

УДК 336

JEL Classification: H54, O16, O18, R42

DOI: 10.15587/2706-5448.2020.207910

ВИЗНАЧЕННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ ТА ОСНОВНИХ ПРИНЦИПІВ ФІНАНСІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ

Ковальчук Ю. Д.

Об'єктом дослідження є фінанси підприємства залізничної галузі в умовах енергозбереження. Оскільки роль залізничного транспорту в суспільному виробництві є беззаперечно вагомою, бо поки певний продукт не доставлений споживачеві, він не є повністю, так би мовити, виготовленим і не може бути використаний споживачем. А важливу роль в роботі залізничного транспорту відіграють його фінанси, без яких неможлива робота підприємств особливо в умовах використання енергозберігаючих технологій.

Показано, що управління фінансами підприємств транспортної галузі в умовах енергозбереження на сучасному етапі розвитку залізничної галузі та економіки країни є одним з основних напрямів управлінської діяльності. Управління фінансами транспортних підприємств – це процес координації всіх детермінуючих компонентів системи фінансів для досягнення стабільної роботи підприємств транспортної галузі і, що не менш важливо, його розвитку. Уточнено зміст таких понять, як «управління фінансами» та «фінанси підприємства залізничної галузі» на підставі узагальнення сучасних різних наукових підходів до вивчення цих категорій та виділення основоположних ознак задля адаптації до умов енергозбереження. Отже, фінансами підприємства залізничного транспорту вважаємо систему грошових відносин означеного економічного суб'єкта, тобто сукупність виплат, надходжень, розподілу та використання грошових коштів в процесі його виробничо-господарської діяльності. Ефективним управлінням фінансами підприємства залізничного транспорту є таке, що надає можливість організаційної та фінансово-економічної стійкості підприємства залізничного транспорту в умовах енергозбереження. При цьому зводяться до мінімуму втрати від дотримання вище означених умов, тим самим максимізуючи економічну додану вартість підприємства в ході його функціонування та розвитку. Відтак, управління фінансами підприємства транспортної галузі, що працює заощаджуючи енергоресурси, має користуватись такою управлінською моделлю, яка забезпечує вирішення виникаючих при такому способі господарювання взаємопов'язаних завдань.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, організація фінансів, енергозбереження, управління фінансами, фінанси залізничної галузі.

1. Вступ

Роль залізничного транспорту в суспільному виробництві є беззаперечно вагомою. Унікальна роль транспортування вантажу як такого, полягає в тому,

що саме транспортування є одним з найважливіших елементів виробничого процесу всіх без виключення виробництв. Оскільки поки певний продукт не доставлений споживачеві, він не є повністю, так би мовити, виготовленим і не може бути використаний споживачем [1]. Серед інших видів транспорту, залізничний транспорт виокремлює, в першу чергу, його універсальність, яка полягає у тому, що саме залізниця спроможна забезпечити перевезення будь-якого вантажу на будь-яку відстань. Важливу роль в роботі залізничного транспорту відіграють його фінанси, без яких неможлива робота підприємств особливо в умовах використання енергозберігаючих технологій.

«Залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва та населення країни в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо» [2]. На прикладі залізничного транспорту в Україні розглянемо аналіз фінансування залізничного транспорту. 100 % акцій Акціонерного товариства (АТ) «Укрзалізниця» належать державі Україна. За законом України [3], до підприємства залізничного транспорту (ПЗТ) відносять залізниці та державні підприємства, які підпорядковуються управлінню центрального органу виконавчої влади, що в свою чергу забезпечує формування та реалізацію державної політики у транспортній сфері. До установ та організацій залізничного транспорту загального користування відносять заклади охорони здоров'я, навчальні заклади, що належать до сфери управління центрального органу виконавчої влади. Ці заклади забезпечують формування та реалізують державну політику в сфері транспорту. Також відносяться вищі навчальні заклади I рівня акредитації, які здійснюють підготовку фахівців для залізничного транспорту.

Аналіз організації фінансів підприємств залізничного транспорту є актуальним питанням, вирішенню якого і присвячено проведене дослідження.

2. Об'єкт дослідження та його технічний аудит

Об'єктом дослідження є фінанси підприємства залізничної галузі в умовах енергозбереження.

Задля визначення сутності управління фінансами підприємства залізничної галузі (ПЗГ) постає завдання охарактеризувати особливості функціонування фінансів залізничного підприємства, визначити способи найбільш повного їх використання з урахуванням умов енергозбереження з метою ефективного господарювання. Проте аналіз теоретичних основ поняття «фінанси» свідчить про розбіжність думок вчених про його тлумачення. Дані розбіжності породжують на практиці ряд проблем, пов'язаних з вибором методів управління ними.

3. Мета та задачі дослідження

Мета роботи – визначення особливостей та основних принципів фінансів за результатами аналізу їх управління на підприємствах залізничного транспорту в умовах енергозбереження.

Для вирішення мети поставлені наступні задачі дослідження:

1. Визначити принципи організації фінансів ПЗТ.
2. Провести аналіз управління фінансами ПЗТ в режимі енергозбереження.
3. Визначити специфіку фінансових відносин на залізничному транспорті.

4. Дослідження існуючих рішень проблеми

На основі дослідження ефективності управління фінансовими ресурсами підприємств на прикладі підприємств галузі залізничного транспорту в роботі [4] визначено фінансові ресурси, як грошові доходи та накопичення, що знаходяться в розпорядженні підприємств, організацій та держави. А фінансові ресурси призначені для виконання зобов'язань перед фінансово-кредитною системою, для матеріального стимулювання працівників та здійснення витрат по розширеному відтворенню виробництва.

Визначимось, що під фінансами ПЗТ будемо розуміти систему грошових відносин означеного економічного суб'єкта, тобто сукупність виплат, надходжень, розподілу та використання грошових коштів в процесі його виробничо-господарської діяльності.

Управління фінансами транспортного підприємства відбувається згідно певних принципів. Вивчення наукової літератури з приводу цього питання показало, що науковці та господарники через те, що самі принципи постійно перебувають у стані розвитку та удосконалення не дійшли спільної думки щодо їх чіткого уявлення. Тому є сенс проаналізувати конкретні основні принципи саме управління фінансами стосовно залізничної галузі. До основних принципів організації фінансів ПЗТ на сучасному етапі розвитку економіки науковці та господарники [5] відносять наступні:

- повної самостійності, самоокупності, фінансового планування [6, 7];
- обов'язкового створення резервів;
- дотримання фінансової дисципліни, матеріальної зацікавленості колективу, матеріальної відповідальності підприємства, контролю за фінансово-господарською діяльністю [8] підприємств, організацій та установ залізничного транспорту.

Означені принципи охарактеризовано у табл. 1.

Таблиця 1

Принципи організації фінансів підприємств залізничної транспорту*

№	Назва принципу	Сутнісна інтерпретація принципу
1	2	3
1	Повної самостійності	Самостійність у використанні власних і порівняних до них коштів
2	Самоокупності	Фінансова діяльність підприємств, організацій та установ залізничної галузі ґрунтується на такому вкладенні коштів, яке обов'язково має окупитись, тобто забезпечується стабільний кругообіг фінансових ресурсів

Продовження таблиці 1

1	2	3
3	Фінансового планування	Полягає у попередньому визначенні напрямів: – переміщення грошових потоків на найближче майбутнє та на віддалену перспективу; – отримання грошових коштів; – подальшого використання отриманих коштів. Тим самим забезпечуючи передбачення фінансового результату у відповідності до державної програми розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК); показниками планування фінансів є прибуток, собівартість перевезень, ліміт матеріальних витрат на грошову одиницю робіт
4	Обов'язкового створення резервів	Формування фінансових резервів з метою забезпечення стійкої виробничої діяльності в умовах енергозбереження, а особливо у перехідному періоді до енергозберігаючого режиму роботи ПЗТ, можливих коливань ринкової кон'юнктури, певних ризиків тощо
5	Дотримання фінансової дисципліни	ПЗТ загального користування мають своєчасно та в повному обсязі забезпечувати виконання фінансових зобов'язань перед партнерами, банківськими інститутами, органами влади, різноманітними бюджетними або позабюджетними фондами, а також перед своїми працівниками тощо
6	Матеріальної зацікавленості колективу	Стимулювання ПЗТ до безперервного підвищення ефективності виробництва через систему заробітної плати та розподілу прибутку на частку, яку передбачено для заохочення колективу підприємства шляхом утворення фондів економічного стимулювання, преміювання за підсумками змагання тощо
7	Матеріальної відповідальності підприємства	Несення матеріальної відповідальності за порушення вимог Статуту залізниць України, за невиконання плану перевезень, за наявність браку в експлуатаційній роботі через штрафи, пені, неустойки, продаж продукції нижче за рівень планових цін тощо
8	Контролю фінансово-господарською діяльністю підприємств, організацій та установ	Механізм економічного управління обов'язково регламентується законом розвитку господарства в умовах ринку й законом вартості

Примітка: * – побудовано на підставі [5–9]

Наведемо деякі зауваження стосовно принципів, які стисло схарактеризовано та систематизовано у табл. 1. Так званий принцип повної самостійності має корекцію у вигляді певних обмежень, що накладаються через необхідні податки відповідно до встановлених ставок, участі ПЗТ у формуванні позабюджетних фондів, регулюванні державної амортизаційної політики. Дотримання принципу фінансового планування в умовах енергозбереження набуває особливої вагомості, з обов'язковою вимогою ефективності, оскільки створення та функціонування деякої системи управління фінансами ПЗТ в енергозберігаючому режимі неминуче передбачає наявність витрат. Тому сама система управління повинна бути економічно доцільною в тому сенсі, що прямі витрати виправдані прямими або непрямыми доходами. До того ж не завжди на практиці вдається стовідсотково дотримуватись плану через виникнення форс мажорних ситуацій на виробництві, тому система планування, а отже і управління фінансами має бути досить гнучкою та враховувати можливість динамічних перетворень у часі. Сучасний економічний стан ПЗТ також не завжди сприяє дотриманню принципу фінансового планування, з тієї причини, що формування нових систем планування, в тому числі в енергозберігаючому режимі, залежить від об'єктивних суперечливих факторів, які впливають на рівень планової роботи. З одного боку – це, по-перше, важкий фінансовий стан більшості транспортних підприємств країни, по-друге, через відтік за кордон молоді та кваліфікованих кадрів, спостерігається тенденція зниження кваліфікації персоналу. По-третє, часто не достатня комп'ютерна грамотність працівників, по-четверте, неефективні системи мотивації, що гарантовано спричиняють негативний вплив на планування. З іншого боку, є у наявності такі дієві чинники, як зацікавленість керівництва ПЗТ, інноваційність та креативний підхід працюючого персоналу ПЗТ, ефективна маркетингова діяльність, які впливають на цей процес позитивно. Тому всі вище означені фактори мають враховуватися у сучасних ринкових умовах існування ПЗТ для успішної реалізації принципу фінансового планування.

Про важливість для сучасної економіки держави питань, які стосуються управління фінансами свідчить той факт, що досить багато робіт вчених і практиків присвячено вивченню сутності таких дефініцій, як «управління фінансами підприємства» та «управління фінансами транспортного підприємства» [10, 11].

Серед основних напрямків вирішення цієї проблеми управління фінансами, виявлених в ресурсах світової наукової періодики, можна виділити [12], але в цій роботі розглянуто лише метод управління для використання принципу причинності в сфері витрат. У цій роботі наведено основні характеристики та пропозиції щодо використання принципу причинності та контролю лише на підприємствах автомобільного транспорту.

Робота [13] присвячена аналізу розвитку транснаціональної європейської залізничної системи, яка є на сьогодні в межах Європейського Союзу. Описані випадки, що ґрунтуються на розвитку залізничних мереж від місцевих галузевих ліній до невеликих трансрегіональних мереж, ініційованих приватним сектором. Зазначається, що значення залізничних мереж у

політичному порядку денному змінювалося з часом і впливало на фінансування залізничних проектів. Проте є невирішеним питання управління фінансами при енергозбереженні в межах ПЗТ для умов Європейського Союзу.

Авторами роботи [14] аналізується структура капіталу основних іспанських ПЗТ протягом приватних операційних років. З цього аналізу можна скласти уявлення про інвестиції, фінансування та повернення цих компаній, на частку яких припадає приблизно 75 % сектора. Однак у цій роботі не до кінця розкрито рівень впливу енергозберігаючих технологій на зміни в управлінні фінансами.

ПЗГ має можливість управляти своїми фінансами в межах, встановлених державою. Отже, чим ефективніше здійснюється управління фінансами підприємства, тим за інших аналогічних умов успішніше воно працює, тим більш воно фінансово стабільне і має конкурентоспроможний стан на споживчому ринку транспортних послуг.

Таким чином, результати аналізу дозволяють зробити висновок про те, що фактично відсутні дослідження в управлінні фінансами ПЗГ в умовах енергозбереження, як для залізниць, які знаходяться при повному або частковому керівництві держави, так і для приватних ПЗГ.

5. Методи досліджень

Під час виконання роботи застосовано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження:

- метод аналізу принципів організації фінансів підприємств транспортної галузі для визначення можливостей підвищення ефективності управління в умовах енергозбереження;

- метод узагальнення при аналізі управління фінансами ПЗГ;

- метод аналітичного аналізу для створення динамічної моделі фінансової рівноваги, яка дає можливість визначити та зафіксувати стійкість його фінансового стану ПЗТ.

6. Результати досліджень

Режим енергозбереження на ПЗТ породжує серйозне протиріччя стосовно управління фінансами, що в свою чергу виникає через об'єктивні причини. Враховуючи нагальну необхідність функціонування та розвитку транспортного підприємства в умовах енергозбереження, будь-які якісні зміни передусім стосуються техніко-технологічної складової його виробничої системи. Перехід до нових умов господарювання відбувається не миттєво, а потребує певного часу та витрат, доволі відчутних у фінансовому сенсі. Такий перехідний період спричиняє порушення роботи ПЗТ у звичному режимі, що дається взнаки зменшенням обсягу виручки підприємства. Проте продовження роботи у звичайному попередньому режимі поступово зменшує поточну ефективність підприємства та унеможливує ефективність у перспективі.

З приводу розв'язання подібного «технологічного розриву» у роботі [15] зазначено, що коли підприємство постає перед необхідністю розв'язання означеного вище протиріччя, то воно фактично втрачає можливість зберегти свою динамічну стійкість у стратегічній перспективі. Одним із способів

усунення протиріч між поточною та стратегічною ефективністю дослідник вважає динамічне моделювання фінансової рівноваги, детермінуючою передумовою якої є необхідність знаходження обґрунтовано вигідного співвідношення між рівнями статичної та динамічної стійкості підприємства. При цьому фінансова рівновага залежить від певної кількості показників, які визначають стійкість фінансового стану підприємства, а також задовільними для певного ПЗТ значеннями показників прибутковості та ризиків.

Таким чином, задля створення динамічної моделі фінансової рівноваги ПЗТ в умовах енергозбереження виникає необхідність вивчення та аналізу поточного фінансового стану підприємства. Динамічна модель дає змогу визначити та зафіксувати стійкість його фінансового стану на конкретну дату, тобто виконати часовий зріз статичної стійкості, обчислити зміни інтервальних показників ефективності за конкретний період часу. Подібні заходи мають забезпечити урахування пропорцій між параметрами грошового потоку, що змінюються при реалізації впровадження режиму енергозбереження та факторними показниками фінансової стійкості підприємства. Стратегічно важливе значення має як загальна позитивна тенденція генерованого за досліджуваній інтервал грошового потоку, так і причини змін його елементів, а також величина пропорційного змінювання елементів потоку між собою [16]. Економічна доцільність моделювання вимагає дотримання переваги стабільності над динамічністю, контролю та передбачення прийнятих управлінських рішень над свободою, запрограмованої поведінки над незапрограмованою тощо. Однак, задля перспективи успіху господарювання в умовах енергозбереження ПЗТ у майбутньому йому необхідні якісні зміни, що у деякі періоди часу не узгоджуються з рівноважними параметрами функціонування ПЗТ. Отже, для забезпечення ефективності розвитку в нових умовах функціонування підприємства, необхідне розв'язання означеного протиріччя через послідовне досягнення деякої фінансової рівноваги.

Щодо фінансової рівноваги, то згідно принципу Р. Беллмана, оптимальне управління має таку властивість, що якими б не були початковий стан і початкове управління, подальше управління має бути оптимальним стосовно стану, одержаного в результаті реалізації початкових управлінських рішень [17].

У процесі впровадження та на початку реалізації режиму енергозбереження на ПЗТ необхідно забезпечити динамічну фінансову стійкість підприємства. Отже, для визначення доцільності певних змін і необхідності застосування обраних технологій та заходів енергозбереження запропоновано використовувати так звану матрицю вибору фінансової стратегії Франсона та Романа [18]. Матриця охоплює варіанти співвідношення результатів господарської діяльності ПЗТ у звичайному стабільному періоді господарювання, планових обсягів і напрямів грошових потоків при накладанні обмежень через умови енергозбереження та джерел ресурсного забезпечення. Показники вище означеної матриці можуть бути покладені в основу розробки системи оптимального управління фінансами підприємства залізничної галузі на основі ключових фінансових критеріїв та показників ефективності в умовах енергозбереження. Використання матриці фінансових стратегій дає змогу не

тільки оцінити вплив фінансового менеджменту на загальні результати діяльності ПЗТ, а й обґрунтувати наступні кроки. Відносно того, щоб своєчасно скоригувати фінансову стратегію управління з урахуванням гарантованих змін фінансового стану транспортного підприємства.

Аналіз наукових публікацій [19–21] засвідчив, що управління фінансами будь-якого підприємства визначається його галузевою приналежністю. В свою чергу специфіка фінансів залізничного транспорту заснована на особливостях його економіки, організації виробництва та управління, обумовлених бізнес-процесом.

Відтак, залізничний транспорт як галузь економіки має власні особливості та специфіку, які виокремлюють його серед інших промислових галузей, а саме:

– продукція залізничного транспорту не має речової форми, тобто цей транспорт не виробляє новий продукт, а лише переміщує товари чи продукцію, створені в інших галузях економіки;

– залізничному транспорту не належить предмет його праці, тобто вантажі або пасажирів, що підлягають перевезенню; оскільки, вантаж належить відправникам чи одержувачам останнього;

– ціноутворення на послуги залізничного транспорту відбувається на основі тарифів на вантажні та пасажирські перевезення;

– одиницями вимірювання транспортної продукції є:

1) тонно-кілометри (вантажообіг – сума добутків кількості перевезеного вантажу в тонах на довжину ділянок шляху в кілометрах);

2) пасажиро-кілометри (пасажирообіг – сума добутків кількості відправлених пасажирів на відстані їх слідування);

3) тони вантажів (кількість навантажених, вивантажених та відправлених тон вантажу) і кількість відправлених пасажирів;

– продукцію залізничного транспорту не можна накопичити або заготовити наперед, заощадити про запас тощо, тому галузь не може працювати без резерву локомотивів і вагонів, а також без урахування пропускної здатності на залізних перегонах;

– залізничний транспорт не створює та не додає нічого речового до товару, що перевозиться;

– склад витрат залізничної галузі не містить вартості сировини, з якої виробляється товар, в той час як доля її вартості часом досить значна на промислових підприємствах;

– діяльність залізничного підприємства піддається або схильна до сезонності, так званих сезонних «піків», що характеризується нерівномірністю використання протягом року транспортних засобів.

Основними етапами виробничого процесу на залізниці є:

1) навантаження вантажів в рухомий склад або посадка пасажирів;

2) переміщення вантажів і пасажирів між пунктами відправлення та призначення;

3) вивантаження вантажів з рухомого складу або висадка пасажирів у пункті призначення.

Кожен з цих етапів транспортного процесу в свою чергу складається з ряду операцій, здійснюваних в ході підготовки, організації та виконання перевезень.

Так, навантаження вантажу містить у собі велику кількість робіт і витрат з підготовки вантажу до відправлення, як то:

- сортування вантажу по одержувачам і за напрямками, навантаження в рухомий склад;

- оформлення транспортної документації;

- закріплення, узгодження, зважування або підрахунок, якщо товар штучний тощо.

Для переміщення вантажу вибирається тип рухомого складу, визначається маршрут руху, забезпечується безпека руху та збереження вантажу, заправка транспортних засобів паливно-мастильними матеріалами в дорозі, контроль за рухом рухомого складу та дотриманням графіка руху. Вивантаження вантажу включає такі операції, як:

- ознайомлення вантажоодержувача з товарно-транспортними документами та визначення відповідності їх змісту наявному вантажу;

- зважування або перерахунок вантажу;

- виявлення псування або втрат вантажу; підготовка до вивантаження та безпосередньо саме вивантаження.

Ефективність виробничого процесу на залізниці, його безперервність, багато в чому залежать від узгодженості та тривалості виконання кожного з вище означених етапів транспортного процесу в часі. При перевезеннях етапи транспортного процесу для кожної одиниці рухомого складу постійно повторюються. Відтак, вище означений факт визначає циклічний характер транспортного процесу. Тривалість циклу складається з часу, що витрачається на виконання всіх етапів транспортного процесу та елементів, з яких ці етапи складаються. Скорочення тривалості цього циклу є одним з факторів зростання продуктивності праці на залізничному транспорті та зниження вартості перевезень.

Таким чином, через зростаючі потреби в перевезенні вантажів та пасажирів, враховуючи сезонну циклічність цих перевезень, перед залізничним підприємством постає завдання по плануванню відповідних транспортних резервів у вигляді ресурсу провізних здібностей залізниці. Необхідність випереджувального розвитку залізничних транспортних сполучень обумовлено не тільки сезонними піками перевезень. На відміну від інших галузей економіки будівництво нових і розвиток діючих залізничних колій пов'язане з наступними складовими:

- доволі тривалими термінами наукових та інженерних розвідок;

- довготривалим проектуванням;

- створенням відповідних промислово-будівельних потужностей та підготовкою матеріально-фінансових фондів;

- знаходження стабільних джерел фінансування.

Залізниці є основною ланкою в транспортній системі української національної економіки. Наразі компанія АТ «Укрзалізниця» забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, які здійснюються усіма існуючими у державі видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії [22]. З цієї причини

надійна робота підприємств залізничної галузі – це необхідна умова збереження єдиного економічного простору та цілісності держави Україна, запорука проведення економічних реформ, створення можливості розширення міжнародних економічних зв'язків.

Виходячи з вище наведеного дослідження, фінанси підприємства залізничного транспорту – це система економічних відносин, що виникають у реальному грошовому обороті з приводу формування, розподілу та використання фінансових ресурсів. Фінанси підприємства залізничного транспорту забезпечують функціонування цього підприємства та виконання завдань, що виникають в процесі виробничо-господарської діяльності.

До фінансових ресурсів підприємства залізничного транспорту відносять сукупність власних грошових доходів і надходжень ззовні, призначених для виконання фінансових зобов'язань, фінансування поточних витрат і витрат, пов'язаних з розвитком означеного виробництва.

Фінанси ПЗГ виконують наступні функції:

- 1) утворення різних форм грошових доходів і накопичень в процесі виробничо-господарської діяльності;
- 2) здійснення розподілу доходів і грошових фондів на розвиток і відтворення господарства, матеріальне стимулювання працюючих, формування доходів бюджету;
- 3) контроль за всіма сторонами господарської діяльності транспортного підприємства тощо.

Утворюючо-формувальна функція фінансів здійснюється через те, що підприємства залізничного транспорту за встановленими тарифами та цінами реалізують: перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти, виконання різноманітних ремонтно-будівельних та вантажно-розвантажувальних робіт, виробничі послуги та послуги населенню. Крім того підприємства залізничного транспорту займаються, так званими, неосновними видами діяльності, як то: реклама на залізничному транспорті, телекомунікаційні послуги, тощо. Від реалізації своєї продукції на підприємствах залізничного транспорту створюються фонди грошових коштів у формі доходів і прибутку, тим самим створюючи умови для виконання фінансами розподільної та контролюючої функції.

Розподільна функція фінансів залізничної галузі забезпечує централізацію ресурсів на рівні акціонерного товариства «Українська залізниця» та перерозподіл їх всередині залізничного транспорту, а також між транспортом і бюджетами. За допомогою цієї функції здійснюється відшкодування вартості спожитих засобів виробництва та утворення доходів в різних формах, а також формуються фонди цільового призначення, необхідні для задоволення потреб і розвитку виробництва, а також матеріального стимулювання працюючих. Зазначимо, що посилення фінансового впливу продуктивності роботи підприємств залізничної галузі на економіку країни вимагає постійного вдосконалення розподільного механізму фінансів.

Контрольна функція підприємства залізничної галузі дозволяє здійснювати контроль за рухом фінансових ресурсів. Також контрольна функція забезпечує розподіл і використання фонду грошових коштів при виплаті заробітної плати,

перерахуванні єдиного соціального внеску, оплаті вартості матеріалів, палива, електроенергії та інших обов'язкових виплат. Здійснює контроль послуг та витрат, пов'язаних з процесом виробництва та реалізацією «продукції». Фінансові показники дозволяють побачити різні сторони роботи залізничного підприємства в умовах енергозбереження та оцінити результати господарської діяльності. Зауважимо, що контрольна функція діє не ізольовано, а в тісній єдності з розподільною.

Специфіка фінансових відносин на залізничному транспорті:

1. На теперішній час залізничний транспорт є однією з небагатьох галузей економіки, що не тільки практично повністю фінансує саму себе, але й яка є одним з найбільших донорів бюджету країни.

2. Залізничний транспорт здійснює перехресне субсидювання пасажирських і приміських перевезень, в той час як обласні бюджети не завжди спроможні покрити збитки залізниці від приміських перевезень.

3. Залізничний транспорт працює за регульованими державою тарифами, незважаючи на те, що ціни на продукцію інших галузей, в тому числі конкурентних, стали вільними.

4. У здійсненні кожного перевезення може приймати участь, і, як правило, приймає, кілька залізниць і їх відділення, а також значна кількість станцій, локомотивних і вагонних депо, перегонів та інших структурних підрозділів. Це обумовлює існування особливої системи розрахунків за перевезення між ними.

5. Полігон залізниці може займати території декількох областей, що мають різні умови ведення господарської діяльності.

Залізничний полігон – це частина залізничної мережі, яка характеризується єдиними технічними або технологічними ознаками, що визначають умови експлуатаційної роботи залізниць. Розрізняють полігони: за стандартами довжин приймально-відправних станційних колій (наприклад, 850 м, 1050 м); обіг довгосоставних і великовагових поїздів; застосування кратної тяги; електрифікованих ліній та інше. Поділ мережі залізниць на полігони застосовується також при техніко-економічних або технічних розрахунках, проведенні технічного та технологічного експериментів. Залізничний полігон обирається таким чином, щоб була можливість забезпечити співставлення розрахунків за отриманими емпіричними варіантами.

7. SWOT-аналіз результатів дослідження

Strengths. Сильні сторони дослідження полягають у тому, що у ході роботи уточнено зміст таких понять як «управління фінансами» та «фінанси ПЗТ» на підставі узагальнення сучасних різних наукових підходів до вивчення цих категорій та виділення основоположних ознак задля адаптації до умов енергозбереження. Визначено необхідність застосування перехідного етапу для запровадження режиму енергозбереження в ПЗТ.

Проведене дослідження цікаве для ПЗТ держав, що мають державне управління, або часткове державну форму власності та потребують введення технологій енергозбереження.

Weaknesses При проведенні аналізу управління фінансами основну увагу

приділено ПЗТ, які мають лише державну форму власності. Аналіз приватних залізниць, які характерні для таких держав, як США, Канада та ін., не враховано.

Opportunities. Дослідження дає можливість визначити особливості проведення перехідного періоду в управлінні фінансів ПЗГ при застосуванні енергозбереження.

Визначенні функції фінансів дають можливості впровадити енергозбереження для ПЗТ таких країн, як Китай, Росія та інших країн з державним управлінням ПЗТ.

Threats. До погроз управління фінансами ПЗТ можливо віднести те, що значна частина поточних витрат не залежить від обсягів перевезень. Близько 40 % експлуатаційних витрат залізниць припадає на утримання інфраструктури: колійного та енергетичного господарств, господарства сигналізації та зв'язку, будь-яких об'єктів та споруд тощо.

Завданням фінансів ПЗТ в умовах енергозбереження є забезпечення абсолютного виявлення та мобілізації ресурсів як на самому ПЗТ, так і як наслідок загалом у всій залізничній галузі.

8. Висновки

1. Визначено принципи організації фінансів ПЗТ, які полягають в процесі координації всіх детермінуючих компонентів системи фінансів для досягнення стабільної роботи ПЗТ і, що не менш важливо, його розвитку. Ефективне управління фінансами покликане забезпечити вирішення поточних питань фінансування виробництва та реалізації продукції. А також завдань виживання ПЗТ у конкурентному середовищі усієї транспортної галузі, стабілізації фінансового становища, мінімізації витрат і збільшенні прибутку, рентабельної діяльності та збільшенні обсягу транспортних послуг. Все це підвищує вартість самого підприємства з точки зору інвестиційної привабливості та перспектив розвитку.

2. Проведено аналіз управління фінансами ПЗТ в режимі енергозбереження, який дозволив уточнити зміст таких понять, як «управління фінансами» та «фінанси ПЗТ». Це зроблено на підставі узагальнення сучасних різних наукових підходів до вивчення цих категорій та виділення основоположних ознак задля адаптації до умов енергозбереження. Отже, фінансами ПЗТ вважаємо систему грошових відносин означеного економічного суб'єкта, тобто сукупність виплат, надходжень, розподілу та використання грошових коштів в процесі його виробничо-господарської діяльності. Ефективним управлінням фінансами ПЗТ є таке, що надає можливість організаційної та фінансово-економічної стійкості ПЗТ в умовах енергозбереження, зводячи при цьому до мінімуму втрати від дотримання вище означених умов, тим самим максимізуючи економічну додану вартість підприємства в ході його функціонування та розвитку.

3. Визначено специфіку фінансових відносин на залізничному транспорті в умовах енергозбереження. Специфіка полягає в тому, що заощаджуючи енергоресурси ПЗТ має користуватись такою управлінською моделлю, яка забезпечує вирішення виникаючих при такому способі господарювання взаємопов'язаних завдань.

Література

1. Kraft, G. V. (2000). *Sistema upravleniia finansami zheleznodorozhnogo transporta (Na primere Oktiabrskoi zheleznoi dorogi)*. Saint Petersburg, 191.
2. *Pro zaliznychnyi transport* (1996). Zakon Ukrainy No. 273/96-VR. 04.07.1996. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy, 40.
3. *Pro osoblyvosti utvorennia aktsionernoho tovarystva zaliznychnoho transportu zahalnoho korystuvannia* (2012). Zakon Ukrainy No. 4442-VI. 23.02.2012. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy, 49.
4. Kondratova, Yu. V. (2017). Systemnyi analiz upravleniia fynansovimy resursamy v OAO «RZhD». *Ekonomycheskaia nauka sovremennoi Rossyy*, 1 (76), 104–116.
5. Zaitseva, I. Yu., Yeromina, M. O., Kryvoruchenko, O. A. (2017). *Finansy zaliznychnoho transportu*. Kharkiv: UkrDUZT, 363.
6. Vdovina, E. S. (2015). Finansovoe planirovanie na urovne khoziaistvuiushego subekta kak chast ego innovacionnoi politiki. *Fundamentalnye issledovaniia*, 11 (6), 1154–1158.
7. Iakushev, M. F. (2014) Finansovaia politika organizacii: poniatie, celi i etapy formirovaniia. *Finansy i kredit*, 36 (612), 37–44.
8. Azarenkova, G. M., Dikan, L. V., Lukin, V. A. et. al. (2013). *Finansovii kontrol: mezhdunarodnii opyt*. Kyiv: UBD NBU, 429.
9. Pro zatverdzhennia Statutu zaliznyts Ukrainy (1998). Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy No. 457. 06.04.1998. *Uriadovyi kurier*.
10. Aliksieiev, I. V., Nych, O. I. (2012). Upravlinnia oborotnymy aktyvamy na stadii naukovo-tekhnichnoi pidhotovky vyrobnytstva. Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini, etapy stanovlennia i problemy rozvytku. *Visnyk natsionalnoho universytetu «Lvivska politekhnikha»*, 714, 28–32.
11. Brigham, E. F., Houston, J. F. (2018). *Fundamentals of Financial Management (MindTap Course List)*. Hardcover, 761.
12. Ponisciakova, O., Sukalova, V. (2015). Economic Management in Road Transport Enterprises. *Procedia Economics and Finance*, 26, 306–310. doi: [http://doi.org/10.1016/s2212-5671\(15\)00857-6](http://doi.org/10.1016/s2212-5671(15)00857-6)
13. Wüdsch, B. (2016). Railway Financing. *Infrastructure Finance in Europe*, 240–252. doi: <http://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780198713418.003.0010>
14. Goicolea, P. P. O. (2016). Railway Financing before Nationalization. *Infrastructure Finance in Europe*, 218–239. doi: <http://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780198713418.003.0009>
15. Stadnyk, V. V. (2016). *Funksionalni stratehii innovatsiinoho rozvytku promyslovykh pidpriemstv*. Khmelnytskyi: KhNU, 446.
16. Semenov, A. H., Yeroputova, O. O., Perekrest, T. V. et. al. (2008). *Finansova stratehiia v upravlinni pidpriemstvamy*. Zaporizhzhia: KPU, 188.
17. Bellman, R. E., Dreyfus, S. E. (1962). *Applied Dynamic Programming*. Santa Monica: RAND Corporation. Available at: <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/reports/2006/R352.pdf>

18. Dorofeev, M. L. (2009). Osobennosti primeneniia matricy finansovykh strategii Franshona i Romane v strategicheskom finansovom analize kompanii. *Finansy i kredit*, 23 (359), 51–56.

19. Vilenskii, P. L., Livshic, V. N., Smoliak, S. A. (2015). *Ocenka effektivnosti investitsionnykh proektov. Teoriia i praktika*. Moscow: PoliPrint Servis, 1300.

20. Kreinina, M. N. (2004). *Analiz finansovogo sostoianiia i investitsionnoi privlekatelnosti subekta akcionernogo obschestva*. Moscow, 312.

21. Yaroshevych, N. B., Kondrat, I. Yu., Lyvdar, M. V. (2018). *Finansy*. Lviv: Prostir, 298.

22. *Ofitsiyni sait Ukrzaliznytsi* (2020). Available at: https://www.uz.gov.ua/about/general_information/