансі підприємства кредиторської заборгованості по ВР і ВГР їх необхідно також виключити і з розрахунків тих показників, які розраховуються і за участю загальної суми активу (код строки 1300 активу балансу). Такий спосіб коригування показників фінансового стану є непрямим. [5]

Висновки. Результати дослідження показують, що виключення впливу ВР і ВГР на показники фінансового стану можна розділити на такі етапи: виявлення ВР і ВГР, визначення їх ознак; виключення ВР і ВГР із ключових статей балансу, розрахунок скоригованих показників фінансового стану прямим методом, розрахунок скоригованих показників фінансового стану непрямим методом; порівняння та аналіз скоригованих показників із попередньо розрахованих показників фінансового стану; розробка за результатами коригувань (рекомендовано надавати в табличному вигляді) заходів щодо удосконалення обліково-аналітичних процедур відображення господарських операцій, поліпшення показників фінансового стану, пошуку резервів підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності структурного підрозділу залізничного транспорту.

Виконання означених обліково-аналітичних процедур обліку внутрішніх та внутрішньогосподарських розрахунків призведе до фахової оцінки показників фінансового стану структурного підрозділу будь-якого корпоративного утворення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цвірко О. О., Іляшенко А. Х. Інтеграція України в міжнародну транспортну систему ляхом демонополізації залізничного транспорту. *Причорноморські економічні студії*. Випуск 38-2. 2019. С. 5–9. URL: http://bses.in.ua/journals/2019/38_2_2019/3.pdf
2. Євсєєва О. О. Облік внутрішніх і внутрішньогосподарських розрахунків та їхній вплив на оцінку фінансового стану структурного підрозділу на прикладі залізничного транспорту. *Бухгалтерський облік, оподаткування, аналіз і аудит: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку* : IV Міжнародна науково-практична конференція (м. Чернігів, 27 листопада 2018 р.): тези доповідей. – Чернігів : ЧНТУ, 2018. С. 56–58.
3. Атамас П. Й. Бухгалтерський облік у галузях економіки : навч. посіб. / П.Й.Атамас. – 2-ге вид., перероб. та доп. Київ : Центр учбової літератури, 2010. 392 с.
4. Узагальнення результатів здійснення внутрішніх розрахунків у корпоративній звітності. *Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент»* : збірн. наук. праць Луцького нац. техн. ун-ту. Вип. 9 (34), Ч. 2. 2012. С. 260–267.
5. Євсєєва О. О. Облікова політика та її складові елементи. *Економічний простір* : Збірник наукових праць. № 105, 2016. С. 67–77.

МАТЕРІАЛИ

II Міжнародної науково-практичної конференції
Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку
залізничного транспорту – УКРПРОФЗТ 2021

01 серпня – 03 листопада 2021 року, м. Київ

АДРЕСА: Україна, 03049, м. Київ, вул. Іванан Огієнка, 19
тел.: +38(095)837-60-12
www.duit-fut.com.ua; www.duit.edu.ua; www.urm.media/ukrprofzt-2021,
e-mail: rail.ua.ecosystem@ukr.net