

Висновок. Таким чином, фінансовий аналіз виступає методом оцінки і прогнозування фінансового стану підприємства. Результати фінансового аналізу та проведеної оцінки груп показників за ступенем ризику дозволяють виявити вразливі місця, що вимагають особливої уваги, і розробити заходи щодо їх ліквідації. Аналіз показників представлених залізниць дає змогу побачити, що не зважаючи на те, що підприємства працюють в одній галузі і є невід'ємною ланкою єдиного цілого – Укрзалізниця, вони мають досить різні показники фінансового стану, що безумовно впливає на рівень ризику при здійсненні інвестиційної діяльності. Слід зауважити, що залізницям у майбутньому необхідно розглянути питання оновлення матеріально-технічної бази. Цій меті може допомогти лізинг, який не вимагає повної одноразової оплати майна, що орендується, і служить одним із видів інвестування. Використання прискореної амортизації з лізингових операцій дозволяє оперативніше оновлювати устаткування і вести технічне переозброєння виробництва.

Анотація. Стаття освещает методический подход к проведению анализа финансового состояния железных дорог Украины и оценку риска избранных групп показателей.

Ключевые слова: финансовое состояние, оценка риска, финансовая стойкость, кредитоспособность, деловая активность, ликвидность, платежеспособность, рентабельность.

Summary. The article is devoted to illumination of methodical approach to conducting analysis of the financial condition railways of Ukraine and estimation risk of select groups indexes.

Keywords: financial condition, risk estimation, financial firmness, solvency, business activity, liquidity, solvency, profitability.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бланк И. А. Финансовый менеджмент : учебный курс / И. А. Бланк. — К. : НикаЦентр, Эльга, 2001. — 528 с.

2. Ковалев В. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятий : учебное пособие / В. В. Ковалев, О. Н. Волкова. — М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. — 386 с.

3. Фінанси підприємств: Підручник / Керівник авт. кол. і наук. ред. проф. А. М. Поддєрьогін. 3-тє вид., перероб. та доп. — К.: КНЕУ, 2001. — 460 с., іл.

4. Руда Р.В. Оцінка фінансового стану підприємств: сутність та необхідність // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу, №1(9), 2010 – с.61-65

5. Фінансова звітність по Південній залізниці за 2007-2011 роки.

6. Фінансова звітність по Придніпровській залізниці за 2007-2011 роки.

Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 657.36

СОЦІАЛІЗАЦІЙНІ ОЗНАКИ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

*Єфіменко Т.І., к.е.н., професор,
Петухова Т.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Розкрито соціалізаційний характер фінансової звітності підприємств залізничного комплексу, яка є підґрунтям для прийняття управлінських рішень. Запропоновано розв'язання визначень для таких елементів фінансової звітності, як активи, зобов'язання і капітал, з урахуванням втілених в них, як економічних, так і соціальних вигод.

Ключеві слова: соціальні чинники, фінансова звітність підприємств залізничного комплексу, активи, зобов'язання, власний капітал.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Прогрес людства спирається на знання минулого, опис подій господарського життя, врахування історичних закономірностей, дослідження суспільних явищ та виявлення й визначення різномірних моделей і регулюючих механізмів соціально-економічного

управління, за допомогою яких забезпечувався тісний зв'язок минулого досвіду, історичних знань з ходом суспільного розвитку. Фінансова звітність призначена саме для того, щоб визнати, оцінити і надати публічного висвітлення господарським подіям, які впливають на накопичення капіталу та зумовлюють прийняття рішень інвесторами та

кредиторами про наділення суб'єктів господарювання ресурсами.

Сьогодні спостерігається тенденція, коли якісне, зважене і ефективне ресурсопоживання усе більшою мірою залежить від кваліфікації, творчого розвитку, культури працівників, їх психологічних якостей та ін., а це означає, що ефективність і результативність діяльності суб'єктів господарювання залежить від соціальних навичок працівників, умов їх праці, соціально-психологічного клімату навколо них і ін. Це свідчить, що в структурі індустріально розвиненої, технологічної, інноваційної економіки, в системі ефективного ринкового господарювання - розвиток людини як працівника в тій мірі, в якій це відноситься до умов підвищення ефективності виробництва, є функцією управління. Стимулювання розвитку людини і соціалізація господарської діяльності бачиться як перехід від авторитарних систем прийняття управлінських рішень до гуманістичних.

Свою безпосередню реалізацію це може знайти у залучення соціалізаційних показників через фінансову звітність в обґрунтування управлінських рішень щодо формування відповідних пропорцій розвитку продуктивних сил, розподілу факторів виробництва та його результатів.

Економічні реалії переконливо доводять, що побудова соціально-ринкової моделі економіки вимагає теоретичного переосмислення та практичного дослідження місця й ролі соціальних чинників у системі економічної звітності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Соціалізація організаційно-економічних відносин передбачає у відносинах менеджменту орієнтацію на людину (найманих працівників), її гармонійний розвиток, принципи колективізму, оптимальне поєднання індивідуальних і колективних інтересів, відмову від тоталітарного мислення. Слід відмітити цілий ряд робіт як закордонних авторів, так і вітчизняних, що є значимими у контексті формування нової парадигми соціально-економічних відносин. В роботах [1, 2, 3] аналізуються та узагальнюються принципи побудови соціальних показників, форми подання деяких аспектів соціально-економічних перетворень для публічного висвітлення, приділяється увага взаємозв'язкам і взаємозалежності, соціальних і економічних чинників, в контексті системних перетворень в управлінні соціально спрямованою економікою, що узгоджується з поступальним рухом вирішення нагального завдання сталого розвитку держави [4].

Слід зазначити, що проблема соціалізації економіки, визначення місця та ролі соціалізаційних ознак економічного розвитку досліджувалися представниками найрізноманітніших економічних шкіл і течій у різні епохи та періоди. Зокрема, ці питання розглядалися у працях Дж.К.Гелбрейта, Ф.Енгельса, Я.Корнаї, К.Маркса, А.Мюллера-Армака,

М.Мюрдаля, В.Ойкена, Г.Плеханова, П.Самуельсона, А.Сміта, Дж.Стігліца, М.Фрідмена, Ф.Хайєка та інших видатних економістів.

Розкриваючи основні тенденції розвитку виробничої інфраструктури держави, автори національної доповіді «Новий курс: реформи в Україні 2010 – 2015» [5], охарактеризувавши стан транспортно-дорожнього комплексу, житлово-комунального господарства та телекомунікаційного сектору, визнали, що оцінка стану та основних тенденцій розвитку виробничої інфраструктури є передумовою вибору оптимальної стратегії соціально-економічного розвитку України. Економічні публікації науковців висвітлюють цілий ряд питань, пов'язаних з побудовою ефективного механізму соціально відповідального управління залізничним комплексом [6]; підвищенням їх соціальної активності на основі узгодження економічних та соціальних інтересів усіх зацікавлених сторін [7]; розробкою та застосуванням результативних соціально-економічних технологій, взаємодії та розподілу соціальних функцій між державою та залізничним комплексом [8]; рішення ключових проблем соціально-економічного, суспільно-політичного та культурного розвитку підприємств транспорту.

Виділення невирішених аспектів проблеми. При наявності значної кількості напрацювань у галузі соціальної орієнтації економіки, поки що відсутні глибокі комплексні розробки саме проблем визначення і виміру соціалізаційних явищ і процесів, із залученням відповідних показників, через офіційну фінансову звітність підприємств для подальшого обґрунтування економічних рішень [9,10].

Цілями статті обрано: теоретичний аналіз та осмислення доцільності вдосконалення підходів до подання у фінансовій звітності підприємств залізничного комплексу, інформації щодо соціалізаційних чинників діяльності, значення яких багаторазово зростає внаслідок наявності загальних закономірностей соціальних перетворень у світовій економіці, а також через пряму причетність галузі до процесів реформування системи соціально-економічних відносин в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Рівень розвитку суспільства оцінюється по здатності задовольнити як соціальні, так і економічні потреби, але результатом показником є ступінь задоволення соціальних потреб [11]. Останні — важливий стимул для ефективності праці, яка реалізується, за умов включення таких соціалізаційних чинників, як освіта, наука, творча ініціатива, особиста культура, винахідливість і тим більше мотивація праці. Коло соціальних чинників, що підлягає вивченню охоплює не лише мотиваційні спонування для персоналу залізничних підприємств, але й соціальні очікування населення регіонів, прилеглих до залізниць,

пасажирів, вантажовласників, зокрема акціонерів та власників підприємств, які стали клієнтами залізниць.

Єдність і протилежність соціальних та економічних інтересів в суспільстві виступає джерелом їх саморуху, як цілісної системи, перетворюючи тим самим економіку на режим саморегульованої сукупності зв'язків і відносин між її окремими учасниками [12]. Подолання суперечностей в прагненні реалізувати означені інтереси, набуває форми певних соціально-економічних результатів: кількісне та якісне зростання потреб, підвищення рівня продуктивності праці, раціональний вибір режиму використання ресурсів, створення умов для їх ефективного застосування на основі поділу праці, удосконалення виробництва завдяки конкуренції виробників та ін.

Економічні рішення, що прийняті без уваги до соціальних чинників, приречені на провал [13]. Саме економічна відокремленість кожної первинної ланки господарювання, породжує властиві тільки для неї економічні потреби, цілі стратегічного й поточного розвитку та соціальні очікування. В цьому реалізується принцип автономності, коли кожне підприємства, фірма розглядається як самостійна господарська одиниця, відокремлена від своїх власників та інших підприємств, яка відповідає по своїх зобов'язаннях лише майном, що вкладено власниками [9]. Цей принцип майнових відносин зумовлює існування і розвиток особистих інтересів в залежності, від можливостей привласнювати дохід і управляти рухом матеріальних цінностей підприємства. Саме ці результати є формами прояву дії економічних законів.

Фінансова звітність, складання і подання якої є обов'язковим для кожного підприємства в Україні, незалежно від форми власності, наочно і конкретно демонструє результати такого «привласнення» через розкриття складу активів, капіталу, зобов'язань, доходів та витрат.

Вдосконалення змісту фінансової звітності підприємств через включення до неї показників, що відображують соціалізаційні чинники, стає особливо актуальним для галузей, які попри ринкові механізми функціонування, мають потужну суспільно - гуманістичну орієнтацію своєї діяльності, що вимагає особливої уваги до формування саме соціалізаційного характеру інформації для прийняття управлінських рішень, робить визначальним системний моніторинг відповідних чинників.

Суттєвою перешкодою до виявлення як реальних економічних, так і потенційних соціалізаційних чинників підвищення ефективності діяльності залізничного комплексу, являється таке використання ресурсів і можливостей підприємств галузі, що не повністю відповідає сучасним вимогам. Сьогодні в галузі, переважає характер управління, при якому короткострокові цілі продовжують грати більш визначальну роль, ніж середньо - і

довгострокові. Ситуація, погіршується хронічним дефіцитом оборотних коштів і призводить до недовикористання соціальних ресурсів підприємств з одного боку, і втрату продуктивності апарату управління, з іншою [7,8,12,14]. Використання ресурсів залізничного комплексу майже не розглядалося в аспекті теорії "соціалізації економічних систем" [15]. У найменшій мірі ця проблема вивчена в структурних підрозділах залізничного транспорту.

Недосконалість організації виробництва, обмежені механізми стимулювання праці, невисокий рівень виконавчої дисципліни, досить розгалужена, але малоефективна соціальна сфера, а також система управління галуззю, що відповідала директивно-плановій економіці, чинили перешкоди виконанню тих економічних завдань, та соціальних вимог, що ставляться до транспортної сфери у світі, а тому не дозволяли задовольнити зростаючі потреби до якості наданих послуг, створення умов праці, та інших чинників появу соціальних і економічних потреб.

Заходами щодо подолання таких перешкод, науковці та практики [3,5,8,13,14] вважають, наступні:

- розмежування функцій державного регулювання та господарського управління залізничним комплексом, через забезпечення прозорості при плануванні і фактичному формуванні витрат на перевезення;

- забезпечення прозорості у розрахунках за виконання робіт однією залізницею для іншої; зокрема, вдосконалення механізму розподілу доходів від перевезень між підприємствами;

- гармонізацію соціально - економічних інтересів господарств залізниць та їх структурних підрозділів, через впровадження дійового механізму мотивації праці та підвищення рівня соціального захисту працівників та членів їх сімей;

- підвищення рівня транспортного сервісу, за рахунок підвищення інноваційної активності та зміцнення взаємозв'язків з науковою сферою;

- підвищення рівня розвитку залізничної та транспортної інфраструктури, зокрема для повної реалізації місто утворюючої функції залізничної галузі та впливу на соціально - економічний розвиток певного регіону.

На думку авторів, реалізація наведених заходів і рішення завдань, що з ними пов'язані, лежать саме у площині соціалізаційного характеру залізничної галузі.

На даному етапі викладання матеріалу буде своєчасним розмежувати поняття «соціальних чинників», що визначаються науковцями, здебільшого, як так звані «соціальні результати визначені через соціологічні обстеження» [15] і поняття «соціалізаційних чинників», що відбивають заходи реалізовані в процесах соціалізації економіки,

як «засоби забезпечення соціальних змін, які визначаються спрямованістю на створення умов для реалізації суб'єктами економіки ... самозабезпечення добробуту». Науковці визнають, що соціалізація не є атрибутикою виключно сучасного етапу або якоїсь однієї лінії розвитку [16]. Вона мала місце з різною мірою прояву в усі часи існування людства. Але сучасна структура і механізм функціонування національної економіки виступають підґрунтям подання соціалізації економіки у вигляді «соціалізації продуктивних сил, соціалізації виробничих відносин і соціалізації господарського механізму» [16], що і слід розглядати як сукупність соціалізаційних чинників.

Не поступаючись своїм значення економічним чинникам, система соціалізаційних чинників залізничного комплексу може бути охарактеризована:

- з одного боку - сукупністю ресурсів і особливостями їх формування (наприклад здоров'я, знання, професіоналізм, зацікавленість працівників, соціальне забезпечення працівників та членів їх родин, місто утворююча функція галузі), можливістю і ймовірністю їх відповідного використання;

- з іншого боку - взаємообумовленими соціальним впливом залізничної галузі на суспільний розвиток, який в комплексі з економічними інтересами можна використовувати для досягнення найбільшої ефективної діяльності залізничного комплексу.

Визнання сучасних процесів соціалізації економіки дає можливість ефективного планування доходів та витрат, розробляти оптимальні управлінські рішення в умовах інфляції та безробіття. Зазначена актуальність ідеї соціалізації і потреби практики, спрямували дослідження в напрямку розробки методичних підходів до формування звітної інформації залізничних підприємств, де розкриватиметься не лише склад і вартість економічних ресурсів і результатів, а й масштаби і ресурси соціалізаційних процесів в зовнішньому і внутрішньому середовищі галузі.

Показники звітності виступають оціночними характеристиками сукупності залучених ресурсів та резервів їх походження (а саме: активів, капіталу, зобов'язань, доходів та витрат, що складають елементи фінансової звітності кожного підприємства), рух яких підприємство активує для забезпечення сталого економічного та соціального функціонування. З урахуванням сказаного: розкриття змісту показника що відбиває «соціалізаційний чинник» будуються на маловивченому зв'язку чинників наявних і використаних ресурсів залізничних підприємств з показниками рівня задоволення соціальних потреб працівників транспортної галузі і користувачів транспортних послуг.

Проте, щоб відобразити галузь, як цілісну

соціально – економічну систему, адаптовану до мінливого економічного середовища, необхідно: 1) мати оцінку сучасного стану системи; і 2) мати оцінку її майбутніх резервів.

Якщо для першої оцінки достатньо сформувати систему відокремлених і узагальнюючих економічних показників, то для другої - необхідно врахувати певну сукупність теперішніх та майбутніх соціалізаційних факторів і умов, до яких можна віднести: соціальну політику держави, демографічну ситуацію в країні; рівень інтелектуального, професійного, кваліфікаційного і, в цілому, фізично-оздоровчого потенціалу дійсних та потенційних працівників.

Враховуючи напрацювання науковців, значення соціалізаційних ознак звітності залізничного комплексу можна описати таким чином: це не просто формалізоване подання інформації щодо сукупності коштів і ресурсів, а передусім, динамічна система, яка відбиває можливість колективу підприємства в цілому і здатність окремих суб'єктів (керівництва або індивідуальних контрагентів), забезпечувати ефективну роботу галузі, реалізувати її місію, досягти стратегічних і тактичних цілей.

Визнання і подання у звітності будь-якого з елементів ресурсів (активів) обумовлюється наступними припущеннями: 1) припущенням, що використання такого ресурсу призведе до надходження в майбутньому по підприємство економічних вигод; 2) можливістю використати надійну (достовірну) оцінку такого ресурсу [17].

Взаємозв'язок методів визнання очікуваних економічних та соціальних вигод, вже розкривався у попередніх публікаціях авторів. Розгляд змісту основних елементів фінансової звітності залізничних підприємств з боку ймовірності отримання або витрачання не лише економічних але й соціальних вигод, надає звітності соціалізаційних ознак.

Більш складним завдання стає виконання умови щодо виміру елементів фінансової звітності, а саме «наявності надійної (достовірної) оцінки». Така оцінка передбачає можливість вартісного виміру, оскільки узагальнення інформації про ресурси і резерви підприємства може відбутися лише за умов її вартісного подання. А як вже було сказано вище, оцінювання соціальних чинників в вартісному вимірі є набагато складнішим завдання ніж оцінка економічних показників, оскільки як відомо: «не все вимірюється грошима».

Міжнародна практика подання фінансової звітності, показує широке використання для цього не лише вартісних показників, а й відомостей поданих в натуральних, трудових вимірниках та за допомогою відсоткових і рейтингових співставлень [13]. Компанії, що в поданні звітності керуються Міжнародними стандартами фінансової звітності, традиційно розкривають у інформацію щодо своєї участі в програма екологічного захисту, культурного

розвитку та інших соціальних проектах, зокрема про пов'язані з ними витрачені ресурси, або очікувані вигоди.

Розвиток системи виробничо-господарських зв'язків і суспільних відносин в залізничній галузі, призводить до трансформації структури і актуалізації соціального характеру звітності. Елементи фінансової звітності мають бути розкриті з урахуванням соціальних вигод, а саме:

- активи підприємства – як ресурси, що сформовані в наслідок прийнятих в минулому рішень із забезпечення соціальних і економічних потреб, використання яких в майбутньому призведе до надходження на підприємство економічних і соціальних вигод (курсів - авторів);

- зобов'язання підприємства – як заборгованість, що сформувалася в наслідок прийнятих в минулому рішень із забезпечення соціальних і економічних потреб, і погашення якої, в майбутньому призведе до вибуття з підприємства економічних і соціальних вигод;

- власний капітал підприємства – чиста вартість активів (наявних економічних і соціальних вигод), що залишається після погашення зобов'язань.

Показники, які відображують соціалізаційні процеси і прояви в діяльності підприємств залізничного комплексу пропонується розкривати в такій послідовності:

- в формалізованих звітах (форма №1 Баланс, тощо), у складі статей активів, зобов'язань, капіталу, доходів, витрат та грошових потоків, в разі наявності можливості надійного вартісного виміру показника [17];

- в примітках до фінансових звітів, де передбачено дещо вільне подання інформації, яка суттєва для прийняття управлінських рішень, в разі наявності оцінювання показника на підставі «професійного судження».

Реалізація транспортом соціалізаційних функцій формує в першу чергу зобов'язання підприємств, які можуть бути представлені у звітності як:

- зобов'язання перед працівниками по розрахунках, що формуються в господарських процесах підприємства [18];

- зобов'язання перед іншими контрагентами (в тому числі населенням регіонів, прилеглих до залізниць) з питань екології, зайнятості, соціальної допомоги, соціально-культурного розвитку, що виникають як «юридичні так і традиційні» [19].

Отже саме час навести приклади таких показників:

- зобов'язання поточного характеру з виплат персоналу;

- зобов'язання з виплат персоналу по завершенню трудової діяльності;

- зобов'язання з виплат персоналу в

наслідок росту рівня кваліфікації;

- зобов'язання з виплат персоналу в наслідок складних умов праці та шкідливих виробництв;

- зобов'язання за галузевим індивідуальним пенсійним забезпеченням;

- зобов'язання (забезпечення) з фінансування екологічного аудиту діяльності підприємства, тощо.

До статей активів можна віднести такі показники:

- необоротні активи, придбані протягом року, що призвело до збільшення робочих місць на підприємстві;

- необоротні активи, які відносяться до діяльності, що припиняється, і спричинить скорочення робочих місць;

- необоротні активи, придбані протягом року, впровадження яких потребує підвищення кваліфікації кадрів;

- активи, використання яких, скорочує робочий час працівників або зменшують ручну працю;

- нематеріальні активи, створені на підприємстві і зареєстровані як об'єкти інтелектуальної власності;

- фінансові активи, що є інструментами інвестування в пенсійні фонди, тощо.

В примітках до фінансової звітності можуть бути представлені показники:

- екологічні заходи: плани і програми природоохоронних заходів, вартість проектів захисту навколишнього середовища експертні оцінки вартості екологічного аудиту;

- освітній рівень: витрати на підвищення кваліфікації, кількість працівників із вищою освітою, середньорічна заробітна плата 1 робітника з вищою освітою;

- витрати на такі соціалізаційні заходи, як моніторинг соціального середовища підприємства, соціальна діагностика робочих місць, оцінка соціальної безпеки регіонів прилеглих до залізниць, тощо.

Висновок. Враховуючи потребу дослідження нових тенденцій соціалізації економіки, використовувати соціалізаційні чинники на рівні з економічними, в прийнятті управлінських рішень, з метою вдосконалення механізму соціального регулювання провідних галузей економіки України, до яких належить і залізничний комплекс. Чим вагомніше стають соціалізаційні ознаки показників звітності залізничних підприємств, тим вищою є якість прийняття управлінських рішень щодо задоволення економічних і соціальних потреб груп контрагентів пов'язаних із залізничним комплексом. Запропоновано розвинути склад вартісних показників активів і зобов'язань та вдосконалити зміст приміток до фінансової звітності через подання

інформації про витрати підприємства на реалізацію соціалізаційних заходів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Білоцерківець В. В. Національна економіка. [Текст] / В.В. Білоцерківець, О. О. Завгородня, В. К. Лебедева та Ін. за ред. В. М. Тарасевича - К.: Центр учбової літератури, 2009 – 432с.
- 2 Гальчинський, А. Глобальні трансформації : концептуальні альтернативи. Методологічні аспекти [Текст]: / наук. вид. / А. Гальчинський. – К. Либідь, 2007. – 312 с.;
- 3 Головніна, О. Г. Основи соціальної економіки [Текст]: Підручник / О. Г. Головніна. – К. : Арістей, 2006. – 280 с.
- 4 Зайцев, Ю. К. Соціалізація економіки України та системна трансформація суспільства : методологія і практика : монографія [Текст]: / Ю. К. Зайцев. – К. : КНЕУ, 2006. – 188 с.
5. Новий курс: реформи в Україні. 2010–2015. Національна доповідь [Текст]: / за заг. ред. В. М. Гейця [та ін.]. – К.: НВЦ НБУВ, 2010. – 232 с.;
- 6 Дикань В. Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем [Текст]: / В. Л. Дикань М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості 2011 № 33 -С. 13-18
- 7 Ейтугіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Ейтугіс Г.Д., Кривошій О.М., Мукмінова Т.А. // Залізничний транспорт України. -2007. - № 2. – С.31.;
- 8 Васелюк С.В. Етапи, принципи та фактори соціально-економічного розвитку персоналу підприємств залізничного транспорту [Текст]: // Вісник економіки транспорту і промисловості 2011 «33 С. 265-272
- 9 Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні [Електронний ресурс]: [Закон України від 16.07.99 № 996- XIV зі змінами та доповненнями, редакція від 14.01.2012]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/996-14>
- 10 Міжнародні стандарти фінансової звітності [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www1.minfin.ru/ru/accounting/mej_standart_fo/docs/
- 11 Салюта Ю.М. Соціалізація економіки: об'єктивна необхідність та основні напрями в Україні:

[Текст]: // Дис. канд. екон. наук: 08.01.01 / Київський національний економічний ун-т. - К., 2008. – 248 с.

12 Гейц В.М. Перехідна економіка [Текст]: / Підручник / За ред. В.М.Гейця. - К.: Вища школа, 2003.- 369с.;

13 Цумаєва А.С. Інституціональні передумови впровадження соціальної політики в Україні. [Текст]: / А.С. Цумаєва // Збірник наукових праць черкаського державного технологічного університету. - серія : Економічні науки. – випуск 17 – Черкаси. ЧДТУ - 2010. -С 101-105.

14 Дикань В. Л. Соціально – орієнтована ринкова економіка України в умовах глобалізації // весник ек тр и промисловості № 35 2011 с. 15-19

15 Державне регулювання соціальних процесів – [Інтернет сторінка] // Електронний ресурс Режим доступу <http://www.rada.org.com.ua>.

16 Юрчишин І.І. Соціальна політика та соціалізація економіки України: деякі аспекти та проблеми / Юрчишин І.І. // [Електронний ресурс] - режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vpu/Ekon/2010_6/32.pdf

17 Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Подання фінансової звітності» [Електронний ресурс]: [Положення Мініфіна України від 31.03.1999 № 87]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0396-99>

18 Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 11 «Зобов'язання» [Електронний ресурс]: [Положення Мініфіна України від 31.03.1999 № 87]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0396-99>

19 Чабанюк О. М. Фінансова звітність та її місце у прийнятті управлінських рішень [Текст]: / О. М. Чабанюк, Н. Р. Бернацька, Н. В. Мазур // Materialy VII Mezinarodni vedecko – prakticka konference “Moderni vymoznenosti vedy – 2011”. – Dil 4.Ekonomicke vedy: Praha. Publishing House “Education and Science” s.r.o – 112 s. – S. 69–71.

20 Методичні рекомендації з перевірки порівнянності показників фінансової звітності [Текст]: затв. Наказом Міністерства фінансів України від 22 грудня 2008 р. № 1524 // Фінансова звітність: від стандартів до практики. Збірник систематизованого законодавства. Бухгалтерія. Вип. 1–2009. . С 16-28

21 Уманців Ю.М. Механізм економічної політики [Текст]: // [Електронний ресурс] -Режим доступу http://pidruchniki.ws/17280924/ekonomika/metodi_instrumenti_sotsializatsiyi_ekonomiki

Аннотація. Раскрыто социализационный характер финансовой отчетности предприятий железнодорожного комплекса, что является основанием для принятия управленческих решений. Предложено усовершенствование определения таких элементов финансовой отчетности, как активы, обязательства, собственный капитал, с учетом воплощенных в них экономических и социальных выгод.

Ключевые слова: социализационные факторы, показатели финансовой отчетности предприятий железнодорожного комплекса, активы, обязательства.

Summary. Social character of the financial reporting of enterprises of railway complex is exposed, that is foundation for the acceptance of administrative decisions. Expansion of determination is offered for such elements of the financial reporting, as assets, obligations, property asset, taking into account incarnate in them economic and social values.

Keywords: social factors, financial reporting of enterprises of railway complex, assets, obligations, property asset.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Євсєєва О.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.*