

Київський національний торговельно-економічний університет
Кафедра світової економіки

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**«Транспортна інфраструктура в забезпеченні
конкурентоспроможності України»**
(на прикладі АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»,
м. Київ)

Студента 2 курсу 1м групи
спеціальності
051 «Економіка»
спеціалізації
«Міжнародна економіка»

Лагун Тетяни
Вікторівни

Науковий керівник:
кандидат економічних наук,
доцент кафедри
зовнішньоекономічної
діяльності підприємства

Стукач Тетяна
Миколаївна

Гарант освітньої програми:
кандидат економічних наук,
професор

Кудирко Людмила
Петрівна

Київ 2019

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ АТ «РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНА ЗАЛІЗНИЦЯ»	6
1.1. Аналіз міжнародного ринку залізничних перевезень	6
1.2. Аналіз фінансово - господарської діяльності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»	14
Висновки до розділу 1	19
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АТ «РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНА ЗАЛІЗНИЦЯ»	21
2.1 Діагностика зовнішнього середовища АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»	21
2.2. Оцінка рівня конкурентоспроможності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»	27
Висновки до розділу 2	39
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АТ «РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНА ЗАЛІЗНИЦЯ»	40
3.1. Розробка комплексу заходів підвищення конкурентоспроможності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»	40
3.2 Прогнозна оцінка ефективності запропонованих заходів для АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»	45
Висновки до розділу 3	53
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	56
ДОДАТКИ	59

ВСТУП

Стабільність розвитку національної економіки залежить від ступеня розвитку кожної з її галузей та інфраструктурних елементів. Розвиток залізничної галузі країни є передумовою для стабільного розвитку та підйому економіки країни, посилення її конкурентоспроможності, розширення зв'язків між підприємствами та захисту економічних інтересів держави, розширення зовнішньоекономічної діяльності у забезпеченні євроінтеграційного вектору розвитку України. Проте транспортна система країни, у тому числі залізничної галузі, все ще не відповідає стандартам, директивам, регламентам, нормам і вимогам Європейського Союзу (ЄС), відзначається суттєвим відставанням щодо законодавчої та нормативно-технічної бази, інфраструктури, якості тягового рухомого складу, обладнання, спектру і якості сервісних послуг.

Проблеми формування та розвитку потенціалу транспорту перебувають у центрі уваги сучасних дослідників. Дослідженням особливостей діяльності залізничного транспорту як складової транспортної інфраструктури країни присвячені праці багатьох учених. Серед них слід відзначити таких вітчизняних учених-економістів, як: В. Борщевський, М. Відякіна, С. Максимова, Л. Медвідь, О. Пікулик, М. Потаєва, О. Фастовець, О. Омелян, Є. Кравцов, Р. Вецкаганс, Д. Козаченко, А. Рязанцев, С. Нікулін, А. Соболевський, Ю. Шункін, Д. Ломотько, Г. Ейтутіс, І. Балаганська, Є. Сич, А. Бутенко, О. Васильєв, М. Міщенко та ін.

Метою написання роботи є дослідження проблем та перспектив підвищення конкурентоспроможності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця».

Предметом дослідження є особливості транспортної індустрії в забезпеченні конкурентоспроможності.

Об'єктом дослідження є процес забезпечення конкурентоспроможності транспортної індустрії.

Для досягнення мети в роботі визначені такі завдання::

- провести аналіз міжнародного ринку залізничних перевезень.
- проаналізувати фінансово-господарську діяльність АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»;
- здійснити діагностика зовнішнього середовища АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»;
- провести оцінка рівня конкурентоспроможності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»;
- здійснити розробка комплексу заходів підвищення конкурентоспроможності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»;
- виконати прогнозу оцінку ефективності запропонованих заходів для АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця».

Методи дослідження: метод аналізу і синтезу, метод статистики, метод порівняльного аналізу, методи дедукції, математичні методи.

Інформаційною основою дослідження є теоретичні положення економічної науки, зокрема теорії менеджменту, ефективності виробництва й ресурсів, аналізу й оцінки діяльності підприємств залізничного транспорту, законодавчі й нормативні акти Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури України щодо розвитку стратегічно важливих для економіки та обороноздатності держави галузей, зокрема залізничного транспорту.

Практичне значення проведеного дослідження полягає у тому, що результати дослідження та розроблені пропозиції можуть бути використані в практичній діяльності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» в напрямку підвищення її конкурентоспроможності.

Апробація результатів дослідження. За результатами проведеного дослідження було підготовлено наукову статтю на тему «Транспортна інфраструктура у забезпеченні конкурентоспроможності України» і опубліковано у збірнику наукових праць студентів КНТЕУ.

Структура випускної кваліфікаційної роботи. Робота складається з вступу, 3 розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи 75 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ АТ «РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНА ЗАЛІЗНИЦЯ»

1.1. Аналіз міжнародного ринку залізничних перевезень

Постачання залізничних послуг - це складна операція, яка потребує шляхової та сигнальної інфраструктури для руху поїздів, рухомого складу, електрифікації, сигналізації та зв'язку, систем управління, а також надання технічного обслуговування, будівництва та інженерних послуг з обслуговування операцій, запасних частин та підсистем для постійного функціонування служби залізничного пасажирського та вантажного транспорту.

Залізничні вантажоперевезення грають життєво важливу роль в створенні стійкого і конкурентоспроможного транспортного ринку. Збільшення завантаженості доріг на автомагістралях є істотним чинником, відповідальним за зростання ринку залізничної логістики. Крім того, зростання інвестицій, швидка еволюція регуляторної політики та мега інфраструктурні проекти в останні кілька років зміцнили ринок залізничної логістики. Крім того, доставка товарів через різні залізничні мережі зменшує кількість важких транспортних засобів, таких як вантажівки на дорозі, що, в свою чергу, зменшує затори і зменшує викиди вуглецю.

Очікується, що збільшення урбанізації та індустріалізації, а також схильність до заторів на автомобільних дорогах розширять зростання ринку залізничної логістики протягом прогнозованого періоду. Залізничні перевезення є більш швидкими і недорогими поряд зі стійкістю в порівнянні з іншими видами транспорту, які стимулюють зростання ринку протягом 2020-2026 років.

Розглянемо сегментацію світового ринку залізничних перевезень.

Сегментація ринку залізничних вантажних перевезень по основним гравцям:

- Союз Тихоокеанської залізниці;
- Канадська національна залізниця;
- CSX Транспорт;
- Норфолк Південна залізниця;
- BNSF Залізниця;
- Швейцарські федеральні залізниці;
- Dhl;
- DB Cargo;
- United Parcel Service (UPS);
- Канадська тихоокеанська залізниця;
- РЗД;
- Джінез і Вайомінг Inc;
- SNCF;
- Індійські залізниці;
- Японська Вантажна Залізнична Компанія (JR Freight).

Світовий ринок залізничних перевезень також сегментований за типом і географією.

За типом: ринок залізничних перевезень підрозділяється на пасажирські залізничні перевезення, залізничні вантажні перевезення пасажирів на середні відстані, пасажирські перевезення на великі відстані, пасажирські перевезення на короткі відстані, інтермодальні перевезення, вагони-цистерни, вантажні вагони.

За географією: глобальні залізничні перевезення сегментовані в Північну Америку, Південну Америку, Азіатсько-Тихоокеанський регіон, Східну Європу, Західну Європу, Близький Схід і Африку. Серед цих регіонів Азіатсько-Тихоокеанський регіон був найбільшим регіоном на світовому ринку залізничних перевезень, на його частку припадало 34% ринку в 2018 році. Північна Америка була другим за величиною регіоном, на який

припадало 32% світового ринку залізничних перевезень. Африка була найменшим регіоном на світовому ринку залізничних перевезень

Північна Америка домінує в світі по залізничним вантажоперевезенням з великою залізничною мережею протяжністю більше 200 000 миль. У 2018 році Сполучені Штати Америки перевезли 2,448 млрд. метричних тон, що на 5,3% більше, ніж в 2017 році. Китай також є одним з найбільших перевізників вантажів залізницею. У 2017 році загальний вантажообіг по залізниці в Китаї склав 3,689 млрд. тон і збільшився на 10,7% в порівнянні з 2016 роком.

Більш того, завдяки амбітної ініціативи Китаю «Один пояс – один шлях», яка включає в себе транспортні коридори, що з'єднують схід і захід, очікується подальший розвиток залізничного транспорту в Центральній і Східній Європі поряд з Китаєм та іншими країнами Центральної Азії. У 2017 році залізничні вантажні перевезення в ЄС продемонстрували зростання на 3,5%, тоді як в Росії спостерігався несподіваний ріст на 6,4% в порівнянні з 2016 роком.

Розглянемо тенденції глобальних пасажирських перевезень залізницею з 2012 по 2017 рік за регіонами (у мільярдах пасажиро-кілометрів) (табл.1.1).

Таблиця 1.1

Глобальні пасажирські перевезення залізницею з 2012 по 2017 рік за регіонами (у мільярдах пасажиро-кілометрів)

Регіони світу	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Відхилення, +/-, 2017/2012	Відхилення, %, 2017/2012
Азія / Океанія / Близький Схід	2171,7	2173	2380,9	2278,9	2195	2236,5	64,8	2,98%
частка в загальному обсязі, %	75,76%	75,84%	77,55%	77,20%	77,47%	77,58%	1,82%	
Європа	480	476,1	475,3	462,3	463,5	475,7	-4,3	-0,90%

Продовження табл.1.1

частка в загальному обсязі, %	16,75%	16,62%	15,48%	15,66%	16,36%	16,50%	-0,24%	
Російська Федерація	144,6	144,6	128,8	120,4	124,5	120,8	-23,8	-16,46%
частка в загальному обсязі, %	5,04%	5,05%	4,20%	4,08%	4,39%	4,19%	-0,85%	
Америка	20,9	22,3	21,7	27,5	27,5	27,8	6,9	33,01%
частка в загальному обсязі, %	0,73%	0,78%	0,71%	0,93%	0,97%	0,96%	0,24%	
Африка	49,3	49,3	63,5	62,8	23	22	-27,3	-55,38%
частка в загальному обсязі, %	1,72%	1,72%	2,07%	2,13%	0,81%	0,76%	-0,96%	

Джерело: складено за даними офіційного сайту

<https://www.statista.com/markets/> [20]

Динаміка глобальних пасажирських перевезень залізницею в 2012-2018 роки наведена на рис.1.1.

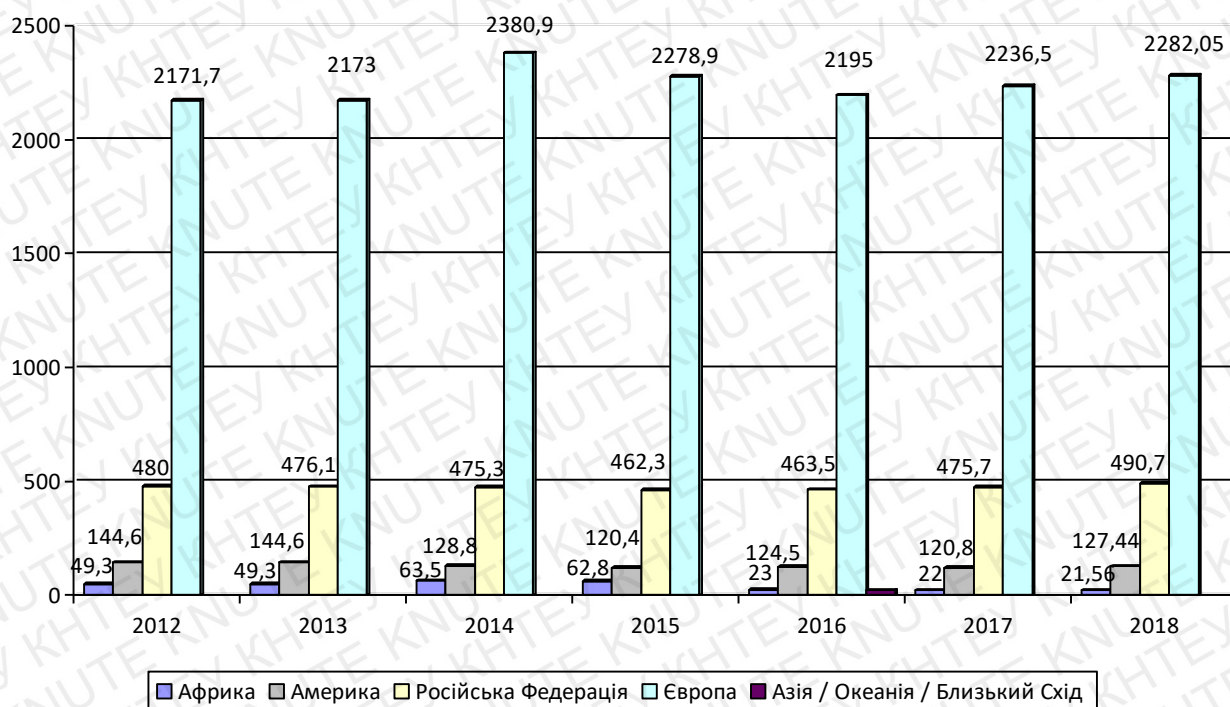


Рис.1.1. Динаміка глобальних пасажирських перевезень залізницею в 2012-2018 роки, млрд. пасажиро-кілометрів

Джерело: складено за даними сайту <https://www.mordorintelligence.com> [2]

Як бачимо з рис.1.1, лідерами перевезень є регіон Азії, Океанія та Близький Схід. Їх часта з 2012 року по 2018 рік збільшилась на 1,82% та склала 77,58%.

Розглянемо середньорічний дохід на залізничному транспорті в світі в 2016-2018 роках.



Рис.1.2. Середньорічний дохід на залізничному транспорті в світі в 2016-2018 роках, млрд.євро

Джерело: складено за даними офіційного сайту

<https://www.statista.com/markets/> [20]

З рис.1.2 бачимо, що в 2017, 2018 роках обсяги доходів на залізничному транспорті збільшуються.

Розглянемо тенденції пасажирських перевезень на залізничному транспорті в 2016-2018 роках (рис.1.3).



Рис.1.3. Динаміка пасажирських перевезень на залізничному транспорті в 2016-2018 роках, млрд..дол.

Джерело: складено за даними офіційного сайту <https://www.statista.com/markets/> [20]

Світовий ринок пасажирських залізничних перевезень був оцінений в 265 млрд доларів в 2017 році. Азіатсько-Тихоокеанський регіон був найбільшим географічним регіоном, на який припадає \$ 130,38 млрд., або 49,20% світового ринку. А Китай був найбільшою країною, на яку приходить 50,35 млрд. доларів або 19% світового ринку пасажирських залізничних перевезень [20].

Світовий ринок залізничних вантажних перевезень в 2018 році оцінювався в 302,05 млрд доларів США. Північна Америка лідирує на світовому ринку залізничних вантажних перевезень, і очікується, що Азіатсько-Тихоокеанський регіон обжене Північну Америку протягом прогнозованого періоду. Крім того, зростання світової торгівлі і різні торгові угоди стимулюють глобальні торговельні потоки. Неконтейнерні вантажі і наливні вантажі домінують над типом вантажів, що перевозяться залізницею, в той час як зростання інтермодальних перевезень стимулює перевезення

контейнерних вантажів. За оцінками, інтермодальні вантажі будуть демонструвати високий ріст протягом прогнозованого періоду. Аналогічним чином, з ростом міжнародної торгівлі і визнанням країнами переваг залізничних вантажних перевезень, транскордонні залізничні вантажні перевезення набирають величезні обороти в різних частинах світу[2].

У 2018 році між Китаєм і Європою пересувалось 6 363 контейнерних поїзда, що вказує на зростання на 73% порівняно з 2017 роком. За даними China Railway, 59 міст Китаю мають залізничні вантажні повідомлення з 49 містами Європи в 15 країнах. У 2018 році залізничні вантажоперевезення з Європи в Чунцін у Китаї вперше перевищили рух у західному напрямку. Кількість поїздів, що прямують з європейських країн в південно-західні китайські міста, становило 728 з 1442 вантажних поїздів в обох напрямках. Згідно з деякими джерелами, трафік між китайським містом і Європою став свідком різкого збільшення обсягу перевезень на 117%. Трафік в західному напрямку між Китаєм і Європою традиційно становив більшу частину перевезень по Новому шовковому шляху. Повернення порожніх контейнерів у Китай став для операторів дилемою, оскільки це дорога процедура, що вимагає оптимального використання китайських інструментів фінансування. Створення балансу між рухом в східному та західному напрямках було однією з основних цілей операторів, діючих на Новому шовковому шляху[2].

Розглянемо продуктивність залізничного транспорту у всьому світі та CAGR за сегментами (рис.1.4).

Отже, найбільші обсяги перевезень припадають на вантажні перевезення.

В пасажирських перевезеннях у розвинених країнах виділяється два сегменти: комерційний і соціально значимий. Соціально значимий сегмент субсидується за рахунок державного і місцевих бюджетів. Тариф на такі перевезення регулюється або державою, або місцевою владою з метою забезпечення доступності транспортної послуги для громадян. Натомість

у сегменті регіональних і приміських перевезень, окрім державної DB Regio та інших підрозділів DB, працює багато приватних компаній [2].

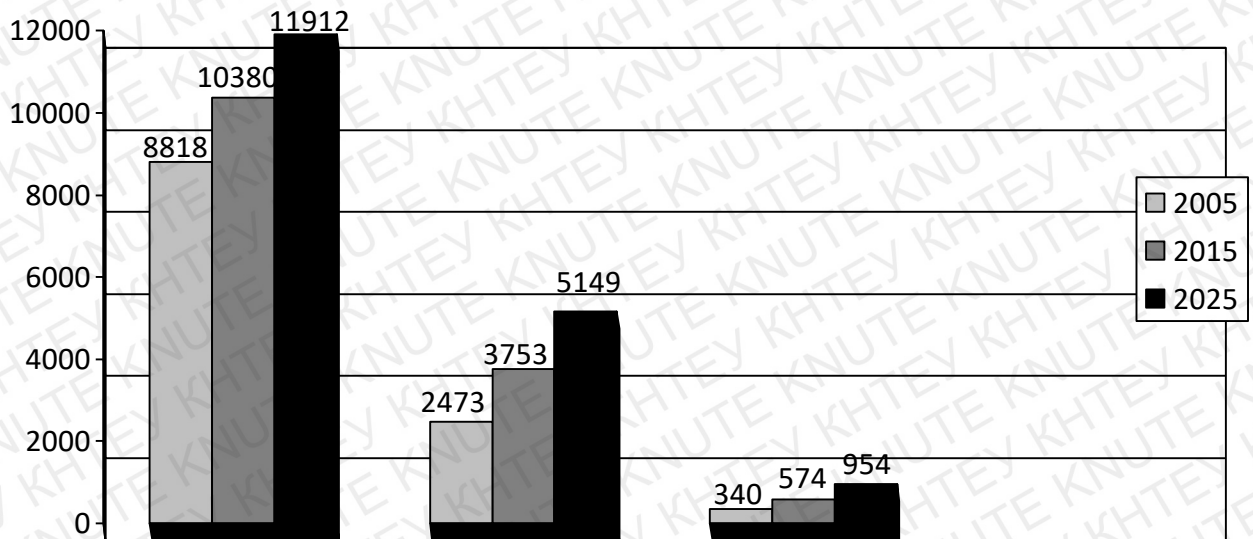


Рис.1.4. Продуктивність залізничного транспорту у всьому світі та CAGR за сегментами, млрд. пасажиро-кілометрів

Джерело: складено за даними офіційного сайту

<https://www.statista.com/markets/> [20]

Оскільки клієнти все більше дізнаються про безконтактні банківські карти і мобільні платежі, то очікується, що впровадження технологій віртуальних платежів значно зросте.

Залізничні станції перетворюються з традиційного транзитного пункту в об'єкт, що пропонує розважальні послуги. Деякі з послуг, пропонованих залізничними перевізниками, включають автоматичні квиткові каси, вертолїтні майданчики та об'єкти з ергономічним дизайном. Залізничні станції також служать важливою сполучною ланкою між комерційними, розважальними і житловими приміщеннями та, таким чином, перебудовуються для отримання додаткових доходів для залізничних операторів.

1.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» було зареєстроване 21 жовтня 2015 року і розпочало господарську діяльність 1 грудня 2015 року.

Основними видами діяльності ПАТ «Українська залізниця» є надання послуг з транспортування вантажів та перевезення пасажирів залізничним транспортом, послуг з доступу до інфраструктури залізничного транспорту, логістичних послуг, послуг з ремонту та обслуговування рухомого складу тощо.

ПАТ «Українська залізниця» являється основним перевізником вантажів та пасажирів, що становить 81,7% від загального вантажопотоку (без врахування трубопровідного) та 36,1% пасажиропотоку в країні.

Перевезення вантажів і пасажирів залізничним транспортом в Україні здійснюється за державними регульованими цінами та деякі послуги, пов'язані з перевезеннями, надаються за ринковими цінами. Разом з цим АТ «Укрзалізниця» у процесі діяльності надає широкий спектр допоміжних послуг та робіт, виробляє та реалізує продукцію за нерегульованими державою цінами.

Після тимчасової окупації Автономної Республіки Крим Російською Федерацією в результаті збройної агресії в квітні 2014 року Група припинила свою діяльність в регіоні. Незважаючи на збройну агресію, Група змогла забезпечити здійснення залізничних перевезень із залученням тимчасово окупованих територій Донецької та Луганської областей до 15 березня 2017 року.

Парк вантажних вагонів власності ПАТ «Українська залізниця» станом на 01.01.2017 складає:

- вантажні вагони – 103843 од., в тому числі:
- на балансі регіональних філій – 28683 од.;

– на балансі філій, що входять до складу ПАТ «Укрзалізниця» – 75160 од.

Проведемо аналіз основних фінансово-економічних показників діяльності ПАТ «Укрзалізниця» в 2014-2018 р.р. (табл. 1.2).

Як бачимо, обсяги реалізованих послуг виросли за 5 років на 68,64%.

Динаміка доходів від надання послуг наведено на рис.1.5.

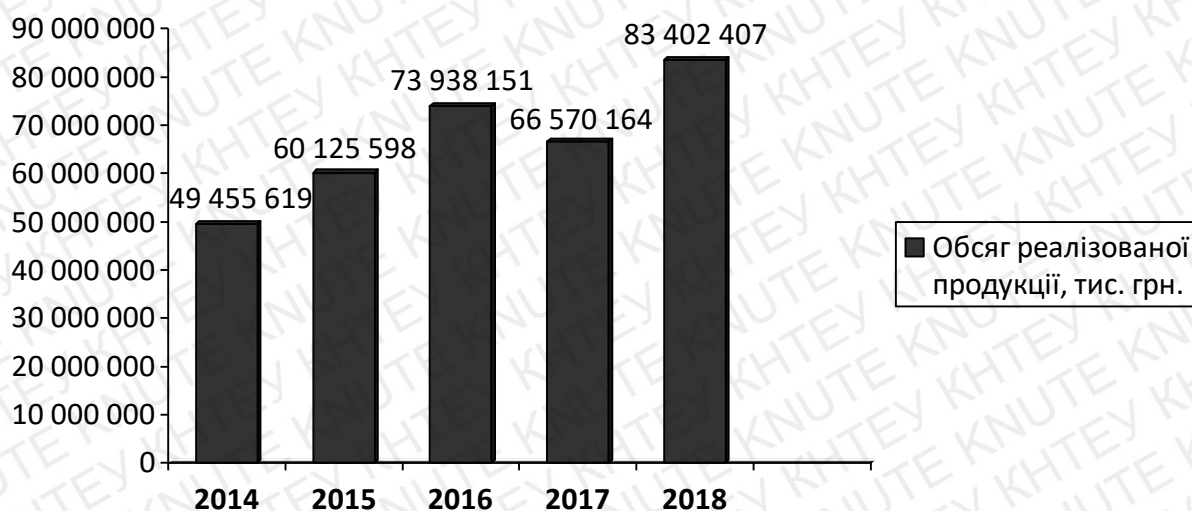


Рис.1.5. Динаміка доходів від надання послуг, 2014-2018 р.р., тис.грн.

Джерело: складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Як бачимо, з 2014 по 2016 рік обсяги доходів зростали, а в 2017 році знизились на 9,97% порівняно з 2016 роком та в 2018 році виросли на 25,28% порівняно з 2017 роком.

Собівартість надання послуг виросла за 5 років на 68,64%, а чистий дохід виріс на 101,32%. При цьому прибутковими стали тільки 2016 та 2018 роки (рис.1.6).

Таблиця 1.2

Динаміка основних фінансово-економічних показників діяльності ПАТ «Укрзалізниця» в 2014-2018 р.р.

Показник	Роки					Відхилення 2018/2014	
	2014	2015	2016	2017	2018	"+,-"	%
Чистий дохід від реалізації товарів, робіт, послуг., тис. грн.	49 455 619	60 125 598	66 570 164	73 938 151	83 402 407	33 946 788	68,64%
Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	45 858 013	44 798 177	63 696 856	67 346 681	80 859 599	35 001 586	76,33%
Чистий прибуток, тис. грн.	-15 443 802	-16 781 920	-7 322 041	114 549	203 854	15 647 656	101,32%
Витрати на 1 грн наданих послуг, тис. грн.	0,93	0,75	0,96	0,91	0,97	0	4,56%
Вартість необоротних активів	67 108 849	260 698 821	249 078 750	251 108 547	253 490 466	186 381 617	277,73%
Вартість основних засобів, тис. грн.	62 352 975	253 839 733	182 867 268	196 247 811	191 869 762	129 516 787	207,72%
Фондовіддача грн/грн.	0,79	0,24	0,36	0,38	0,43	-0,36	-45,20%
Фондомісткість	1,26	4,22	2,75	2,65	2,30	1,04	82,47%
Продуктивність праці, тис.грн/особа	190	228	239	270	298	107,44	56,44%

Джерело : складено автором за даними балансу та фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця»

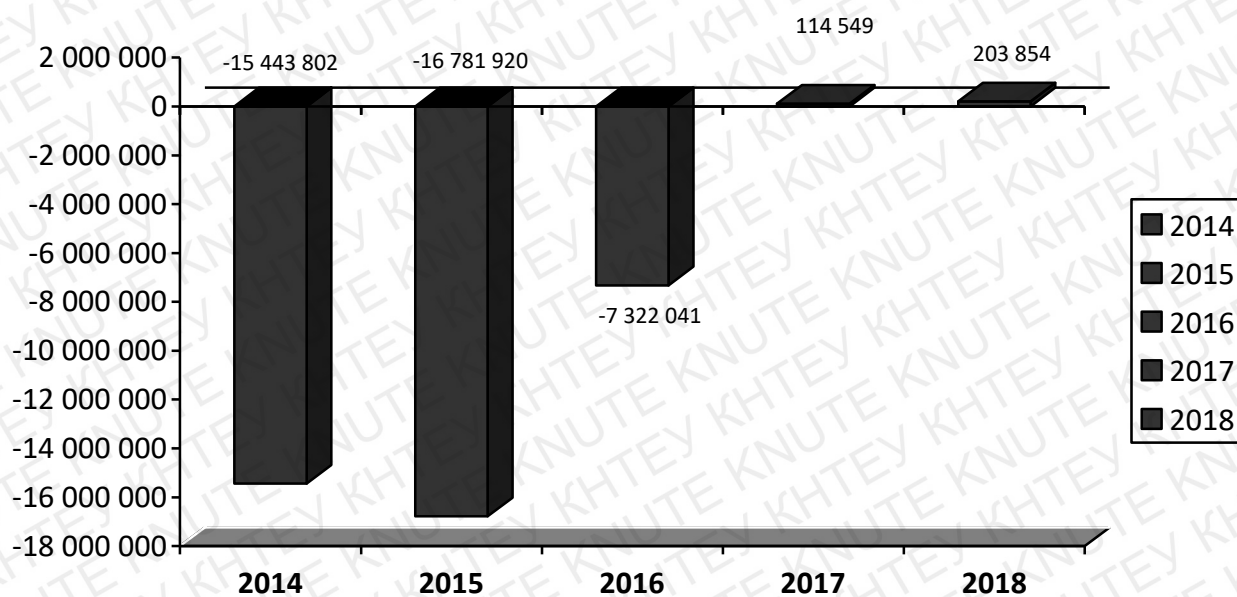


Рис.1.6. Динаміка чистого доходу від надання послуг, 2014-2018 р.р., тис. грн.

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Отже, діяльність ПАТ «Укрзалізниця», в 2014-2015 роках була збитковою, після реорганізації, в 2015 році компанія отримала прибутки, але внаслідок підвищення тарифів та цін постачальників, в 2016 році компанія знов працювала збитково, але внаслідок підняття тарифів компанії, в 2018 році було отримано прибуток 203854 тис.грн.

Основними причинами, що вплинули на фінансовий стан компанії стали: напруженість у геополітичних відносинах з Російською Федерацією; високий рівень інфляції, зростання цін на послуги постачальників; прискорення трудової еміграції та низький рівень залучення інвестицій.

Розглянемо рентабельність роботи ПАТ «Укрзалізниця» в 2014-2018 роках (табл.1.3).

З табл.1.3 бачимо, що ефективність власного капіталу в 2018 році виросла на 100,17% та склала 0,1.

Рентабельність продукції та послуг збільшилась за 5 років на 100,75% та склала 0,25.

Таблиця 1.3

Динаміка рентабельності ПАТ «Укрзалізниця» в 2014-2018 р.р.

Показник	Роки					Відхилення 2018/2014	
	2014	2015	2016	2017	2018	"+,-"	%
Рентабельність власного капіталу, %	-55,61	-7,69	-3,47	0,05	0,10	55,71	100,17%
Рентабельність продукції та послуг, %	-33,68	-37,46	-11,50	0,17	0,25	33,93	100,75%
Рентабельність продажу %	-31,23	-27,91	-11,00	0,15	0,24	31,47	100,78%

Джерело: складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Рентабельність продаж збільшилась за 5 років на 100,78% та склала 0,24.

Отже, ПАТ «Укрзалізниця» працювала рентабельно тільки в 2016 та 2018 роках.

Висновки до розділу 1

На міжнародному ринку залізничних перевезень лідерами за обсягами перевезень є регіони Азія, Океанія, Близький Схід. Азіатсько-Тихоокеанський регіон був найбільшим регіоном на світовому ринку залізничних перевезень, на його частку припадало 34% ринку в 2018 році.

Світовий ринок залізничних вантажних перевезень в 2018 році оцінювався в 302,05 млрд доларів США.

В пасажирських перевезеннях у розвинених країнах виділяється два сегменти: комерційний і соціально значимий.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує майже 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту.

Діяльність ПАТ «Укрзалізниця», в 2014-2015 роках була збитковою, після реорганізації, в 2015 році компанія отримала прибутки, але внаслідок

підвищення тарифів та цін постачальників, в 2017 році компанія знов працювала збитково, але внаслідок підняття тарифів компанії, в 2018 році було отримано прибуток 203854 тис.грн.

Було виявлено, що в період 2014-2018 роки ПАТ «Укрзалізниця» працювало рентабельно тільки в 2016 та 2018 роках.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АТ «РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНА ЗАЛІЗНИЦЯ»

2.1 Діагностика зовнішнього середовища АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» є однією з провідних територіальних філій в транспортній інфраструктурі держави. Біля 20% основних виробничих фондів ПАТ «Укрзалізниця» знаходиться у віданні цієї регіональної філії.

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» обслуговує територію з розвинутою промисловістю і інтенсивним сільським господарством. Серед відправляємих вантажів перше місце займають мінеральні будівельні матеріали (майже 47%), на слідуючих місцях – продукція харчової промисловості (цукор, борошно, комбікорм) та сільського господарства (цукровий буряк), а в прибуваючих – кам'яне вугілля, лісові вантажі, нафтопродукти та чорні метали.

У загальному обсязі перевезень 78% складає транзит. Головні транзитні вантажі – залізна руда, нафтопродукти, кам'яне вугілля, чорні метали, будівельні матеріали, продукція сільського, лісового господарств, промисловості. У теперішній час функціонують ряд міждержавних транспортних коридорів, які проходять через територію залізниці.

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» надає комплекс транспортно – експедиційних послуг, пов'язаних з організацією вантажних перевезень (дод.Б).

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» займає друге місце по обсягу перевезень серед шести філій ПАТ «Укрзалізниця». В загальному

обсязі вантажних перевезень України кожна шоста тонна припадає на частку Регіональної філії «Південно-Західної Залізниці».

Біля третини від загального об'єму пасажирообігу України забезпечується залізничниками Регіональної філії «Південно-Західна залізниця», в тому числі значна частка міжнародних перевезень.

Основними завданнями Залізниці є забезпечення транзитних перевезень, як внутрішньодержавних так і міждержавних в напрямленні країн Євросоюзу.

Найбільшими перевізниками залізниці є ТОВ «ІНЖЕРІНГ», ТОВ «Мелагрейн», ТОВ «ТЕП Траско», ТОВ «АЛЬЯНС ОЙЛ УКРАЇНА», ТОВ «Західна нафтогазова компанія», ТОВ «УКрТрансОіл-2009», ТОВ «ВОГ ТРЕЙДИНГ», ПП «Окко-Бізнес», ТОВ «Перша логістична компанія».

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» обслуговує 8 областей регіону центральної та північно-східної частини України: Київську, Чернігівську, Сумську, Житомирську, Хмельницьку, Вінницьку, Полтавську та Черкаську області з населенням близько 20 млн. чоловік.

Географічне положення і конфігурація напрямків і дільниць Залізниці визначають її велике транзитне значення. «Південно-Західна залізниця» зв'язує залізниці України з залізницями країн Євросоюзу через 6 прикордонних переходів. Основними завданнями Залізниці є своєчасне та якісне здійснення перевезень вантажу, пасажирів та вантажобагажу. Функціонує вдень і вночі, не залежить від пори року і атмосферних умов. Допомагає доставляти вантажі у важкодоступні райони.

Стратегічними напрямками розвитку Залізниці є якісне забезпечення перевезень, безпека руху поїздів, зниження негативного впливу транспорту на навколишнє середовище, електрифікація основних напрямків, оновлення рухомого складу, модернізація і придбання нових основних засобів, інформатизація та автоматизація технологічних процесів на залізниці.

Сьогоднішні умови функціонування залізничного транспорту та мінливість зовнішнього середовища ставлять перед ним нові вимоги. Зовнішнє середовище залізниці складається з таких факторів: економічні, екологічні, політичні, правові та соціальні.

Економічні фактори

Фактори, що входять в групу економічних, на сучасному етапі проявляються таким чином:

- втрата традиційних ринків, у першу чергу блокування російського ринку збуту, зміна напрямків транзиту та втрата значної частки транзитних потоків (із Євросоюзу в країни Митного союзу, транзит Казахстану), зокрема зниження обсягів російського транзиту (80...90 % всього транзиту без трубопровідного транспорту), який протягом останніх років мав тенденцію до зменшення через низьку якість транспортних послуг та не вигідні економічні умови. Це прямо вказує на необхідність підвищення якості перевезень. Наразі виникає необхідність збільшення пропускнуої спроможності та зв'язаності європейського напрямку з метою збереження за Україною її транзитного потенціалу та, безперечно, пошук шляхів для залучення альтернативного транзиту;

- зниження експортно-імпортних операцій загалом, що призвело до зміни пріоритетів розвитку вантажних коридорів;

- зниження обсягів виробництва реального сектору економіки, а відповідно й зниження реального ВВП;

- економічні втрати внаслідок анексії АР Крим й деградації структури господарської системи двох східних регіонів;

- тривала девальвація національної валюти стала наслідком невідповідності тарифів на внутрішні прямування з вартістю перевезень;

- неодноразове подорожчання продукції для потреб галузі, зокрема підвищення цін на енергоносії та ремонт рухомого складу й інфраструктури

призвело до зростання витрат галузі та, відповідно, підвищення собівартості перевезень;

- зменшення обсягів перевезень при зменшенні статичних показників транспортної інфраструктури – зменшенні довжини залізничної мережі, руйнуванні вокзалів, станцій, мостів, пішохідних переходів, шляхопроводів, пасажирських та вантажних вагонів, тепловозів, службових будівель тощо потребує оптимізації перевізних процесів та максимального використання наявних ресурсів в умовах подальшого реформування галузі;

- відбулося скорочення обсягів інвестицій через дуже повільні темпи просування реформування, а також несприятливий інвестиційний клімат, що призводить до постійної нестачі інвестиційних ресурсів;

- спостерігається зменшення фінансових можливостей населення, що має наслідком низький пасажиропотік та вимагає збереження цінової доступності;

- тощо.

Такий прояв факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту негативним чином відбивається на його функціонуванні та потребує підвищення експлуатаційних можливостей та конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень.

Екологічні фактори

Нині природоохоронна діяльність «Укрзалізниці» здійснюється відповідно до державної стратегії України у сфері охорони довкілля і забезпечення сталого розвитку у взаємозв'язку з економічними та екологічними пріоритетами, а також у відповідності до вимог Закону України «Про охорону навколишнього середовища».

Існують такі тенденції впливу екологічних факторів: земельні ресурси під будівництво та розвиток залізничного транспорту використовують неекономно; корисні копалини освоюються повільно: шельф Чорного моря, видобуток урану та золота, видобуток сланцю для виготовлення з нього

побутового газу; в країні існує потреба в енергетичних ресурсах: газі, нафті та вугіллі для потреб промисловості; низькопродуктивне сільське господарство; значну частину сільськогосподарських земель не задіяно; ліси спостерігаємо в занедбаному стані, їх безсистемно вирубують, а вони слабо відновлюються; флора і фауна знищується, зовсім щезають окремі їх види, які занесені в Червону книгу; недостатньо на території України рекреаційних зон для населення та заповідників; забруднення повітряного басейну в багатьох районах країни перевищує допустимі норми; відновлення забрудненого природного середовища в багатьох випадках не здійснюється.

Протягом 2013 року у м.Вінниця стаціонарними джерелами викинуто 2947,8 т забруднюючих речовин; м.Жмеринка – 105,2 т; м.Козятин – 861,8 т; м.Ладизин – 125261,8 т, м.Могилів-Подільський – 652,7 т та м.Хмільник – 496,1 т. Обсяги викидів зросли по всіх містах, крім м. Вінниця та м. Жмеринка (дод.А). Найвища щільність викидів забруднюючих речовин в розрахунку на квадратний кілометр припадає на місто Ладизин – 1407,4 т, та на місто Козятин – 71,8 т. На душу населення в середньому по області припадає 92,2 кг викинутих у повітря шкідливих речовин.

Політичні фактори

Політичні фактори, що впливають на конкурентоспроможність залізниці:

- негативний фон України на міжнародній арені - зростання напруженості у відносинах з Росією, що приводить до скорочення та зміни напрямів пасажиропотоків;
- зміна конфігурації доставки вантажів;
- виконання гуманітарної місії;
- зміна акцентів електрифікації;
- приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення.

Правові фактори: наявність неузгодженостей з міжнародним транспортним правом.

Побудова нового рівня взаємовідносин Укрзалізниці з державою є однією з необхідних умов, особливо щодо виконання обов'язків, оскільки Укрзалізниця виконує свої обов'язки з перевезень за соціально низькими тарифами і на пільгових умовах, тоді як держава не фінансує оновлення рухомого складу, як це передбачено законодавством. Недостатня компенсація витрат на перевезення пасажирів пільгових категорій – одна з причин збитковості пасажирських перевезень. Тарифи на ці перевезення, що регулюються державою, затверджуються на рівні, що не тільки не забезпечує прибутковість перевезень, але й не відшкодовує витрат залізниць на здійснення цих перевезень. Норма законодавства про відшкодування різниці в тарифах, затверджених нижче економічно обґрунтованого рівня органами, що встановили ці тарифи (ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт»), не працює [8].

Соціальні фактори

- Соціальні фактори, що впливають на конкурентоспроможність залізниці:
 - потреби населення України в пасажирських та вантажних перевезеннях не повністю задовольняються;
 - якість обслуговування пасажирів на залізниці не завжди задовільна;
 - невисока якість інформаційного забезпечення пасажирів та населення щодо графіків руху поїздів, умов перевезення вантажів і пасажирів, можливих варіантів зручних пересадок,
 - порушення графіка руху поїздів;
 - незадовільна безпека населення на переході та переїздах залізничних колій;
 - недостатньо уваги приділяють шумозахисту населення та довкілля від рухомого складу залізниць.

Отже, кожна складова, а саме: економічна, екологічна та соціальна, ставить певні вимоги до залізничного транспорту, а той, своєю чергою,

ставити свої вимоги. Тільки тоді, коли ці вимоги будуть взаємозадоволеними, збалансованими, внутрішнє середовище буде знаходитися в стані гомеостазу, тобто рівноваги між процесами, що відбуваються всередині системи, та процесами, що відбуваються у навколишньому середовищі. Йдеться про досягнення рівноваги відкритої системи у процесі її взаємодії зі зовнішнім середовищем.

Отже, на обсяг перевезень постійно впливають певні макроекономічні, мікроекономічні та експлуатаційні фактори. Дію таких факторів на АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» розглянемо в дод.В.

Отже, ефективність діяльності компанії АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» в сучасних ринкових умовах значною мірою залежить від факторів зовнішнього середовища. Основним завданням менеджменту АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» в умовах ринку є вибір оптимальної стратегії розвитку на міжнародних ринках, з урахуванням всіх факторів зовнішнього середовища.

2.2. Оцінка рівня конкурентоспроможності АТ Регіональна філія Південно-Західна залізниця

За обсягами пасажирообороту найбільшим та найпотужнішим конкурентом залізниці є автомобільний транспорт. За даними Держслужби статистики за січень-вересень 2018 року залізничний транспорт за пасажирооборотом напрацював 218,33 млрд. пас.-км. (28 %), у той час як автомобільний транспорт напрацював 258,25 (33 %).

Для того щоб оцінити основні можливості ПАТ «Укрзалізниця» та його сильні сторони перед конкурентами використовують ситуаційний аналіз. Аналіз SWOT (аналіз ситуаційний) є одним з етапів процесу планування, на якому здійснюється оцінка зовнішнього та внутрішнього середовища

організації [2]. SWOT-аналіз АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» наведено в дод.Г.

Проведений аналіз дозволяє констатувати, що ПАТ «Укрзалізниця» повинна активно використовувати своє вигідне географічне положення, розгалуженість мережі для того щоб не лише стати лідером на українському ринку, а й вийти на ринки європейських країн. Посилення фінансових інвестицій в галузь допоможе оновити застарілий рухомий склад, стати більш конкурентоспроможним на ринку послуг з перевезення та зменшити ризики виникнення аварій внаслідок зношення основних фондів.

Укрзалізниця має досить низькі фінансові результати порівняно з показниками європейських країн, а також російського залізничного транспорту. Показник частки EBITDA на одного працівника в ПАТ «Укрзалізниця» в понад 7 разів нижчий, ніж аналогічний показник німецького залізничного транспорту, і в понад 4 рази нижчий, ніж російського.

Основні причини наявного фінансового стану - це неефективність управління ресурсами залізничного транспорту, низькі тарифи, які не дозволяють інвестувати в рухомий склад та інфраструктуру, і корупційна складова. Під впливом цих факторів держава й бізнес не можуть акумулювати достатній розмір інвестицій і державних видатків на стратегічні та інфраструктури проекти. Як наслідок, виробництво у країні не зростає, як і добробут населення. Тобто іншими словами, не інвестуючи в залізницю тепер, ми втрачаємо можливості нормального та стабільного розвитку країни в перспективі.

Залізничний транспорт є стратегічним пріоритетом серед інших видів транспорту України, оскільки бере безпосередню участь у перевезенні пасажирів та вантажів. Домінування залізниці в транспортній інфраструктурі успадковане Україною від Радянського Союзу. Перевага цього виду транспорту була зумовлена плановою економічною системою та потребами військового сектору у мобільному транспортуванні.

За даними звіту про глобальну конкурентоспроможність (Global Competitiveness Report 2018), розрахованого за методикою Всесвітнього економічного форуму, Україна посідала 23 позицію серед 140 країн у рейтингу щільності залізничних шляхів (35,8 км шляхів/км²) порівняно з 93,4 км шляхів/км² у Німеччині (5 позиція), 58,9 км шляхів/км² у Польщі (12 позиція), 54,7 км шляхів/км² у Франції (15 позиція) і 55,7 км шляхів/км² у Італії (14 позиція).

Водночас за ефективністю послуг залізничного транспорту (Efficiency of train services) 2018 р. Німеччина займала 9 позицію, Франція -14 позицію, Україна - 37 позицію. Це свідчить про те, що залізничний транспорт в Україні при наявній розгалуженій інфраструктурі надає менш якісні послуги, ніж європейські країни.



Рис. 2.1. Порівняння щільності залізничних колій, 2018 р., км доріг/1 км²

Джерело: складено за даними офіційного сайту

<https://www.statista.com/markets/> [20]

Залізничний транспорт України на 2017 рік забезпечив 81% вантажообігу (192 млрд ткм) та здійснив 65% вантажоперевезень (339 млн т).

Укрзалізниця є одним із найбільших роботодавців, що забезпечує роботою 263 тис. працівників станом на 1 грудня 2018 року, а також одним із найбільших вантажних та пасажирських перевізників. Залізничний монополіст 2017 року контролював 81 % та 50 % перевезень відповідно. Компанія має в розпорядженні 3,9 тис. одиниць локомотивів, а також понад 65 тис. вантажних вагонів станом на 31.12.2017.

Тож Укрзалізниця має стратегічне значення для економіки - сплачені податки та збори до Державного бюджету України становлять 17,5 млрд грн за 2017 рік. Використовуючи залізничну інфраструктуру, експортери можуть поповнювати ВВП України. Однак неефективність роботи залізничного транспорту призводить до збільшення логістичних витрат, що спричиняє здорожчання продукції, зменшення її конкурентоспроможності на глобальних ринках.

Загальна структура доходів УЗ та структура доходів за вантажними перевезеннями наведена на рис.2.2.

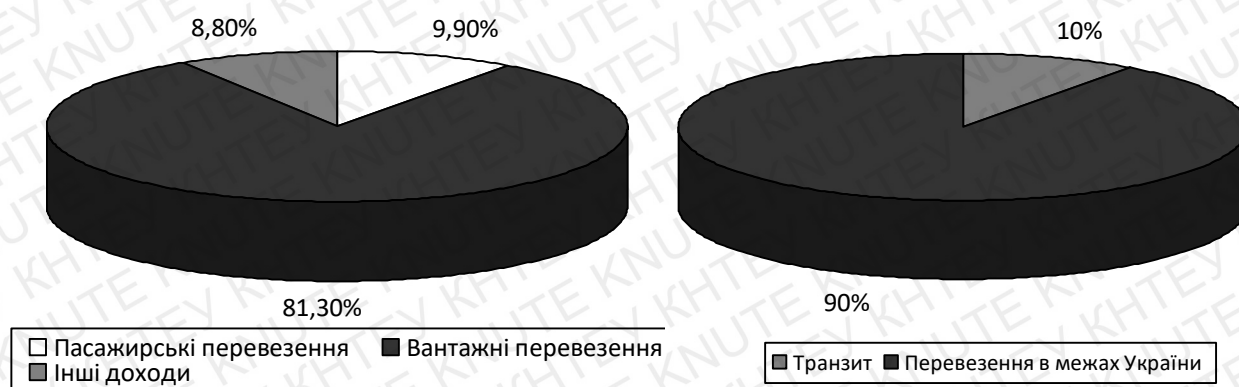


Рис.2.2. Загальна структура доходів УЗ та структура доходів за вантажними перевезеннями, 2017 р. %

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Згідно з рис.2.2, пасажирські перевезення створюють близько 10 % загальних доходів, вантажні перевезення - понад 81 %, інші етапі доходів становлять до 9 %. Найважливіша структура доходів має високу чутливість до зміни

кон'юнктури на вантажні перевезення і може призвести до недоотримання доходів Укрзалізницею.

Аналіз структури вантажних перевезень (рис.2.2) вказує на те, що 90 % доходів отримуються внаслідок здійснення перевезень вантажів територією України, а інші 10 % надходять від міжнародного транзиту вантажів.

На ринку залізничних перевезень Державна адміністрація залізничного транспорту України, якій підпорядкована АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця», не має конкурентів, тому АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» виступає природним монополістом у тих областях, які обслуговує: Київській, Чернігівській, Сумській, Житомирській, Хмельницькій, Вінницькій.

Залізничний транспорт неможливо розглядати незалежно від автомобільного та річкового. Потрібно обов'язково врахувати можливу конкуренцію між різними видами транспорту. На ринку вантажних перевезень України автомобільний транспорт є основним конкурентом залізничного; у майбутньому таким конкурентом може стати й річковий транспорт.

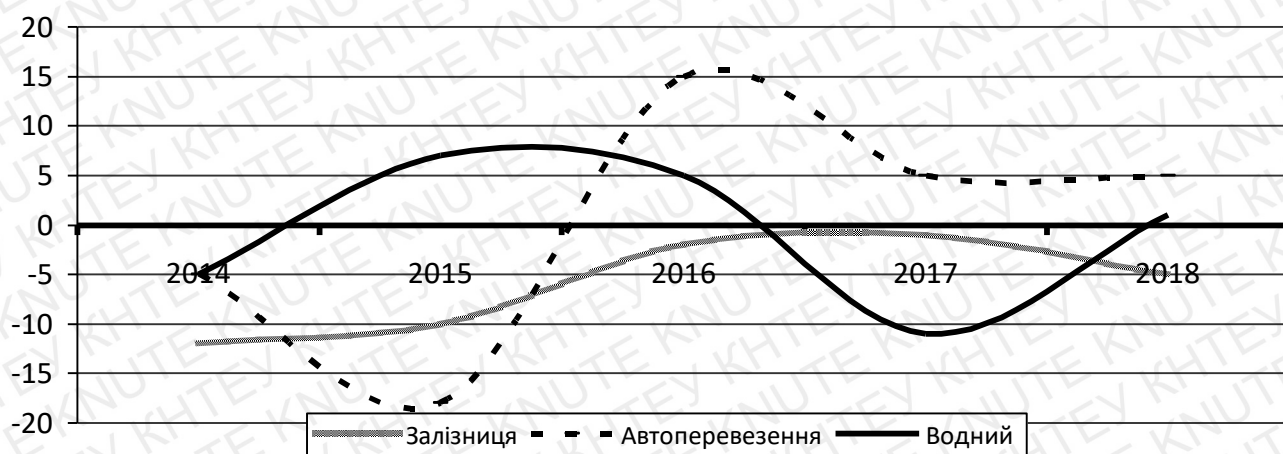


Рис. 2.3. Темпи росту обсягів перевезень за основними видами транспорту, за період 2014-2018 рр. %

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Рис. 2.3 свідчить про те, що за період 2014-2017 років темпи зростання обсягів вантажних перевезень автомобільним транспортом стали помітно вищими й у 2016-2017 рр. складають 5% на рік. Водночас залізничний транспорт має від'ємні темпи зростання обсягів вантажних перевезень, починаючи з 2014 року.

Однією з основних причин такої динаміки є проблеми української залізниці (дефіцит вагонів, тяги, знос інфраструктури), унаслідок чого частина вантажних перевезень переорієнтувалася на автомобільний транспорт. Якщо залізничний транспорт у 2017 році перевозить переважно товари з низькою доданою вартістю (зазвичай це сировинні матеріали, як-то руди, вугілля, метали), то автотранспорт - товари з високою доданою вартістю (сільськогосподарська продукція, харчові вироби та продукти нафтопереробки).

Окрім того, водний транспорт застосовують для комбінованих вантажів, які можуть бути завантажені в контейнери.

Узагальнюючи, нині залізницею перевозять масові вантажі, транспортування яких можливе виключно вантажними вагонами. Водночас автомобільний транспорт є гнучкішим щодо товарів, які ним перевозяться. Автономність роботи, широкий сегмент споживання та низька концентрація ринку дозволяють автомобільним перевізникам розвиватися більш вільно, аніж залізниці, у галузі якої існує монополія на колії у вигляді державної компанії. Одним із ключових факторів для вантажовідправників є своєчасність та повнота виконання обсягів перевезень, а також можливість оперативно планувати графік поставок.

В Укрзалізниці замовлення на перевезення формуються на місяць уперед, тоді як перевезення автотранспортом можна запланувати й виконати протягом декількох днів. Як наслідок, протягом наступних років усе більше споживачів можуть розглядати автомобільний транспорт як кращу альтернативу залізничному, що призведе не лише до втрати залізницею її

частки на ринку перевезень, а й до неспроможності вийти на нові сегменти ринку.

Тарифна політика залізничного транспорту залежить від виробничої товарної структури України. Станом на 2018 р. в Укрзалізниці діють 4 вантажних тарифи: тарифи першого (перевезення залізної руди, вугілля, марганцева руда, вапно, глина, цемент тощо), другого (зерно кокс, лісові матеріали, сира нафта тощо) і третього (чорні метали, світлі нафтопродукти тощо) класів вантажів, а також позакласні (щебінь, грандвідсів, шлаки, сіль) вантажі (рис.2.4). Слід зазначити, що частка першого класу в загальній структурі вантажообігу 2017 р. становила понад 60 %, тоді як другого класу менше ніж 20 %, третього - менше ніж 10 % і позакласних вантажів менше ніж 10 %.

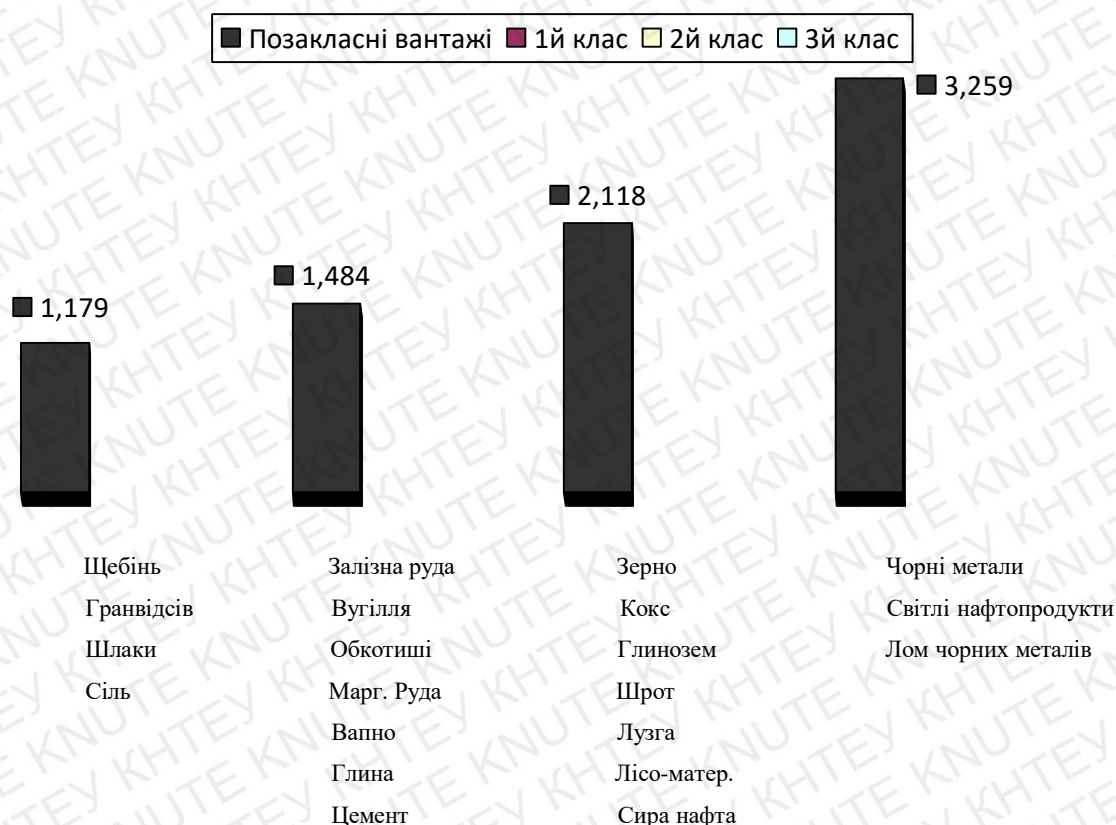


Рис. 2.4. Дискримінація окремих класів вантажів за рахунок тарифу на перевезення в 2018 році

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Динаміка зміни тарифів за класами вантажів з 2013 по 2017 роки чітко демонструє загальну тенденцію, яка склалася на ринку перевезень. У 2015 році спостерігалось пікове зростання за усіма класами, проте вже 2017 року значення нормалізувалися й загалом повернулися до рівня 2013 року. Пікове зростання тарифів відбулося в сегменті зернових культур (33 % протягом двох років), а найбільших змін за останні 4 роки зазнав сегмент залізної руди.

Оскільки тарифи є одним з ключових джерел доходів залізничного транспорту, від них прямо залежить рентабельність діяльності перевізника. В Україні тарифи на залізничні перевезення є набагато нижчими за тарифи європейських країн. Зокрема, у 2017 році вони були у 3 рази нижчими, ніж у Німеччині, та приблизно у 2 рази нижчими, ніж у Польщі. Вища плата за послуги дозволяє європейським перевізникам реінвестувати отримані доходи в розширення і модернізацію колії, що призводить до зростання якості надання сервісів. Аналізуючи іноземну практику, підняття тарифів є необхідним заходом для України, а зростання виручки дозволить вкладати більше коштів у оновлення залізничних колій.

У жовтні 2018 року Укрзалізниця оголосила про чергове підвищення тарифу на перевезення зерновозами. За проектом фінансового плану на 2019 рік Укрзалізниця передбачає поступове підвищення тарифів на вантажні перевезення: на 16,6 % із лютого 2019-го, на 2,5 % із квітня, 5 % із липня й на 7,5 % із жовтня 2019 року. Таке підвищення не є достатнім для забезпечення необхідного розміру інвестицій у залізничний транспорт.

Стан і обсяг парку вантажних вагонів є одним із найважливіших факторів ефективної роботи залізниці.

Згідно з рис. 2.5, Україна має в 4,5 рази більше вантажних вагонів, ніж Білорусь, та в 6 разів менше, ніж РФ. Загальний обсяг вантажного парку в Україні протягом останніх років мав спадну тенденцію (12 % на рік), що викликано поступовим виведенням із експлуатації вагонів через досягн

ення критичного віку, списанням неробочих вагонів замість капітального ремонту та недостатньою закупівлею нових вагонів для покриття попиту з боку бізнесу.

■ Порівняння загального парку вагонів України і країн СНД, станом на 01.12.2018, тис. од



Рис. 2.5. Порівняння загального парку вагонів України і країн СНД, станом на 01.12.2018, тис. од

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Укрзалізниця була й залишається найбільшим власником парку вантажних вагонів в Україні, проте її частка протягом останніх 2 років зменшилася на 2,5 % відносно парку вантажних вагонів у приватній власності і становить 61% (рис.2.6).

Отже, аналіз діяльності приватних перевізників є ключовим у формуванні прогнозів для залізничної галузі. До найбільших приватних компаній у сфері залізничних перевезень відносяться ТОВ «Лемтранс», ТОВ «Укрметалургтранс», ПрАТ «Укренерготранс», ДП «Трансгарант-Україна» та ТОВ «Металургтранс».

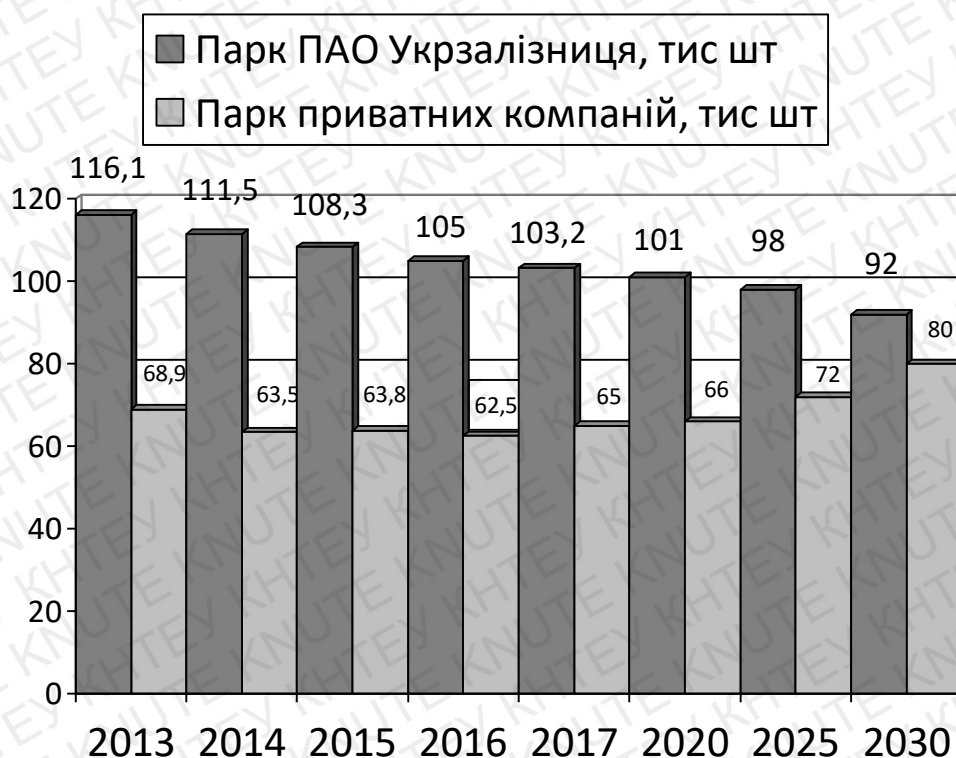


Рис. 2.6. Співвідношення парків АТ «Укрзалізниця» і приватних компаній з прогнозом до 2030 року, тис шт

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Найбільшим приватним перевізником є ТОВ «Лемтранс», залізничний парк якого становить понад 20 тис. напіввагонів. Значимість приватних перевізників для держави полягає в тому, що вагони таких компаній мають нижчий рівень зносу (наприклад ТОВ «Лемтранс» має 43 % вагонів у власному парку, вік яких не перевищує 5 років), і приватні перевізники впливають на демонополізацію ринку, знижуючи вартість перевезень для бізнесу та покращуючи якість послуги перевезення загалом.

Основною загрозою розвитку парку приватних перевізників є зменшення кількості локомотивів Укрзалізниці при збільшенні попиту на вагони з боку бізнесу. Станом на 1 серпня 2018 року через відсутність тяги в Україні простоювало приблизно 2000 вагонів. Таким чином, ефективність використання вагонів значно знижується, що робить інвестиції в оновлення приватного вагонного парку нерезультативними.

Загалом структура вантажного парку України у 2018 році виглядає таким чином: найбільшу частку, як у парку Укрзалізниці, так і в приватному, станом на жовтень 2018-го займають піввагони (близько 53 % всіх наявних вантажних вагонів в Україні), а цистерни й зерновози посіли друге місце (по 11% парку відповідно). Основною причиною лідерства піввагону є його здатність перевозити одразу декілька класів вантажів: вугілля, руда, щебінь і подібне.

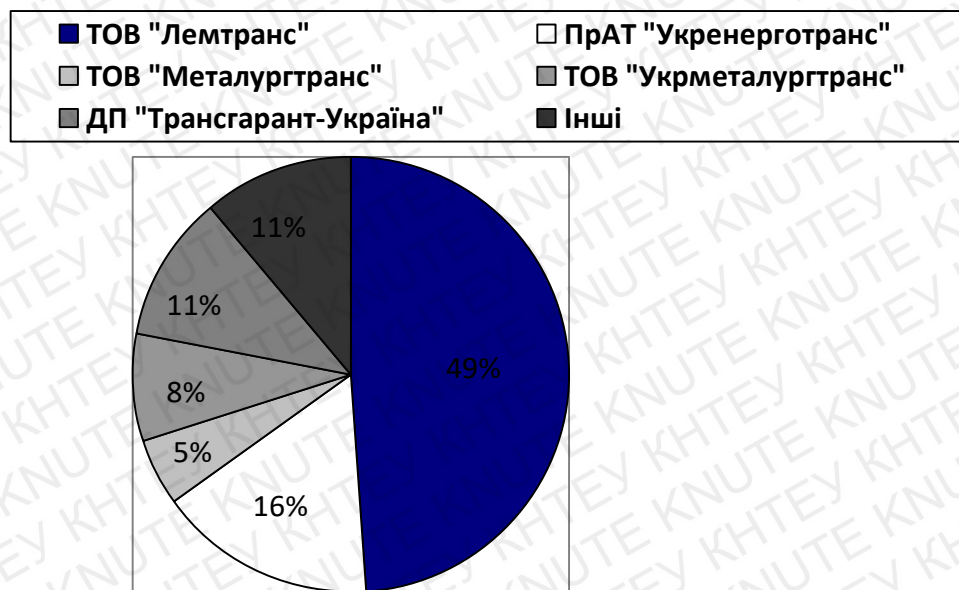


Рис. 2.7. Структура найбільших приватних перевізників за розмірами вагонних парків, 2017 р. %

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Одним із основних факторів, що впливають на зміни в структурі парку, є його моральний і фізичний знос. Середній термін експлуатації вантажного вагону становить від 27 до 30 років, проте слід зважати на те, що різні класи вантажних вагонів мають різний термін експлуатації (рис.2.8).

Аналіз вагонного парку Укрзалізниці показує, що частка вантажних вагонів компанії з простроченим терміном експлуатації вища, ніж частка вагонів, які перебувають в рамках терміну експлуатації. Зокрема, 4 з 5 основних видів вантажних вагонів Укрзалізниці переважно прострочені.

Щодо ключових видів вагонів, а саме напіввагонів і зерновозів, відсоток одиниць з перевищеним терміном експлуатації складає 72 % і 86 % відповідно, що значно впливає на здатність Укрзалізниці доставляти товари цими вагонами.

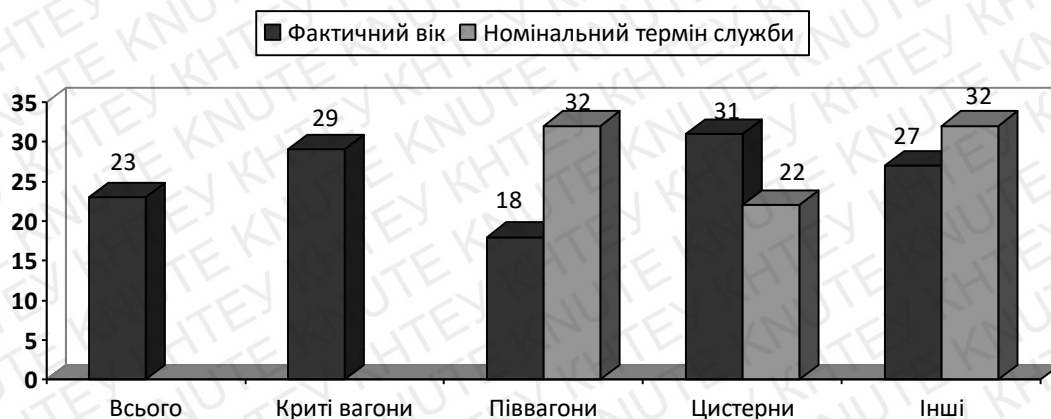


Рис. 2.8. Загальний середній вік вагонів в Україні, станом на 31.10.2018 року, роки

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Отже, проведемо узагальнену оцінку рівня конкурентоспроможності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» (табл.2.1).

Таблиця 2.1

Оцінка рівня конкурентоспроможності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»

Показники	Вагомість параметра	2016	2017	2018
Фінансовий стан	0,20	2	2	2
Тарифна політика	0,15	2	2	3
Обсяги рухомого складу	0,10	5	5	5
Технічний стан рухомого складу	0,10	3	3	3
Обсяги перевезень, % до загальних перевезень в країні залізничним транспортом	0,20	5	4	4
Рівень розвитку логістики	0,10	2	2	3
Конкуренція з боку приватних перевізників	0,15	5	4	4
Інтегральний показник конкурентоспроможності	1,00	3,45	3,10	3,35

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

З табл.2.1 бачимо, що АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» має середній рівень конкурентоспроможності, 3,35 балів з 5 в 2018 році.

Складемо багатокутник конкурентоспроможності для АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» на основі таблиці 2.1.

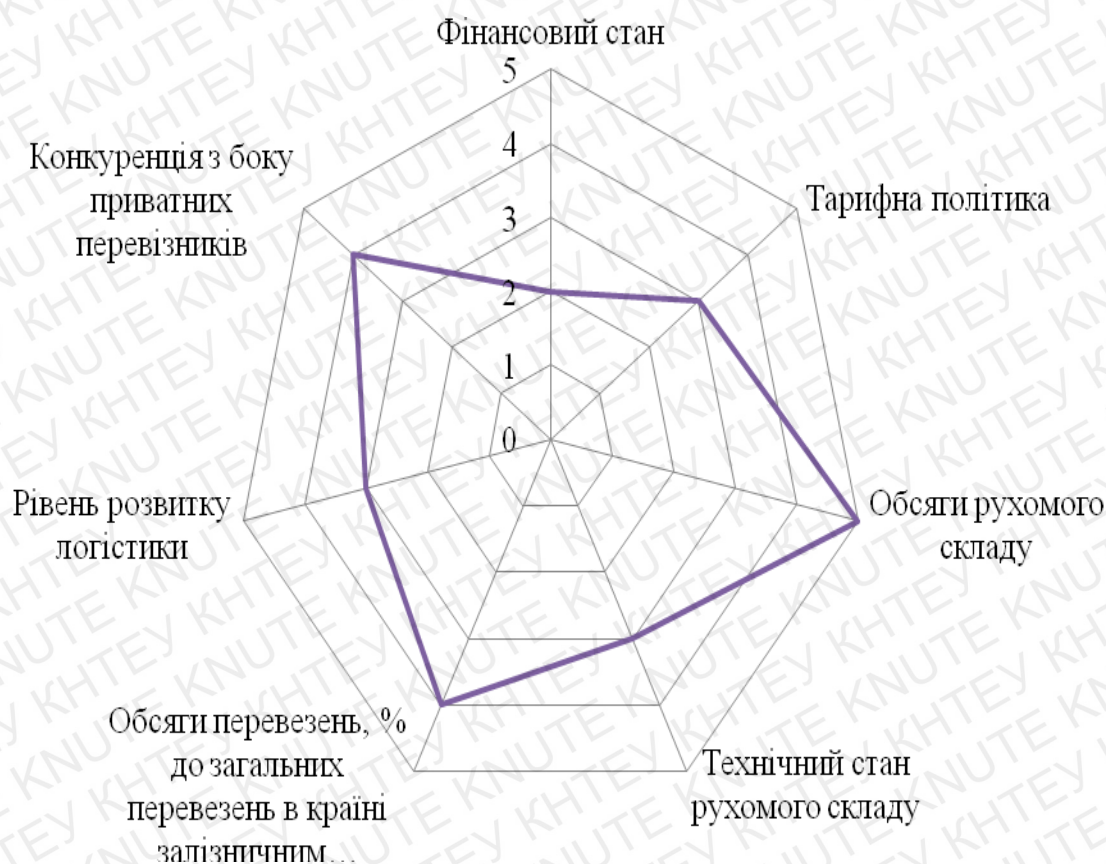


Рис.2.9. Багатокутник конкурентоспроможності для АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»

Джерело : складено за даними офіційного сайту <http://uz.gov.ua/> [18]

Отже, сильними сторонами в формування конкурентоспроможності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» є обсяг рухомого складу та обсяги перевезень.

Висновки до розділу 2

Ефективність діяльності компанії АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» в сучасних ринкових умовах значною мірою залежить від факторів зовнішнього середовища. Основним завданням менеджменту АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» в умовах ринку є вибір оптимальної стратегії розвитку на міжнародних ринках, з урахуванням всіх факторів зовнішнього середовища.

АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» має середній рівень конкурентоспроможності, 3,35 балів з 5 в 2018 році.

АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» має такі конкурентні переваги як обсяг рухомого складу та обсяги перевезень, здійснених рухомими складами АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця».

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖОСТІ АТ «РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНА ЗАЛІЗНИЦЯ»

3.1. Розробка комплексу заходів підвищення конкурентоспроможності АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»

На сучасному етапі розвитку ринкових відносин серйозні вимоги висуваються до транспортного комплексу, особливо до ринку операторів рухомого складу, які полягають у підвищенні рівня його експлуатаційної діяльності.

Реформа залізничної галузі – один з пріоритетних напрямків роботи Міністерства інфраструктури. Головною метою змін є лібералізація ринку залізничних перевезень та запровадження ринкової моделі функціонування галузі. Міністерство розробило проект Закону «Про залізничний транспорт», який впровадить новий підхід до організації перевезень: лібералізує ринок залізничних перевезень, кардинально змінить принципи тарифоутворення, введе поняття соціальних перевезень. Ці заходи сприятимуть розвитку конкуренції та покращенню інвестиційної привабливості галузі.

Створення конкурентних відносин на транспорті, особливо залізничному, полягає насамперед у реалізації механізму лібералізації доступу. Коли кожне підприємство, оператор, що відповідає встановленим вимогам має можливість реалізовувати експлуатаційну діяльність на маршруті, використовуючи певну залізничну інфраструктуру. Складним питанням, не зважаючи на відповідну Директиву є встановлення плати за доступ до інфраструктури.

Основною метою реформування залізничного транспорту є розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень та підвищення ефективності

діяльності галузі. Основні напрямки реформування залізничного транспорту України представлений на рис.3.1.



Рис. 3.1. Напрямки реформування залізничного транспорту України

Джерело: складено автором за даними офіційного сайту

<https://mtu.gov.ua> [19]

Активізація транскордонного співробітництва пропорційно залежить від наявної інфраструктури, яка повинна забезпечити по можливості

найширший спектр маркетингових послуг, консалтингу та логістики. Таким чином, актуальним є належне реформування залізничного транспорту відповідно до стандартів ЄС та його облаштування відповідно до сучасних європейських стандартів безпеки та якості надання послуг.

Отже, активізація єврорегіонального співробітництва може стати ефективним засобом імплементації зазначеної частини Угоди про асоціацію між Україною і ЄС за умови створення належного законодавчого, інституційного та економіко-організаційного поля.

Директиви ЄС накладають вимоги щодо обмеження управлінської моделі залізничного транспорту в країнах, що їх імплементували. Основними інструментами, через які впроваджуються норми обмеження управлінської моделі, є: лібералізація, об'єднання мереж, недискримінаційний доступ до інфраструктури.

Всі ці заходи направлені на зменшення ризиків, з якими зіткнулись залізничні компанії європейських країн під час реформування, та зменшення їх впливу на економіку України. Результатом повинна стати поступова та виважена зміна фінансової та організаційної моделі ринку залізничних перевезень.

Процес реформування і розвитку системи залізничного транспорту повинен передбачати інноваційні методи розвитку, що забезпечують конкурентоздатну логістику перевезень, зниження сукупних витрат національної економіки і інтересах суспільства і держави, а також ефективну інтеграцію вітчизняної системи залізничного транспорту в світовий транспортний простір.

Підвищення якості транспортного обслуговування, в першу чергу, відображається на підвищенні завантаження виробничих потужностей і поліпшенні використання оборотних коштів суб'єктів ринку залізничних перевезень.

Поліпшуючи такі показники, як середня тривалість обороту і коефіцієнти оборотності, починається змінюватися структура оборотних коштів.

Скорочення рівня виконання терміну постачання дозволяє підприємству-вантажодержувачеві збільшити число виробничих циклів за одиницю часу, в результаті чого відбудеться зростання річного прибутку.

У нових умовах господарювання виникає потреба використання інших способів і технологій доставки вихідної сировини, напівфабрикатів та готової продукції, що базується на концепції логістики. Даний підхід до економічної оцінки виробничо-транспортно-збутової системи має місце в обов'язковому аналізі всіх систем руху товарів, їхніх зовнішніх і внутрішніх взаємозв'язків на залізницях.

За організацію забезпечення матеріальними ресурсами на залізницях України несе Служба матеріально-технічного постачання. Вона організовує роботи з матеріально-технічного забезпечення служб та структурних підрозділів залізниці товарно-матеріальними цінностями (далі ТМЦ), а саме: узагальнює потребу підприємств залізниці у ТМЦ, проводить моніторинг можливих постачальників продукції, здійснює проведення процедур закупівель та укладання договорів на поставку ТМЦ, а також їх розподіл по залізниці.

Основою матеріальних потоків на залізничному транспорті матеріально-технічна база:

- залізничні колії;
- штучні споруди залізниць;
- станції та розподільчі пункти;
- ремонтне господарство;
- рухомий склад;
- вагони й вагонне господарство;
- локомотиви й локомотивне господарство;

- вантажне й вагонне господарство, товарні контори тощо.

Технічне та технологічне переоснащення і розвиток локомотивного господарства залізниць України – є одним із пріоритетних напрямків роботи залізничної галузі. В цілому стан локомотивного парку відіграє важливу роль у перевізній спроможності залізничного транспорту України, тому зменшення рівня його зношеності є одним зі стратегічних завдань та необхідною умовою задоволення потреб економіки країни у перевезеннях.

Модернізація – це оновлення об'єкта, приведення його у відповідність з новими вимогами і нормами, технічними умовами, показниками якості. Оновлення основних фондів, зокрема парку рухомого складу, є одним із пріоритетів роботи Укрзалізниці.

Гострою проблемою залізничного транспорту України є постійне старіння основних фондів. Станом на кінець 2018 року фізичний знос основних фондів залізниці становить майже 90%, тягового рухомого складу – 94%. Вантажні вагони зношені на 83%, а колійне господарство – на 84,6%.

Одним з основних заходів антикризової програми є економія експлуатаційних витрат. Значний вплив на них робить використання рухомого складу. Його ефективному використанню сприяє організація й впровадження прогресивних технологій, удосконалення технології перевезення пасажирів та вантажів на малодіяльних ділянках. Поліпшення транспортного обслуговування населення в зоні тяжіння малодіяльних ділянок перешкоджає відсутність необхідного рухомого складу - з високими показниками прискорення і уповільнення.

У зв'язку із запровадженням «Програми енергозбереження на залізничному транспорті України», а також з урахуванням «Державна цільова програма реформування залізничного транспорту» та інтенсивності старіння парку рухомого складу (локомотивів та пасажирських вагонів) необхідним є дослідження існуючих варіантів та вибір найбільш оптимальних з них для забезпечення перевезень пасажирів на

вищезазначених ділянках з можливістю використання дизельної та електричної тяги. Вирішення даного питання дозволить значно скоротити витрати паливо-енергетичних ресурсів та дасть можливість зберегти, підтримувати низьконапружені ділянки залізниці в діючому стані та забезпечить обслуговування пасажиропотоку.

Інноваційним рішенням для малодіяльних ділянок у пасажирському русі на залізничному транспорті України може стати експлуатація маломісного рейкового автобусу.

3.2 Прогнозна оцінка ефективності запропонованих заходів для АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»

Рейкові автобуси використовуються на тих маршрутах, де є невеликий пасажиропотік. Укрзалізниця активно продовжує впроваджувати даний найсучасніший вид залізничного транспорту у приміському сполученні. На Львівській залізниці курсує рейсовий автобус за маршрутом Львів-Ворохта, а на Південній залізниці - між містом Суми, Білопільям і Краснопільям.

Обґрунтування доцільності не викликає сумніву, оскільки маломісний пасажирський рухомий склад характеризується економічністю. Пасажиронаселеність такого рухомого складу близька до 100%, що робить його рентабельним засобом переміщення. Крім того, рейкові автобуси є достатньо економічним транспортом.

В Європейських країнах рейкові автобуси (рельбуси) використовуються досить широко. В цих країнах приміські пасажирські перевезення на невеликі відстані практично повністю здійснюються «залізничним трамваем», бо приміське сполучення, яке базується на використанні рейкових автобусів, економічно ефективніше. Незважаючи на свою компактність (два-три вагони), цей рухомий склад може перевозити до 600 пасажирів, розвиваючи швидкість 110-160 км/год. Тим паче, що він за

лічені секунди набирає швидкість і легко гальмує, як і електропоїзд, що є раціональним у приміському сполученні.

Рейковий приміський транспорт має кращі показники порівняно з конкурентами за частотою порушення стабільності руху, кількістю аварій і катастроф та за величиною завданої шкоди суспільству, що робить його найбільш соціально спрямованим та безпечним. Застосування модульних електропоїздів і рейкових автобусів є перспективним у регіонах, схема транспортних вузлів яких має пересічні широтні й меридіональні лінії.

Рейковий автобус PESA 630M (виготівник – ПЕСА Бидгощ) у двовагонному виконанні (2(M+M)) призначений для перевезень пасажирів на неелектрифікованих та малодіяльних ділянках з максимальною експлуатаційною швидкістю до 120 км/год із шириною колії 1 520 мм і має такі технічні характеристики (табл.3.1).

Таблиця 3.1

Технічні характеристики рейкового автобусу

Кількість місць для сидіння	175+3 (відкидні сидіння)
У тому числі головний вагон	178
Максимальна населеність	308
Маса тари вагона, т	58
Максимальна швидкість, км/год	120
Силовий модуль	MAN з гідропередачею EВpо3
Потужність, кВт	2x382
Запас ходу по паливу, км, не менше	1 000

Джерело: складено за даними офіційного сайту <https://mtu.gov.ua> [19]

Рейкові автобуси PESA можуть бути як у 3-, так і в 6-тивагонному виконанні. Недоліком цієї техніки є її висока ціна й відсутність розгалуженої мережі сервісних центрів. Для виправлення цієї ситуації розробляється рейковий автобус з українським двигуном.

Впровадження рейкових автобусів дозволить забезпечити:

- істотне підвищення провізної спроможності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень;
- скорочення часу перебування пасажирів у дорозі й на цій основі задоволення потреб населення у здійсненні поїздок до місця роботи, навчання, лікування, спілкування, відпочинку, а також інших поїздок особистого характеру протягом однієї доби (як правило, у денний час);
- створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг;
- підвищення безпеки руху;
- зменшення негативного впливу транспортного сектору економіки на навколишнє природне середовище;
- зменшення експлуатаційних витрат у разі заміни приміських поїздів з локомотивною тягою.

Серед екологічних результатів слід назвати, зокрема, зменшення забруднення довкілля завдяки ширшому використанню екологічно чистих залізничних перевезень замість автомобільних, які шкідливо впливають на навколишнє середовище.

Розрахунок економічної ефективності залізничних перевезень є одним з основних етапів комерційної діяльності залізниць. Під розрахунком економічної ефективності конкретного рейсу розуміється калькуляція і зіставлення всіх запланованих витрат із очікуваними або фактичними доходами. Результатом подібних досліджень є виявлення економічного результату - прибутку чи збитку.

Метою врахування експлуатаційних витрат перевезень є достовірне визначення фактичних витрат, пов'язаних з рейсами, а також контроль за використанням ресурсів і коштів. Визначення точних витрат по

транспортному засобу на кожному конкретному напрямку дозволяє залізниці з найменшим для себе ризиком удосконалити цінову політику.

Для подальшого розвитку економіки України велике значення має підвищення ефективності міжнародних перевезень. Основною вимогою при обґрунтуванні ефективності розвитку міжнародних перевезень є дотримання інтересів економіки країни, тобто аналізований варіант міжнародних перевезень повинен бути ефективним для економіки країни.

У транспортній галузі експлуатаційні витрати, які включаються в собівартість перевезень, регламентуються типовим Положенням, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 13.09.94 № 476. Відповідно до типового Положення витрати групуються за елементами: матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизація основних фондів та ін.

Світовий ринок залізничних перевезень характеризується значною кількістю чинників, які багато в чому відрізняються від особливостей внутрішньої союзної системи функціонування залізничного транспорту. При виконанні міжнародних маршрутів особливе значення має міждержавне регулювання, різні податки і збори, специфіка експлуатаційних та інших витрат. Реально усвідомивши проблему відсутності загальновизнаного підходу до оцінки комерційної ефективності міжнародних перевезень вантажів, залізниці на рівні своїх планово-економічних служб виробили власні методики розрахунку собівартості міжнародних рейсів.

Однак проблема підвищення ефективності міжнародних перевезень вантажів залізницями постійно вимагає від спеціалістів проведення додаткових досліджень у цій галузі.

Універсальна модель розрахунку економічної ефективності міжнародного рейсу дозволяє вирішити як оперативні, так і стратегічні завдання експлуатації залізничних маршрутів. Під стратегічною функцією розуміється можливість використання моделі з метою визначення

комерційної ефективності експлуатованого або запланованого маршруту. Оперативна функція полягає в систематичному контролі за комерційною ефективністю конкретних рейсів. У цьому випадку розрахунок потрібно виконувати для прямого (експортного) та зворотного (імпортного) напрямків.

Позитивний ефект від міжнародних перевезень є умовою економічної доцільності їх виконання.

Розглянемо варіант для рейсу Київ-Варшава, отже для розрахунку ефективності міжнародних перевезень приймається єдиний норматив економічної ефективності, рівний 0,15. Затрати при визначенні ефективності (Z_e) міжнародних перевезень розраховують за формулою:

$$Z_e = V_e + P_n \times K = 364589 \text{ тис. грн}$$

де V_e - експлуатаційні витрати, пов'язані з міжнародними перевезеннями, грн;

P_n - єдиний норматив економічної ефективності (0,15);

K - капітальні вкладення в основні й оборотні фонди транспортних послуг, грн.

При розрахунку економічної ефективності транспортних послуг порівнюються одержані від них доходи, виражені в іноземній валюті, із затратами на перевезення по тій частині маршруту, яка оплачується в цій валюті, а потім порівнюються затрати і результати за весь шлях перевезення (по території України, за кордоном). В цьому випадку результати враховуються як в національній, так і в іноземній валюті.

При розрахунку ефективності міжнародних залізничних перевезень враховуються безпосередні, супровідні додаткові результати (ефекти) і затрати (збитки).

Також важливе значення має точне формулювання поняття експорту транспортних послуг, експлуатаційних витрат і доходів у іноземній валюті (валютні надходження і платежі).

Поняття «експорт транспортних послуг» на залізничному транспорті включає:

1. Перевезення вантажів іноземних вантажовласників і вантажів української зовнішньої торгівлі.
2. Заправлення іноземних транспортних засобів паливно-мастильними матеріалами, надання технічної допомоги іноземним транспортним засобам, надання послуг екіпажам іноземних транспортних засобів, інші види робіт і послуг, оплачуваних в іноземній валюті.

Показник ефективності експорту (X_e) транспортних послуг з врахуванням перерахунку іноземної валюти в національну:

$$X_e = (B_e - B_z)k_b / Z = 63\%$$

де B_e - валютні надходження від експорту транспортних послуг, інвалюта;

B_z - валютні затрати, інвалюта;

k_b - коефіцієнт переведення іноземної валюти в національну;

Z - затрати в національній валюті, грн.

Поточні витрати і одноразові затрати визначаються при розрахунку економічної ефективності в тій частині, яка оплачується іноземною валютою (забезпечує валютні надходження).

На залізничному транспорті в експлуатаційні витрати по експорту транспортних послуг включаються: основна і додаткова заробітна плата водіїв, відрахування на соціальне страхування, затрати на паливо, мастильні й інші експлуатаційні витрати, поточний ремонт і технічне обслуговування потягів, амортизаційні відрахування, накладні витрати.

По вантажних перевезеннях в експлуатаційних витратах затрати на паливо необхідно визначати за світовими цінами з переведенням у національну валюту за допомогою коефіцієнта:

$$Z_{п} = Z_{пн} \times K_{п} = 36\,459 \text{ тис. грн.}$$

де $Z_{пн}$ - затрати на паливо в національній валюті, грн;

Кп - коефіцієнт переведення національної валюти на паливо в світові ціни.

При експорті послуг залізничного транспорту капітальні вкладення в основні оборотні фонди (k_e) розраховують за формулою:

$$k_e = \frac{C}{t/T} = 2686 \text{ тис.грн.}$$

де C - ціна транспортних засобів, що беруть участь в експорті послуг, і частина нормованих оборотних коштів, пропорційних цій вартості;

t - час роботи транспортних засобів, діб;

T - період роботи транспортних засобів, діб.

В оборотні фонди включаються також нормовані оборотні кошти за витратами в іноземній валюті, які переводяться в національну валюту за допомогою коефіцієнта кв.

На залізничному транспорті валютні надходження розраховуються: при перевезеннях вантажів іноземних власників, включаючи транзитні перевезення по території України, при перевезеннях вантажів зовнішньоторговельних об'єднань, а також виконанні робіт і послуг, наданих іноземним транспортним засобам.

Валютні витрати на залізничному транспорті включають: витрати на заробітну плату персоналу потяга; витрати на відрядження; платежів за паливно-мастильні матеріали; оплату дорожніх зборів; витрати на технічне обслуговування, ремонт рухомого складу; витрати на страхування; витрати на оформлення документів; оплату зборів на митниці; оплату амортизації.

Для визначення ефективності транспортних послуг ($X_{ен}$) на території України і за кордоном використовують формулу:

$$X_{ен} = (V_{чв} \times kv + D_{укртер} + D_{інтер}) / 3 = 256756 \text{ тис. грн.}$$

де $D_{укртер}$ - доходи, отримані за міжнародні перевезення вантажів по території України, грн;

$D_{\text{інтер}}$ - доходи в національній валюті, отримані за міжнародні перевезення вантажів за межами України, грн.

Ефект від транспортних послуг ($E_{\text{тп}}$) розраховується за формулою:

$$E_{\text{тп}} = V_{\text{чв}} \times \text{кв} + D_{\text{укртер}} + D_{\text{інтер}} - Z = 1598 \text{ тис грн}$$

Економічна ефективність рейсу розраховується за формулою:

$$E_{\text{рейс}} = Ц - С - (E_{\text{п.в.}} + E_{\text{зм.в.}}) = 357876 \text{ тис. грн.}$$

де C - собівартість, грн;

$Ц$ - ціна перевезення, грн.

Залізничний транспорт відіграє виключну роль у розвитку економіки будь-якої держави. Здійснюючи перевезення вантажів згідно з потребами виробництва, він забезпечує нормальне функціонування і розвиток всіх його галузей, регіонів та підприємств.

Основними законодавчими актами, що регулюють здійснення міжнародних перевезень залізницями України, є: Статут залізниці України, Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про транзит вантажів», Постанови Кабінету Міністрів України «Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення», «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом», Наказ Міністерства транспорту України «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Про забезпечення охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом», «Про затвердження Тарифів на перевезення вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні» та ін.

Основним інструментом, за допомогою якого вирішуються питання міжнародного співробітництва, у тому числі й у сфері залізничних перевезень, є міжнародні угоди.

Висновки до розділу 3

Реформа залізничної галузі – один з пріоритетних напрямків роботи Міністерства інфраструктури.

Гострою проблемою залізничного транспорту України є постійне старіння основних фондів. Станом на кінець 2018 року фізичний знос основних фондів залізниці становить майже 90%, тягового рухомого складу – 94%. Вантажні вагони зношені на 83%, а колійне господарство – на 84,6%.

Інноваційним рішенням для малодіяльних ділянок у пасажирському русі на залізничному транспорті України може стати експлуатація маломісного рейкового автобусу.

Впровадження рейкових автобусів дозволить забезпечити: істотне підвищення провізної спроможності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень; скорочення часу перебування пасажирів у дорозі й на цій основі задоволення потреб населення у здійсненні поїздок до місця роботи, навчання, лікування, спілкування, відпочинку, а також інших поїздок особистого характеру протягом однієї доби (як правило, у денний час); створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг; підвищення безпеки руху; зменшення негативного впливу транспортного сектору економіки на навколишнє природне середовище; зменшення експлуатаційних витрат у разі заміни приміських поїздів з локомотивною тягою.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

На міжнародному ринку залізничних перевезень лідерами за обсягами перевезень є регіони Азія, Океанія, Близький Схід. Азіатсько-Тихоокеанський регіон був найбільшим регіоном на світовому ринку залізничних перевезень, на його частку припадало 34% ринку в 2018 році.

Світовий ринок залізничних вантажних перевезень в 2018 році оцінювався в 302,05 млрд доларів США.

В пасажирських перевезеннях у розвинених країнах виділяється два сегменти: комерційний і соціально значимий.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує майже 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту.

Діяльність ПАТ «Укрзалізниця», в 2014-2015 роках була збитковою, після реорганізації, в 2015 році компанія отримала прибутки, але внаслідок підвищення тарифів та цін постачальників, в 2017 році компанія знов працювала збитково, але внаслідок підняття тарифів компанії, в 2018 році було отримано прибуток 203854 тис.грн.

Було виявлено, що в період 2014-2018 роки ПАТ «Укрзалізниця» працювало рентабельно тільки в 2016 та 2018 роках.

Ефективність діяльності компанії АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» в сучасних ринкових умовах значною мірою залежить від факторів зовнішнього середовища. Основним завданням менеджменту АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» в умовах ринку є вибір оптимальної стратегії розвитку на міжнародних ринках, з урахуванням всіх факторів зовнішнього середовища.

АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця» має середній рівень конкурентоспроможності, 3,35 балів з 5 в 2018 році.

Реформа залізничної галузі – один з пріоритетних напрямків роботи Міністерства інфраструктури.

Гострою проблемою залізничного транспорту України є постійне старіння основних фондів. Станом на кінець 2018 року фізичний знос основних фондів залізниці становить майже 90%, тягового рухомого складу – 94%. Вантажні вагони зношені на 83%, а колійне господарство – на 84,6%.

Інноваційним рішенням для малодіяльних ділянок у пасажирському русі на залізничному транспорті України може стати експлуатація маломісного рейкового автобусу.

Впровадження рейкових автобусів дозволить забезпечити: істотне підвищення провізної спроможності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень; скорочення часу перебування пасажирів у дорозі й на цій основі задоволення потреб населення у здійсненні поїздок до місця роботи, навчання, лікування, спілкування, відпочинку, а також інших поїздок особистого характеру протягом однієї доби (як правило, у денний час); створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг; підвищення безпеки руху; зменшення негативного впливу транспортного сектору економіки на навколишнє природне середовище; зменшення експлуатаційних витрат у разі заміни приміських поїздів з локомотивною тягою.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш, Ю. С. Види нових організаційних структур з управління залізничним транспортом в Україні / Ю. С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 5. – С. 49–53.
2. Галузеві звіти Mordor Intelligence / Режим доступу: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/rail-freight-transport-market>
3. Гненний О. В. Шляхом європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу [Текст] / О. Гненний, В. Задоя, Л. Марценюк // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технологічного ун-ту трансп. Сер. : Економіка і управління. – 2014. – Вип. 30. – С. 32–43.
4. Дикань В. Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євро інтеграційному просторі / В. Л. Дикань, Г. Є. Островець // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Х. : УкрДУЗТ, 2018. – № 62. – С. 11–19.
5. Дикань В.Л. Стратегічне управління : навч. посіб./ В.Л.Дикань, В.О.Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В.Шраменко. – К: «Центр учбової літератури», 2013. -272с.
6. Железнодорожный транспорт // Транспорт. – 2015. – № 2/3 (850). – С. 45–46.
7. Задоя В. О. Щодо питання оцінки ефективності діяльності залізничного транспорту [Текст] / В. О. Задоя // Зб. наук. пр. Укр. держ. акад. залізн. трансп.– 2015. – Вип. 153. – С. 15–19.
8. Закон України "Про залізничний транспорт" від 04.07.1996 р., № 273/96-ВР. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр>.
9. Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов, О. В. Левченко та ін. – К. : ДЕГУТ, 2008. – 277 с

10. Каличева Н. Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі / Н. Є. Каличева // Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 4 (40). – С. 117–120.
11. Карпов, В. М. Стан, проблеми та перспективи оновлення залізничного рухомого складу України / В. М. Карпов, О. І. Никифорок // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 6 (133). – С. 160–166.
12. Кириленко О.М. Основні завдання транспортної галузевої модернізації з урахуванням стратегічних пріоритетів національної економіки // Щомісячний інформаційно-аналітичний журнал «Економіка. Фінанси. Право». 2016. № 10/4 С. 28-33.
13. Константинов Д. В. Дослідження перспективних напрямків розвитку приміських перевезень / Д. В. Константинов, О. А. Штагер. // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – 2014. – №146. – С. 81–86.
14. Кривопішин О. М. Удосконалення економічного механізму управління у сфері приміських перевезень у період реформування залізничного транспорту [Текст] / О. М. Кривопішин // Залізничний трансп. України. – 2008. – Вип. 1. – С. 69–73.
15. Макаренко М. В. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку /М. Макаренко, М. Цветов// Економіст. – 2007. – №6. – С. 24-27
16. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України [Текст] : монографія / М. В. Макаренко.– Київ : КУЕТТ, 2003. – 478 с.
17. Міщенко, М. І. Економіко-математичні методи покращення ефективності логістичної діяльності [Текст] / М. І. Міщенко, В. О. Задоя // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2015. – Вип. 40. – С. 79–84.

18. Офіційний сайт Державної адміністрації залізничного транспорту України [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://uz.gov.ua/>.
19. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]: Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/>
20. Міжнародний сайт статистики за галузями економіки / Режим доступу: <https://www.statista.com/markets/>
21. Рибіна О.І. Методичні підходи до оцінки екологічних наслідків діяльності залізничного транспорту / О.І. Рибіна // Економічний простір. – 2011. – № 56/2. – С. 269-281.
22. Федяй, Н. Сучасний стан державного стратегічного управління розвитком залізничного транспорту / Н. Федяй // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ-2014 : материалы IX Международной научно-практ. конф. – Киев : ГЭТУТ, 2014. – С. 87–90.
23. Яновський, П. О. Оцінка фінансового результату приміських перевезень залізниць України [Текст] / П. О Яновський // Залізничний трансп. України. – 2009. – № 5. – С. 9–12.
24. Офіційний сайт Головного управління статистики у Вінницькій області / Режим доступу: <http://www.vn.ukrstat.gov.ua/>

Додаток А

**Викиди в атмосферне повітря від стаціонарних джерел по містах
обласного значення та районах Вінницької області**

	Обсяги викидів			Викидів на 1 км ² , т	Викиди на 1 особу, кг
	тис. тонн	у % до 2012 року'	% до загального по області		
Викиди від стаціонарних джерел					
Вінницька область	149,533	147,6	100,0	5,644	92,2
м. Вінниця	2,948	72,1	2,0	42,722	7,9
м. Жмеринка	0,105	23,3	0,1	5,843	3,0
м. Козятин	0,862	101,7	0,6	71,804	34,2
м. Ладижин	125,262	165,7	83,8	1407,436	5186,4
м. Могилів-І Іодільський	0,653	197,6	0,4	29,667	20,3
м. Хмільник	0,496	233,5	0,3	23,624	17,6
Викиди від автотранспорту					
Вінницька область	70,4	98,3	100	2,7	43,4
м. Вінниця	15,801	96,4	23,3	229	43
м. Жмеринка	1,368	54,8	3,5	76	39
м. Козятин	1,008	60,4	2,4	84	40
м. Ладижин	0,890	90,0	1,4	10	10
м. Могилів-І Іодільський	1,276	91,0	2,0	58	40
м. Хмільник	1,281	106,0	1,7	61	61

Джерело: за даними офіційного сайту <http://www.vn.ukrstat.gov.ua/> [24]

Комплекс транспортно – експедиційних послуг, пов'язаних з організацією вантажних перевезень:

1. Укладання договорів про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізничні послуги.
2. Інформування клієнта про правила та умови перевезень вантажів, порядок оплати перевезень та додаткових послуг, про правила розрахунків з перевізником, укладання договорів та санкції при недотриманні умов договору.
3. Проведення технаванчання і консультацій з відправниками, одержувачами та власниками під'їзних колій з питань технічної експлуатації залізниць, Статуту ПАТ «Укрзалізниця», Правил перевезень та інших нормативних документів ПАТ «Укрзалізниця».
4. Інформування клієнтів про місцезнаходження вантажу та виконання супутніх перевезенням послуг (пошук, простеження, просування вагонів і контейнерів).
5. Організація перевезень, переадресування вантажів та надання рухомого складу в оренду (з дозволу ПАТ «Укрзалізниця»).
6. Укладання договорів з власниками (користувачами) під'їзних колій про подачу та забирання вагонів або експлуатацію залізничних колій.
7. Надання організаціям, підприємствам, громадянам-суб'єктам підприємницької діяльності складів, майданчиків для складування вантажів перед відправленням та зберігання вантажів після вивантаження.
8. Зберігання вантажів на місцях загального користування.
9. Подача й забирання вагонів локомотивом залізниці.
10. Дезінфекція та промивання вагонів.
11. Зважування вантажів.

12. Надання послуг по експедируванню вантажів при перевезенні залізничним транспортом.
13. Реалізація запірно-пломбувальних пристроїв для пломбування вагонів і контейнерів.
14. Декларування транзитних вантажів.
15. Надання транспортних послуг шляхом виконання вантажно-розвантажувальних робіт, кріплення вантажів.
16. Повірка та ремонт автомобільних, товарних, вагонних ваг.
17. Організація контейнерних перевезень.
18. Перевезення вантажів за особливими умовами.
19. Перевірка та затвердження наданих відправниками для погодження розрахунків, схем навантаження і кріплення вантажів, не передбачених Технічними умовами навантаження та кріплення вантажів, а також негабаритних вантажів.
20. Охорона та супроводження вантажів особовим складом і засобами відомчої воєнізованої охорони залізничного транспорту.
21. Надання консультацій з усіх питань, пов'язаних з перевезенням вантажів і тарифів

Додаток В

Основні фактори, що здійснюють вплив на обсяги перевезень АТ

«Регіональна філія Південно-Західна залізниця»

Фактори	Стимулюють зростання	Стримують зростання
1. Макроекономічні	<ul style="list-style-type: none"> - економічне зростання; - зростання особистого доходу; - поява нових сегментів ринку; - пом'якшення валютних обмежень; - зростання кількості демографічно активного населення; - знижки й реклама. 	<ul style="list-style-type: none"> - спад виробництва; - девальвація валюти; - спад ВВП; - зростання вартості подорожей.
2. Мікроекономічні	<ul style="list-style-type: none"> - модернізація вагонних парків; - здешевлення капіталу; - зниження собівартості; - поліпшення технологій. 	<ul style="list-style-type: none"> - зростання цін для покриття витрат; - експлуатаційні витрати перевищують інфляцію; - витрати на контроль, шуми й емісію; - нестача капіталу.
3. Експлуатаційні	<ul style="list-style-type: none"> - розширення залізничних колій; - нові залізничні станції; - лібералізація ринку. 	<ul style="list-style-type: none"> - держрегулювання; - перенавантаження залізниці; - погані комунікації.

Додаток Г

SWOT-аналіз АТ «Регіональна філія Південно-Західна залізниця»

Сильні сторони (S)	Слабкі сторони (W)
<p>Охоплення діяльністю не лише України, а й іноземних держав;</p> <p>Резерви виробничих потужностей і виробничих площ;</p> <p>Великий інноваційний потенціал;</p> <p>Один із найбільших, порівняно з іншими видами транспорту, пасажиропотік;</p> <p>Фінансова стійкість</p>	<p>Відсутність реальних досяжних стратегічних планів розвитку;</p> <p>Катастрофічна зношеність обладнання;</p> <p>Недостатній рівень кваліфікації співробітників;</p> <p>Низька якість послуг та обслуговування;</p> <p>Відсутність інвестиційної складової у проведенні тарифної політики.</p>
Можливості (O)	Загрози (T)
<p>Покращення рівня обслуговування клієнтів;</p> <p>Охоплення більшої частки ринку транспортних послуг у іноземних країнах;</p> <p>Залучення іноземних інвестицій.</p>	<p>Економічна та політична криза в країні;</p> <p>Ризики аварій через високу зношеність основних засобів;</p> <p>Кількісне та якісне зростання конкурентів у інших видах транспорту;</p> <p>Недостатній рівень оновлення складових колійного господарства.</p>

Додаток Г

Фінансова звітність ПАТ «Українська залізниця» за 2015-2018 роки

**КОНСОЛІДОВАНИЙ БАЛАНС (ЗВІТ ПРО ФІНАНСОВИЙ СТАН)
на 31-е грудня 2018 р.**

Підприємство: АТ «Укрзалізниця»
Територія: Україна
Організаційно-правова форма господарювання: Акціонерне товариство
Вид економічної діяльності: Вантажний залізничний транспорт
Середня кількість працівників: 266 345
Адреса, телефон: 03150, м. Київ, вул. Єжи Гедройця, 5 тел. 465-05-52

Дата (рік, місяць, число)
за ЄДРПОУ
за КОАТУУ
за КОПФГ
за КВЕД

2018 12 31
40075815
8038200000
230
49.20

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака
Складено (зробити позначку «у» у відповідній клітинці):
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку
за міжнародними стандартами фінансової звітності

V

Форма № 1-к Код за ДКУД

1801007

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	45 809 551	45 837 219
первісна вартість	1001	45 966 150	46 036 803
накопичена амортизація	1002	156 599	199 584
Незавершені капітальні інвестиції	1005	7 065 043	7 121 243
Основні засоби:	1010	182 867 268	184 742 767
первісна вартість	1011	447 634 905	462 883 950
знос	1012	264 767 637	278 141 183
Інвестиційна нерухомість	1015	–	–
Довгострокові біологічні активи:	1020	–	–
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	–	–
знос довгострокових біологічних активів	1022	–	–
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	632 366	691 759
інші фінансові інвестиції	1035	73 546	73 546
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	19 691	17 701
Відстрочені податкові активи	1045	376 484	58 745
Інші необоротні активи	1090	12 234 801	14 947 486
Усього за розділом I	1095	249 078 750	253 490 466
II. Оборотні активи			
Запаси:	1100	8 417 920	8 881 521
виробничі запаси	1101	7 522 255	8 047 863
незавершене виробництво	1102	253 564	314 872
готова продукція	1103	629 925	507 344
товари	1104	12 176	11 442
Поточні біологічні активи	1110	–	10
Дебіторська заборгованість за продукцію товари роботи послуги	1125	461 606	527 476
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	203 999	136 842
з бюджетом	1135	230 980	164 482
у тому числі з податку на прибуток	1136	215 737	12 280
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	–	–
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	398 082	453 269
Поточні фінансові інвестиції	1160	–	–
Гроші та їх еквіваленти:	1165	5 188 988	1 251 826
Готівка	1166	812	721
Рахунки в банках	1167	5 136 880	1 193 931
Витрати майбутніх періодів	1170	18 985	21 156
Інші оборотні активи	1190	445 353	581 419
Усього за розділом II	1195	15 365 913	12 018 001
III. Необоротні активи утримувані для продажу та групи вибуття	1200	–	–
Баланс	1300	264 444 663	265 508 467

Пасив 1	Код рядка 2	На початок звітнього періоду 3	На кінець звітнього періоду 4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	229 879 115	229 879 115
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	18 899 383	18 894 521
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(38 006 503)	(38 660 688)
Неоплачений капітал	1425	-	-
Видучений капітал	1430	-	-
Неконтрольована частка	1490	4 983	4 978
Усього за розділом I	1495	210 776 978	210 117 926
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	24 772	34 105
Довгострокові кредити банків	1510	8 445 213	9 310 210
Інші довгострокові зобов'язання	1515	19 270 500	11 978 749
Довгострокові забезпечення	1520	2 232 420	2 654 105
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	2 232 420	2 654 105
Цільове фінансування	1525	11 409	12 392
Усього за розділом II	1595	29 984 314	23 989 561
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	10 749 315	16 197 406
товари роботи послуги	1615	4 103 338	4 942 853
розрахунками з бюджетом	1620	641 015	612 481
у тому числі з податку на прибуток	1621	630	68 773
розрахунками зі страхування	1625	364 457	411 108
розрахунками з оплати праці	1630	1 361 350	1 538 144
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	2 433 130	2 324 462
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	39	108 194
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточні забезпечення	1660	2 982 525	3 641 450
Доходи майбутніх періодів	1665	26 517	43 437
Інші поточні зобов'язання	1690	1 021 685	1 581 445
Усього за розділом III	1695	23 683 371	31 400 980
IV. Зобов'язання пов'язані з необоротними активами утримуваними для продажу та групами вибуття	1700	-	-
Баланс	1900	264 444 663	265 508 467

**КОНСОЛІДОВАНИЙ ЗВІТ ПРО ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ (ЗВІТ ПРО СУКУПНИЙ ДОХІД)
за 2018 р.**

Форма № 2-к

Код за ДКУД

1801008

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів робіт послуг)	2000	83 402 407	73 938 151
Собівартість реалізованої продукції (товарів робіт послуг)	2050	(77 104 073)	(67 346 681)
Валовий:			
Прибуток	2090	6 298 334	6 591 470
Збиток	2095	-	-
Інші операційні доходи	2120	1 763 151	2 350 232
Адміністративні витрати	2130	(780 854)	(1 238 058)
Витрати на збут	2150	(135 351)	(170 467)
Інші операційні витрати	2180	(2 970 468)	(3 275 064)
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
Прибуток	2190	4 174 812	4 258 113
Збиток	2195	-	-
Дохід від участі в капіталі	2200	74 596	14
Інші фінансові доходи	2220	202 624	554 799
Інші доходи	2240	134 737	100 221
Фінансові витрати	2250	(3 463 631)	(3 810 903)
Втрати від участі в капіталі	2255	(15 203)	(166 794)
Інші витрати	2270	(167 458)	(163 357)
Фінансовий результат до оподаткування:			
Прибуток	2290	940 477	772 093
Збиток	2295	-	-
(Витрати)/дохід з податку на прибуток	2300	(736 623)	(657 544)
Прибуток/(збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
Прибуток	2350	203 854	114 549
Збиток	2355	-	-

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	-
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного збитку асоційованих та спільних підприємств	2415	-	(55 411)
Інший сукупний збиток	2445	(657 433)	(166 316)
Інший сукупний збиток до оподаткування	2450	(657 433)	(221 727)
Податок на прибуток пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	(47 346)	29 938
Інший сукупний збиток після оподаткування	2460	(704 779)	(191 789)
Сукупний збиток (сума рядків 2350 2355 та 2460)	2465	(500 925)	(77 240)
Чистий прибуток, що належить:			
власникам материнської компанії	2470	203 766	114 424
неконтрольованій частці	2475	88	125
Сукупний (збиток)/дохід, що належить:			
власникам материнської компанії	2480	(501 013)	(77 365)
неконтрольованій частці	2485	88	125

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття 1	Код рядка 2	За звітний період 3	За аналогічний період попереднього року 4
Матеріальні витрати	2500	23 320 934	20 544 286
Витрати на оплату праці	2505	33 327 930	26 481 950
Відрахування на соціальні заходи	2510	7 145 861	5 492 045
Амортизація	2515	12 382 210	14 662 305
Інші операційні витрати	2520	3 322 661	3 730 329
Разом	2550	79 499 596	70 910 915

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті 1	Код рядка 2	За звітний період 3	За аналогічний період попереднього року 4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	229 879 115	229 879 115
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	229 879 115	229 879 115
Чистий прибуток(збиток) на одну просту акцію	2610	0,89	0,50
Скоригований чистий прибуток(збиток) на одну просту акцію	2615	0,89	0,50
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

**КОНСОЛІДОВАНИЙ БАЛАНС (ЗВІТ ПРО ФІНАНСОВИЙ СТАН)
на 31-е грудня 2017 р.**

Підприємство: ПАТ «Укрзалізниця»
Територія: Україна
Організаційно-правова форма господарювання: Акціонерне товариство
Вид економічної діяльності: Вантажний залізничний транспорт
Середня кількість працівників: 278 111
Адреса, телефон: 03150, м. Київ, вул. Тарська, 5 тел. 465-05-52

Дата (рік, місяць, число)
за СДРПОУ
за КОАТУУ
за КОПФГ
за КВЕД

2017 12 31
40075815
8038200000
230
49.20

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака
Складено (зробити позначку «v» у відповідній клітинці):
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку
за міжнародними стандартами фінансової звітності

V

Форма № 1-к

Код за ДКУД

1801007

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	45 787 645	45 809 551
первісна вартість	1001	45 948 287	45 966 150
накопичена амортизація	1002	(160 642)	(156 599)
Незавершені капітальні інвестиції	1005	5 986 579	7 065 043
Основні засоби:	1010	196 247 811	182 867 268
первісна вартість	1011	643 539 578	447 634 905
знос	1012	(447 291 767)	(264 767 637)
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Довгострокові біологічні активи:	1020	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
знос довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	760 591	632 366
інші фінансові інвестиції	1035	128 383	73 546
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	50 499	19 691
Відстрочені податкові активи	1045	555 722	376 484
Інші необоротні активи	1090	1 591 317	12 234 801
Усього за розділом I	1095	251 108 547	249 078 750
II. Оборотні активи			
Запаси:	1100	6 125 854	8 417 920
виробничі запаси	1101	5 575 396	7 522 255
незавершене виробництво	1102	-	253 564
готова продукція	1103	478 420	629 925
товари	1104	72 038	12 176
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію товари роботи послуги	1125	442 189	461 606
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	260 491	203 999
з бюджетом	1135	832 204	230 980
у тому числі з податку на прибуток	1136	274 579	215 737
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1 430 559	398 082
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти:	1165	6 419 746	5 188 988
Готівка	1166	734	812
Рахунки в банках	1167	6 419 012	5 136 880
Витрати майбутніх періодів	1170	61 275	18 985
Інші оборотні активи	1190	171 151	445 353
Усього за розділом II	1195	15 743 469	15 365 913
III. Необоротні активи утримувані для продажу та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	266 852 016	264 444 663

Пасив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	229 879 115	229 879 115
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	19 597 430	18 899 383
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(38 668 315)	(38 006 503)
Неоплачений капітал	1425	-	-
Вилучений капітал	1430	-	-
Неконтрольована частка	1490	4 889	4 983
Усього за розділом I	1495	210 813 119	210 776 978
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	24 948	24 772
Довгострокові кредити банків	1510	9 612 584	8 445 213
Інші довгострокові зобов'язання	1515	14 679 777	19 270 500
Довгострокові забезпечення	1520	2 532 957	2 232 420
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	2 532 957	2 232 420
Цільове фінансування	1525	-	11 409
Усього за розділом II	1595	26 850 266	29 984 314
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	16 679 238	10 749 315
товари роботи послуги	1615	3 539 654	4 103 338
розрахунками з бюджетом	1620	473 413	641 015
у тому числі з податку на прибуток	1621	84	630
розрахунками зі страхування	1625	273 204	364 457
розрахунками з оплати праці	1630	1 013 936	1 361 350
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	2 675 316	2 433 130
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточні забезпечення	1660	3 307 087	2 982 525
Доходи майбутніх періодів	1665	40 184	26 517
Інші поточні зобов'язання	1690	1 186 599	1 021 724
Усього за розділом III	1695	29 188 631	23 683 371
IV. Зобов'язання пов'язані з необоротними активами утримуваними для продажу та групами вибуття	1700	-	-
Баланс	1900	266 852 016	264 444 663

**КОНСОЛІДОВАНИЙ ЗВІТ ПРО ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ (ЗВІТ ПРО СУКУПНИЙ ДОХІД)
за 2017 р.**

Форма № 2-к Код за ДКУД 1801008

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття 1	Код рядка 2	За звітний період 3	За аналогічний період попереднього року 4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів робіт послуг)	2000	73 938 151	66 570 164
Собівартість реалізованої продукції (товарів робіт послуг)	2050	(67 346 681)	(63 696 856)
Валовий:			
Прибуток	2090	6 591 470	2 873 308
Збиток	2095	-	-
Інші операційні доходи	2120	2 350 232	843 119
Адміністративні витрати	2130	(1 238 058)	(863 067)
Витрати на збут	2150	(170 467)	(126 435)
Інші операційні витрати	2180	(3 275 064)	(5 472 693)
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
Прибуток	2190	4 258 113	-
Збиток	2195	-	(2 745 768)
Дохід від участі в капіталі	2200	14	-
Інші фінансові доходи	2220	554 799	364 282
Інші доходи	2240	100 221	397 772
Фінансові витрати	2250	(3 810 903)	(4 798 139)
Втрати від участі в капіталі	2255	(166 794)	(13 597)
Інші витрати	2270	(163 357)	(320 299)
Фінансовий результат до оподаткування:			
Прибуток	2290	772 093	-
Збиток	2295	-	(7 115 749)
(Витрати)/дохід з податку на прибуток	2300	(657 544)	(206 292)
Прибуток/(збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
Прибуток	2350	114 549	-
частка товариства	2351	114 424	-
частка неконтрольованих акціонерів	2352	125	-
Збиток	2355	-	(7 322 041)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття 1	Код рядка 2	За звітний період 3	За аналогічний період попереднього року 4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	-
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	(55 411)	116 827
Інший сукупний дохід	2445	(166 316)	(274 148)
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	(221 727)	(157 321)
Податок на прибуток пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	29 938	49 347
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	(191 789)	(107 974)
Сукупний дохід (сума рядків 2350 2355 та 2460)	2465	(77 240)	(7 430 015)

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття 1	Код рядка 2	За звітний період 3	За аналогічний період попереднього року 4
Матеріальні витрати	2500	20 544 286	19 007 508
Витрати на оплату праці	2505	26 481 950	21 037 582
Відрахування на соціальні заходи	2510	5 492 045	4 628 268
Амортизація	2515	14 662 305	17 910 127
Інші операційні витрати	2520	3 730 329	5 238 277
Разом	2550	70 910 915	67 821 762

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті 1	Код рядка 2	За звітний період 3	За аналогічний період попереднього року 4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	229 879 115	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	229 879 115	-
Чистий прибуток(збиток) на одну просту акцію	2610	0,50	-
Скоригований чистий прибуток(збиток) на одну просту акцію	2615	0,50	-
Дивиденди на одну просту акцію	2650	-	-

**БАЛАНС (ЗВІТ ПРО ФІНАНСОВИЙ СТАН)
на 31-е грудня 2016 р.**

Підприємство: ПАТ «Укрзалізниця»

Територія: Україна

Організаційно-правова форма господарювання: Акціонерне товариство

Вид економічної діяльності: Вантажний залізничний транспорт

Середня кількість працівників: 282 853

Адреса, телефон: 03680, м. Київ, вул. Тверська, 5 тел. 465-05-52

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака

Складено (зробити позначку «v» у відповідній клітинці):

за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку
за міжнародними стандартами фінансової звітності

Дата (рік, місяць, число)

за ЄДРПОУ

за КОАТУУ

за КОПФГ

за КВЕД

2016 | 12 | 31

40075815

8038200000

230

49.20

V

Форма № 1

Код за ДКУД

1801003

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	187 442	45 787 645
первісна вартість	1001	249 560	45 948 287
накопичена амортизація	1002	(62 118)	(160 642)
Незавершені капітальні інвестиції	1005	5 285 814	5 986 579
Основні засоби:	1010	253 839 733	196 247 811
первісна вартість	1011	274 749 128	643 539 578
знос	1012	(20 909 395)	(447 291 767)
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Довгострокові біологічні активи:	1020	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
знос довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	760 591
Інші фінансові інвестиції	1035	81 016	128 383
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	69 543	50 499
Відстрочені податкові активи	1045	555 400	555 722
Інші необоротні активи	1090	679 873	1 591 317
Усього за розділом I	1095	260 698 821	251 108 547
II. Оборотні активи			
Запаси:	1100	5 140 361	6 125 854
виробничі запаси	1101	4 376 647	5 575 396
незавершене виробництво	1102	-	-
готова продукція	1103	444 599	478 420
товари	1104	319 115	72 038
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію товари роботи послуги	1125	1 280 767	442 189
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	212 902	260 491
з бюджетом	1135	1 076 535	832 204
у тому числі з податку на прибуток	1136	620 156	274 579
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	381 307	1 430 559
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти:	1165	4 884 908	6 419 746
Готівка	1166	477	734
Рахунки в банках	1167	4 884 431	6 419 012
Витрати майбутніх періодів	1170	51 495	61 275
Інші оборотні активи	1190	-	171 151
Усього за розділом II	1195	13 028 275	15 743 469
III. Необоротні активи утримувані для продажу та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	273 727 096	266 852 016

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	229 879 115	229 879 115
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	19 597 430	19 597 430
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(31 237 446)	(38 668 315)
Неоплачений капітал	1425	-	-
Вилучений капітал	1430	-	-
Неконтрольована частка	1490	-	4 889
Усього за розділом I	1495	218 239 099	210 813 119
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	33 232	24 948
Довгострокові кредити банків	1510	8 543 906	9 612 584
Інші довгострокові зобов'язання	1515	13 584 432	14 679 777
Довгострокові забезпечення	1520	1 899 362	2 532 957
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	1 899 362	2 532 957
Цільове фінансування	1525	-	-
Усього за розділом II	1595	24 060 932	26 850 266
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	21 015 224	16 679 238
Поточна кредиторська заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари роботи послуги	1615	3 373 233	3 539 654
розрахунками з бюджетом	1620	793 502	473 413
у тому числі з податку на прибуток	1621	45 308	84
розрахунками зі страхування	1625	416 458	273 204
розрахунками з оплати праці	1630	800 851	1 013 936
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	1 833 603	2 675 316
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточні забезпечення	1660	1 175 171	3 307 087
Доходи майбутніх періодів	1665	30 472	40 184
Інші поточні зобов'язання	1690	1 988 551	1 186 599
Усього за розділом III	1695	31 427 065	29 188 631
IV. Зобов'язання пов'язані з необоротними активами утримуваними для продажу та групами вибуття			
	1700	-	-
Баланс	1900	273 727 096	266 852 016

ЗВІТ ПРО ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ (ЗВІТ ПРО СУКУПНИЙ ДОХІД)
за 2016 р.

Форма № 2 Код за ДКУД 1801003

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів робіт послуг)	2000	66 570 164	60 125 598
Собівартість реалізованої продукції (товарів робіт послуг)	2050	(63 696 856)	(44 798 177)
Валовий:			
Прибуток	2090	2 873 308	15 327 421
Збиток	2095	-	-
Інші операційні доходи	2120	843 119	3 360 543
Адміністративні витрати	2130	(863 067)	(1 757 344)
Витрати на збут	2150	(126 435)	(136 423)
Інші операційні витрати	2180	(5 472 693)	(19 933 014)
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
Прибуток	2190	-	-
Збиток	2195	(2 745 768)	(3 138 817)
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	364 282	299 171
Інші доходи	2240	397 772	221 923
Фінансові витрати	2250	(4 798 139)	(5 125 715)
Втрати від участі в капіталі	2255	(13 597)	-
Інші витрати	2270	(320 299)	(5 200 288)
Фінансовий результат до оподаткування:			
Прибуток	2290	-	-
Збиток	2295	(7 115 749)	(12 943 726)
(Витрати)/дохід з податку на прибуток	2300	(206 292)	(3 838 194)
Прибуток/(збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
Прибуток	2350	-	-
Збиток	2355	(7 322 041)	(16 781 920)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	199 071 113
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	116 827	-
Інший сукупний дохід	2445	(274 148)	(7 683)
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	(157 321)	199 063 430
Податок на прибуток пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	49 347	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	(107 974)	199 063 430
Сукупний дохід (сума рядків 2350 2355 та 2460)	2465	(7 430 015)	182 281 510

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття 1	Код рядка 2	За звітний період 3	За аналогічний період попереднього року 4
Матеріальні витрати	2500	19 007 508	17 705 148
Витрати на оплату праці	2505	21 037 582	16 443 804
Відрахування на соціальні заходи	2510	4 628 268	5 955 083
Амортизація	2515	17 910 127	7 036 204
Інші операційні витрати	2520	5 238 277	19 624 716
Разом	2550	67 821 762	66 764 955

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті 1	Код рядка 2	За звітний період 3	За аналогічний період попереднього року 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	-	-

БАЛАНС НА 31 ГРУДНЯ 2015 РОКУ

Підприємство: ПАТ «Укрзалізниця»	Дата (рік, місяць, число)	2015 12 31
Територія: Україна	за ЄДРПОУ	40075815
Організаційно-правова форма господарювання: Акціонерне товариство	за КОАТУУ	8038200000
Вид економічної діяльності: Вантажний залізничний транспорт	за КОПФГ	230
Середня кількість працівників: 269 831	за КВЕД	49.20
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака		
Адреса, телефон: 03680, м.Київ, вул.Тверська,5 тел.465-05-52		

Складено (зробити позначку «v» у відповідній клітинці):
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку
за міжнародними стандартами фінансової звітності

v

Форма № 1 Код за ДКУД 1801001

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи			
первісна вартість	1000	338 584	187 442
накопичена амортизація	1001	698 660	249 560
Незавершені капітальні інвестиції	1002	(360 076)	(62 118)
Основні засоби	1005	4 868 844	5 285 814
первісна вартість	1010	57 145 547	253 839 733
Знос	1011	113 370 962	274 749 128
Інвестиційна нерухомість	1012	(56 225 415)	(20 909 395)
Довгострокові біологічні активи	1015	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1020	-	-
знос довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції:	1022	-	-
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	66 251	81 016
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	120 735	69 543
Відстрочені податкові активи	1045	4 024 519	555 400
Інші необоротні активи	1090	544 369	679 873
Усього за розділом I	1095	67 108 849	260 698 821
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	3 012 930	5 140 361
Виробничі запаси	1101	1 059 713	4 376 647
Незавершене виробництво	1102	-	-
Готова продукція	1103	993 076	444 599
Товари	1104	960 141	319 115
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію товари роботи послуги	1125	541 127	1 280 767
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	170 087	212 902
з бюджетом	1135	580 610	1 076 535
у тому числі з податку на прибуток	1136	309 237	620 156
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	158 559	381 307
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	2 038 008	4 884 908
Готівка	1166	1 039	477
Рахунки в банках	1167	2 036 969	4 884 431
Витрати майбутніх періодів	1170	62 576	51 495
Інші оборотні активи	1190	-	-
Усього за розділом II	1195	6 563 897	13 028 275
III. Необоротні активи утримувані для продажу та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	73 672 746	273 727 096

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	18 640 130	229 879 115
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	-	19 597 430
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	9 129 169	(31 237 446)
Неоплачений капітал	1425	-	-
Вилучений капітал	1430	-	-
Усього за розділом I	1495	27 769 299	218 239 099
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	15 337	33 232
Довгострокові кредити банків	1510	4 570 885	8 543 906
Інші довгострокові зобов'язання	1515	2 960 521	13 584 432
Довгострокові забезпечення	1520	1 912 648	1 899 362
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	1 912 648	1 899 362
Цільове фінансування	1525	-	-
Усього за розділом II	1595	9 459 391	24 060 932
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	26 853 993	21 015 224
товари роботи послуги	1615	3 915 990	3 373 233
розрахунками з бюджетом	1620	584 254	793 502
у тому числі з податку на прибуток	1621	77 037	45 308
розрахунками зі страхування	1625	286 817	416 458
розрахунками з оплати праці	1630	622 150	800 851
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	2 096 176	1 833 603
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточні забезпечення	1660	1 051 584	1 175 171
Доходи майбутніх періодів	1665	284 366	30 472
Інші поточні зобов'язання	1690	748 726	1 988 551
Усього за розділом III	1695	36 444 056	31 427 065
IV. Зобов'язання пов'язані з необоротними активами утримуваними для продажу та групами вибуття			
	1700	-	-
Баланс	1900	73 672 746	273 727 096

**Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за рік що закінчився 31 грудня 2015 р.**

Форма № 2 Код за ДКУД 1801003

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття 1	Код рядка 2	За аналогічний період попереднього року		За звітний період 4
		3		
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів робіт послуг)	2000	49 455 619		60 125 598
Собівартість реалізованої продукції (товарів робіт послуг)	2050	(41 682 638)		(44 798 177)
Валовий:				
Прибуток	2090	7 772 981		15 327 421
Збиток	2095	-		-
Інші операційні доходи	2120	1 095 089		3 360 543
Адміністративні витрати	2130	(2 111 010)		(1 757 344)
Витрати на збут	2150	(142 137)		(136 423)
Інші операційні витрати	2180	(17 559 298)		(19 933 014)
Фінансовий результат від операційної діяльності:				
Прибуток	2190	-		-
Збиток	2195	(10 944 375)		(3 138 817)
Дохід від участі в капіталі	2200	-		-
Інші фінансові доходи	2220	50 082		299 171
Інші доходи	2240	645 452		221 923
Фінансові витрати	2250	(3 703 546)		(5 125 715)
Втрати від участі в капіталі	2255	-		-
Інші витрати	2270	(729 354)		(5 200 288)
Фінансовий результат до оподаткування:				
Прибуток	2290	-		-
Збиток	2295	(14 681 741)		(12 943 726)
(Витрати)/дохід з податку на прибуток	2300	(762 061)		(3 838 194)
Прибуток/(збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-		-
Чистий фінансовий результат:				
Прибуток	2350	-		-
Збиток	2355	(15 443 802)		(16 781 920)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття 1	Код рядка 2	За аналогічний період попереднього року		За звітний період 4
		3		
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-		199 071 113
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-		-
Накопичені курсові різниці	2410	-		-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-		-
Інший сукупний дохід	2445	36 770		(7 683)
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	36 770		199 063 430
Податок на прибуток пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-		-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	36 770		199 063 430
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	(15 407 032)		182 281 510

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття 1	Код рядка 2	За аналогічний період попереднього року 3	За звітний період 4
Матеріальні витрати	2500	15 472 636	17 705 148
Витрати на оплату праці	2505	16 784 164	16 443 804
Відрахування на соціальні заходи	2510	5 970 549	5 955 083
Амортизація	2515	5 630 858	7 036 204
Інші операційні витрати	2520	2 669 208	19 624 716
Разом	2550	46 527 415	66 764 955

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті 1	Код рядка 2	За аналогічний період попереднього року 3	За звітний період 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	-	-