

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна**

Кафедра Облік і оподаткування

«ДО ЗАХИСТУ»

Завідувач кафедри

_____ /В. В. Бобиль/

«_____» _____ 20____ р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня «магістр»

Галузь знань **07 Управління та адміністрування**

Спеціальність **071 Облік і оподаткування**

Тема **Удосконалення обліку і аналізу капітальних інвестицій на залізничному транспорті**

Theme **Improving the accounting and analysis of capital investments on railway transport**

Керівник дипломної роботи

доц. _____ М. П. Сначов

Студентка групи БО1921

_____ К. В. Апостол

Student

Apostol Kseniia

Дніпро – 2020

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Кафедра «Облік і оподаткування»

Спеціальність 071 «Облік і оподаткування»

ОПП «Облік і оподаткування»

З а т в е р д ж у ю :
Зав. кафедри

" ___ " _____ 20__ р.

З А В Д А Н Н Я

до випускної кваліфікаційної роботи
на здобуття освітнього ступеня «магістр» студентки групи БО1921

Апостол Ксенії Вікторівни

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи «Удосконалення обліку і аналізу капітальних інвестицій на залізничному транспорті»

затверджена наказом по університету від «12» листопада 2019 р. № 848 ст

2. Термін подання студентом закінченої роботи 09 грудня 2020 р.

3. Вихідні дані до дипломної магістерської роботи Статут акціонерного товариства «Українська залізниця»; Баланс акціонерного товариства «Українська залізниця» (форма № 1) за 2017 - 2019 рр.; Звіт про фінансові результати акціонерного товариства «Українська залізниця» (форма № 2) за 2017 - 2019 рр.; Пояснювальна записка до річного звіту акціонерного товариства «Українська залізниця» за 2017 - 2019 рр.; Первинні документи, облікові реєстри, аналітичні дані з обліку основних засобів акціонерного товариства «Українська залізниця» за 2017 - 2019 рр.; Облікова політика АТ «УЗ»; План рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій АТ «УЗ»

4. Зміст випускної кваліфікаційної роботи (перелік підлеглих розробці питань) _____
Вступ

1. Теоретико-методологічні основи обліку капітальних інвестицій на залізничному транспорті

2. Організація і методика обліку капітальних інвестицій на залізничному транспорті

3. Аналіз і контроль стану капітальних інвестицій на залізничному транспорті

Висновки

Перелік посилань

Додатки

5. Перелік демонстраційного матеріалу

1. Структурно-логічна схема випускної роботи; 2. Техніко-економічні показники АТ «Українська залізниця» за 2017-2019 рр.; 3. Використання рахунку 15 «Капітальні інвестиції» на залізниці; 4. Синтетичний облік капітальних інвестицій на залізниці; 5. Показники стану капітальних інвестицій на залізниці; 6. Показники використання капітальних інвестицій на залізниці; 7. Контроль капітальних інвестицій на залізниці; 8. Шляхи поліпшення стану і використання капітальних інвестицій на залізниці.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Найменування етапів дипломної магістерської роботи	Термін виконання	Обсяг роботи, %
Вступ		
1 Теоретико-методологічні основи обліку капітальних інвестицій на залізничному транспорті		
1.1 Сутність капітальних інвестицій як об'єкту бухгалтерського обліку		
1.2 Нормативно-правове забезпечення обліку капітальних інвестицій		
1.3 Техніко-економічна характеристика залізничного транспорту		
Висновки до розділу 1	18.10.2020	(30 %)
2 Організація і методика обліку капітальних інвестицій на залізничному транспорті		
2.1 Організація бухгалтерського обліку на залізничному транспорті		
2.2 Особливості первинного і податкового обліку капітальних інвестицій та правила документообігу		
2.3 Облік капітальних інвестицій в системі рахунків бухгалтерського обліку залізниці		
2.4 Порядок складання внутрішньої звітності щодо наявності і руху капітальних інвестицій на залізничному транспорті		
Висновки до розділу 2	15. 11.2020	(60 %)
3 Аналіз і контроль стану та використання капітальних інвестицій на залізничному транспорті		
3.1 Оцінка майнового стану залізничного транспорту		
3.2 Аналіз ефективності капітальних інвестицій на залізничному транспорті		
3.3 Контроль наявності та руху капітальних інвестицій на залізничному транспорті		
3.4 Шляхи вдосконалення організації обліку й контролю капітальних інвестицій на залізничному транспорті		
Висновки до розділу 3		
Висновки		
Перелік посилань		
Додатки	06.12.2020	(100 %)

7. Дата видачі завдання _____

Студент _____

Керівник роботи _____

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ОБЛІКУ КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	
1.1 Сутність капітальних інвестицій як об'єкту бухгалтерського обліку.....	10
1.2 Нормативно – правове забезпечення обліку капітальних інвестицій.....	15
1.3 Техніко-економічна характеристика залізничного транспорту.....	20
Висновки до розділу 1.....	25
2 ОРГАНІЗАЦІЯ І МЕТОДИКА ОБЛІКУ КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	
2.1 Організація бухгалтерського обліку на залізничному транспорті.....	27
2.2 Особливості первинного і податкового обліку капітальних інвестицій та правила документообігу.....	32
2.3 Облік капітальних інвестицій в системі рахунків бухгалтерського обліку залізниці.....	41
2.4 Порядок складання внутрішньої звітності щодо наявності і руху капітальних інвестицій на залізничному транспорті.....	49
Висновки до розділу 2.....	57
3 АНАЛІЗ І КОНТРОЛЬ СТАНУ КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	
3.1 Оцінка майнового стану залізничного транспорту.....	59
3.2 Аналіз ефективності капітальних інвестицій на залізничному транспорті.....	63
3.3 Контроль наявності та руху капітальних інвестицій на залізничному транспорті.....	75
3.4 Шляхи вдосконалення організації обліку й контролю капітальних інвестицій на залізничному транспорті.....	86
Висновки до розділу 3.....	94
ВИСНОВКИ.....	96
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.....	102

ДОДАТКИ

Додаток А Структурно-логічна схема випускної роботи.....	109
Додаток Б Техніко-економічні показники АТ «Українська залізниця» за 2017-2019 рр.....	110
Додаток В Використання рахунку 15 «Капітальні інвестиції» на залізниці.....	111
Додаток Г Синтетичний облік капітальних інвестицій на залізниці.....	112
Додаток Д Показники стану капітальних інвестицій на залізниці.....	113
Додаток Е Показники використання капітальних інвестицій на залізниці.....	114
Додаток Ж Контроль капітальних інвестицій на залізниці.....	115
Додаток И Шляхи поліпшення стану і використання капітальних інвестицій на залізниці.....	116
Додаток К. Баланси акціонерного товариства «Українська залізниця» (форма № 1) за 2017 – 2019 рр.....	118
Додаток Л Звіти про фінансові результати акціонерного товариства «Українська залізниця» (форма № 2) за 2017 – 2019 рр.....	124

АНОТАЦІЯ

Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку посилань та додатків. Обсяг основного тексту – 85 сторінок, у тому числі 14 таблиць, 9 рисунків, крім того, вступ на 3 сторінках, висновки на 6 сторінках, перелік посилань з 70 джерел, 10 додатків.

У першому розділі кваліфікаційної роботи розглянуто теоретичні засади обліку капітальних інвестицій, зокрема, сутність капітальних інвестицій як облікової категорії та їх нормативно-правове забезпечення. Також наведено техніко-економічну характеристику акціонерного товариства «Української залізниці».

У другому розділі роботи розглянуто організацію бухгалтерського обліку на залізниці впорядковано правила документообігу та відображення обліку капітальних інвестицій в системі рахунків бухгалтерського обліку, а також досліджено порядок складання звітності щодо наявності і руху капітальних інвестицій на залізниці.

У третьому розділі роботи проаналізовано стан та використання капітальних інвестицій у залізничному транспорті, виконано аналіз ефективності використання капітальних інвестицій, та запропоновано шляхи удосконалення організації обліку і контролю у залізниці.

На основі отриманих результатів дослідження зроблено ґрунтовні висновки.

Ключові слова: капітальні інвестиції, амортизація, організація обліку, динаміка, контроль, вдосконалення, залізниця.

ABSTRACT

The work consists of an introduction, three sections, conclusions, references and additions. The volume of the main text is 85 pages, including 14 tables, 9 figures, in addition, an introduction on 3 pages, conclusions on 6 pages, references from 70 sources, 10 additions.

The first section of the qualification work considers the theoretical foundations of accounting for capital investments, in particular, the essence of capital investments as an accounting category and their regulatory and legal support. The technical and economic characteristics of the joint-stock company "Ukrainian Railways" are also given.

The second section considers the organization of accounting on the railway, streamlined the rules of document circulation and reflection of capital investment accounting in the system of accounting accounts, as well as the procedure for reporting on the availability and movement of capital investments on the railway.

The third section analyzes the state and use of capital investments in railway transport, analyzes the effectiveness of the use of capital investments, and suggests ways to improve the organization of accounting and control in the railway.

Based on the results of the study, sound conclusions were made.

Key words: capital investments, depreciation, organization of accounting, dynamics, control, improvement, railway.

ВСТУП

Реформування залізничного транспорту України неможливе без активної роботи по оновленню основних засобів. Капітальні інвестиції як основний чинник розвитку залізниці забезпечують її технологічне оновлення, значно підвищують її конкурентоспроможність. Забезпечення високого рівня інвестиційної активності є найважливішим фактором розвитку залізниці. Однак створення сприятливих умов для інвестиційної діяльності в Україні є досить складною проблемою. Одним із свідчень несприятливості інвестиційного середовища є те, що обсяг реальних інвестицій на залізниці України поступове щороку зменшувався і здійснювався переважно за рахунок капітального ремонту основних фондів, що призвело до уповільнення темпів відновлення основних засобів, внаслідок чого значно зріс вік і ступінь їх зношеності, особливо у частині рухомого складу. Тому інвестиційну активність на залізничному транспорті слід визначити як недостатню.

Основними перешкодами стосовно вирішення цієї проблеми є:

- суттєве зниження вартості основних засобів залізниці відносно їх ринкової вартості у декілька разів призвело до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань, штучного підвищення прибутків і, відповідно, податків і дивідендів;
- недостатня інвестиційна привабливість залізничної галузі обмежує можливість залучення іноземних та приватних інвестицій;
- збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 20 років збільшилась у декілька разів. Це є наслідком низьких пасажирських тарифів, які регулюються органами державної і місцевої влади, а також наявності системи пільг на проїзд залізничним транспортом для великої кількості категорій громадян;
- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі.

Залізнична галузь як одна з найважливіших галузей народного господарства забезпечує зв'язок між виробниками та споживачами продукції, зв'язує в єдине ціле області та райони країни. Однак залізнична галузь потребує реформування, яке б дозволило покращити діяльність транспорту, що вимагає залучення великих інвестицій у сферу транспортних послуг. Тому однією з найважливіших проблем

залізниці України на сьогодні є проблема розробки шляхів удосконалення стану і використання інвестицій на залізничному транспорті.

Метою написання дипломної роботи є аналіз стану капітальних інвестицій, контроль та аналіз їх використання, шляхи удосконалення обліку і підвищення ефективного використання капітальних інвестицій залізничного транспорту. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

- розглянути сутність капітальних інвестицій як об'єкту обліку та контролю і обґрунтувати необхідність дослідження питань з обраної теми;
- розглянути нормативно-правове забезпечення обліку, аналізу і контролю капітальних інвестицій;
- надати техніко-економічну характеристику діяльності досліджуваного підприємства у сучасних ринкових умовах;
- розкрити стан організації облікової роботи суб'єкта дослідження;
- провести аналіз ефективності капітальних інвестицій на залізничному транспорті;
- розкрити стан контролю наявності та руху капітальних інвестицій на залізничному транспорті;
- розглянути шляхи вдосконалення організації обліку й контролю капітальних інвестицій на залізничному транспорті.

Об'єктом дослідження є сукупність господарських операцій, пов'язаних із формуванням та використанням капітальних інвестицій на залізницях України.

Предметом дослідження виступають теоретичні, методологічні та практичні питання обліку, оподаткування та контролю капітальних інвестицій, які виникають в процесі господарської діяльності залізниці.

Методи дослідження. При вивченні й узагальненні наукових розробок з обліку, оподаткування та контролю необоротних активів використані методи діалектичного, історичного та системного пізнання, зокрема аналізу і синтезу, індукції і дедукції. Методи порівняння, групування, графічний, табличний, середніх величин застосовані при оцінці рівня, тенденцій формування і розвитку, організації та методології обліку, аналізу та контролю необоротних активів

підприємства залізничного транспорту.

Наукова новизна одержаних результатів. Серед способів удосконалення обліку капітальних інвестицій на залізниці, наведені у даній кваліфікаційній роботі пропозиції є удосконаленими.

Практичне значення одержаних результатів. Практичне застосування досліджень та рекомендацій у випускній кваліфікаційній роботі можливо реалізувати у АТ «Українська залізниця» та в її структурних підрозділах.

Апробація. Результати випускної кваліфікаційної роботи є у таких джерелах:

Апостол К.В. Капітальні інвестиції залізничної галузі як облікова категорія [Текст]. / К.В. Апостол, М.П. Сначов. // Економічна кібернетика: дослідження, розробка і використання моделей економічної поведінки суб'єктів господарювання: Збірник наукових праць за матеріалами. Всеукраїнської інтернет-конференції м. Дніпро, 2-3 березня 2020 р. – Дніпро: НМетАУ, 2020. – с. 141-146;

Сначов М.П. Особливості фінансування господарської діяльності акціонерного товариства «Українська залізниця». [Текст] / М.П. Сначов, І.М. Ломтева, К.В. Апостол. // Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки: Збірник наукових статей за матеріалами. VI Всеукраїнської науково-практичної конференції за міжнародною участю (16-17 квітня 2020 р.). Частина 2. – Дніпро: НМетАУ, 2020. – с. 450-455.

1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ОБЛІКУ КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

1.1 Сутність капітальних інвестицій як об'єкту бухгалтерського обліку

Інвестиції – одна з найбільш часто використовуваних в економічній системі категорій як на макрорівні, так і на мікрорівні (на рівні суб'єктів господарювання). Однак, незважаючи на виняткову увагу багатьох дослідників і спеціалістів до цієї ключової економічної категорії, наукова думка дотепер не виробила універсальне визначення інвестицій, в тому числі й капітальних, що відповідало би потребам як теорії, так і практики, а також було б адекватним з позицій конкретного суб'єкта їх здійснення – держави, підприємства, домашнього господарства.

У сучасній літературі різноманітні означення інвестицій часто трактують цю категорію недостатньо чітко або надмірно вузько, акцентуючи увагу лише на окремих її сутнісних сторонах. Найбільш типова неточність багатьох визначень полягає в тому, що під інвестиціями розуміється будь-яке вкладення фінансових коштів, яке часто не пов'язано з вирішенням інвестиційних цілей суб'єктів їх здійснення. До них іноді відносяться так звані «споживчі інвестиції» (купівля телевізорів, автомобілів тощо), які за своїм економічним змістом до інвестицій не відносяться – кошти на придбання цих товарів витрачаються в даному випадку на довгострокове їхнє споживання (якщо придбання цих товарів не переслідує мети подальшого їхнього перепродажу для одержання прибутку). Крім того, часто не розрізняються інвестиційні витрати фінансових коштів та поточні їхні витрати, що обслуговують операційний процес підприємства.

Багато з існуючих означень пов'язують інвестиції виключно з метою приросту капіталу або одержання поточного доходу (прибутку). Хоча в умовах ринкової економіки ця мета є визначальною, інвестиції можуть переслідувати й інші як економічні, так і позаекономічні цілі вкладення капіталу.

Також досить часто в сучасній літературі з економіки і фінансів суб'єктів господарювання ідентифікують поняття «інвестиції» з поняттям «капітальні вкладення», що є помилкою. Інвестиції в цьому випадку розглядаються як

вкладення капіталу у відтворення основних засобів – як виробничого, так і невиробничого характеру. Водночас, інвестиції можуть здійснюватися й у приріст оборотних активів, і в різноманітні фінансові інструменти, і в окремі види нематеріальних активів. Отже, капітальні вкладення є більш вузьким поняттям і можуть розглядатися лише як одна з форм інвестицій.

У багатьох визначеннях інвестицій відзначається, що вони є вкладенням коштів. З таким трактуванням цієї категорії також не можна погодитися. Інвестування капіталу може здійснюватися не тільки в грошовій, але й в інших формах – рухомого та нерухомого майна (капітальних товарів), різних фінансових інструментів (насамперед, цінних паперів), нематеріальних активів тощо. Також, у ряді означень відзначається, що інвестиції є довгостроковим вкладенням коштів. Безумовно, окремі форми інвестицій (у першу чергу, капітальні вкладення, інвестиції в акції тощо) носять довгостроковий характер, однак інвестиції можуть бути і короткостроковими (наприклад, короткострокові фінансові вкладення в облігації, депозитні сертифікати з періодом обігу до одного року).

В різні періоди переходу економіки України до ринкових відносин проблему реформування залізничної галузі, зокрема її акціонування, питання інвестиційного розвитку і фінансового забезпечення на залізничному транспорті, в тому числі й основні аспекти організації та методики обліку капітальних інвестицій, а також наслідків процесу реформування залізничного транспорту вирішували багато вітчизняних і зарубіжних вчених і спеціалістів, зокрема, А. В. Базавлюк [3], Є. І. Балака, Ю. С. Бараш, В. Л. Дикань, В. М. Гурнак [23], М. В. Макаренко [34], О. Г. Дейнека [25], Г. Д. Ейтутіс [26], Б. Я. Остапюк [47], С. С. Пінчук [48], В. В. Шемаєв [70] і інші автори. Однак незважаючи на достатньо значну кількість проведених досліджень та існуючих публікацій стосовно капітальних інвестицій, питання пошуку надійних та ефективних джерел формування фінансових ресурсів для здійснення капітальних інвестицій у залізничну галузь України потребують подальшого аналізу та доопрацювання.

Різнноманітним питанням аналізу та оцінки проектів капітальних інвестицій присвячено багато праць відомих вітчизняних і зарубіжних вчених та спеціалістів,

зокрема, таких, як П. Й. Атамас [2], І. А. Бланк [6], Ю. Брігхем [8], С. В. Булгакова [9], Ф. Ф. Бутинець [10], Дж. Ван Хорн [13], Й. Я. Даньків [24], А. В. Єлькін [27], В. П. Савчук та інших авторів.

В обліку України основні аспекти організації і методики обліку капітальних інвестицій висвітлені у працях авторів П. Й. Атамаса [1, 2], Ф.Ф. Бутинця [10], М. В. Макаренко [34], С.Ф. Голова [17, 18], Є. С. Гортовенко [19], Н.М Ткаченко [66]. Проте у вітчизняній обліковій науці сутності капітальних інвестицій приділяється ще недостатньо уваги. Цей факт зумовлює незначну кількість наукових публікацій та дисертаційних робіт за обраною тематикою, звужує коло досліджуваних питань і формує невиправдано одноманітний погляд на поставлену проблему.

Різноманітність понять терміну «інвестиції» в сучасній літературі значною мірою обумовлюється широтою сутнісних сторін цієї складної економічної категорії. Тому для уточнення змісту цієї категорії варто розглянути основні характеристики, що формують її сутність.

1. Інвестиції як об'єкт економічного управління. Предметна сутність інвестицій безпосередньо пов'язана з економічною сферою її прояву. Незважаючи на досить значущі термінологічні відмінності, інвестиції трактуються всіма дослідниками як категорія економічна, хоча і пов'язана з технологічними, соціальними, природоохоронними та іншими аспектами їх здійснення. Іншими словами, категорія «інвестиції» входить у поняттєво-категоріальний апарат, що зв'язаний із сферою економічних відношень, економічної діяльності.

2. Інвестиції як найбільш активна форма залучення накопиченого капіталу в економічний процес. У теорії інвестицій їхній зв'язок із накопиченим капіталом (заощадженнями) займає центральне місце. Це обумовлено сутнісною природою капіталу як економічного ресурсу, призначеного до інвестування. Тільки шляхом інвестування капітал як накопичена цінність залучається в економічний процес.

3. Інвестиції як можливість використання накопиченого капіталу у всіх альтернативних його формах. В інвестиційному процесі кожна з форм накопиченого капіталу має свій діапазон можливостей і специфіку механізмів конкретного використання. Найбільш універсальною з позиції сфери використання

інвестиційному процесі є грошова форма капіталу, яка, однак, для безпосереднього застосування в цьому процесі вимагає в більшості випадків його трансформації в інші форми. Капітал, накопичений у формі запасу конкретних матеріальних і нематеріальних благ, готовий до безпосередньої участі в інвестиційному процесі, однак сфера його використання в таких формах має вузько функціональне значення.

4. Інвестиції як альтернативна можливість вкладення капіталу в будь-які об'єкти господарської діяльності. Капітал, що інвестується підприємством, цілеспрямовано вкладається у формування майна підприємства, призначеного для здійснення різних форм його господарської діяльності і виробництва різноманітної продукції. При цьому з великого діапазону можливих об'єктів інвестування капіталу підприємство самостійно визначає пріоритетні форми майнових цінностей (об'єктів та інструментів інвестування), які в обліково-фінансовій термінології мають назву «активи».

5. Інвестиції як джерело генерування ефекту підприємницької діяльності. Метою інвестування є досягнення конкретного заздалегідь визначеного ефекту, що може носити як економічний, так і позаекономічний характер (соціальний, екологічний та інші види ефекту). На рівні підприємств пріоритетною цільовою настановою інвестицій є досягнення, як правило, економічного ефекту, який може бути отриманий у формі приросту суми інвестованого капіталу, додатної величини інвестиційного прибутку, додатної величини чистого грошового потоку, забезпечення збереження раніше вкладеного капіталу тощо.

6. Інвестиції як об'єкт ринкових відносин. Використовувані підприємством у процесі інвестицій різноманітні інвестиційні ресурси, товари й інструменти як об'єкт купівлі-продажу формують особливий вид ринку – «інвестиційний ринок», - який характеризується попитом, пропозицією та ціною, а також сукупністю певних суб'єктів ринкових відносин. Інвестиційний ринок формується всією системою ринкових економічних умов, тісно поєднаний з іншими ринками (ринком праці, ринком споживчих товарів, ринком послуг і тощо) і функціонує під певним впливом різноманітних форм державного регулювання.

7. Інвестиції як об'єкт власності і розпорядження. Як об'єкт підприємницької діяльності інвестиції є носієм прав власності та розпорядження. Якщо на початковому етапі інвестування капіталу титул власності і права розпорядження їм були пов'язані з одним і тим самим суб'єктом, то з подальшим економічним розвитком відбувається поступовий їхній розподіл.

8. Інвестиції як об'єкт часової переваги. Процес інвестування капіталу безпосередньо пов'язаний із фактором часу. З позиції цього фактору призначений до інвестування капітал може розглядатися як запас раніше накопиченої економічної цінності з метою можливого її збільшення в процесі інвестиційної діяльності, а з іншої, – як задіяний економічний ресурс, здатний збільшити об'єм споживання благ інвестора в будь-якому інтервалі майбутнього періоду.

9. Інвестиції як носій фактору ризику. Ризик є найважливішою характеристикою інвестицій, пов'язаною з усіма їх видами і формами. Носієм фактору ризику інвестиції виступають як джерело прибутку в підприємницькій діяльності інвестора. Здійснюючи інвестиції інвестор завжди повинен усвідомлено йти на економічний ризик, пов'язаний з можливим зниженням або неотриманням суми очікуваного інвестиційного прибутку, а також можливою втратою (частковою або повною) інвестованого капіталу.

10. Капітал як носій ліквідності. Всі форми та види інвестицій характеризуються певною ліквідністю, під якою розуміється їхня здатність бути реалізованими при необхідності за своєю реальною ринковою вартістю. Ця здатність інвестицій забезпечує вивільнення капіталу, вкладеного в різноманітні об'єкти й інструменти, при настанні несприятливих економічних та інших умов його використання у певній сфері підприємницької діяльності, в окремому сегменті ринку або в задіяному регіоні.

Слід підкреслити, що історично в нормативних документах та в спеціальній літературі термін «капітальні інвестиції» почав використовуватися в Україні лише впродовж останнього десятиліття, що пов'язано із розвитком і становленням в Україні сучасних ринкових відносин.

1.2 Нормативно – правове забезпечення обліку капітальних інвестицій

На сьогодні правові засади та методику обліку капітальних інвестицій в Україні регулюють значна кількість законодавчих актів і нормативних документів уряду, міністерств та галузевих відомств [20, 38, 39, 49, 50...54].

Законом України «Про інвестиційну діяльність» [60] і Господарським кодексом України [20] визначено, що «інвестиції у відтворення основних фондів і на приріст матеріально-виробничих запасів здійснюються у формі капітальних вкладень». Проте в зазначених нормативних документах продовжують вживатися застарілі терміни «основні фонди» та «капітальні вкладення», а капітальні інвестиції асоціюються в т. ч. і з приростом матеріально-виробничих запасів (тобто оборотних активів), що є їх суттєвим недоліком.

Закон України «Про інвестиційну діяльність» [60] визначає загальні правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності різноманітних суб'єктів на усій території України. Закон спрямований на забезпечення рівного захисту прав, інтересів і майна суб'єктів інвестиційної діяльності незалежно від форм власності, а також на ефективне інвестування економіки України, розвиток міжнародного економічного співробітництва та інтеграції.

У відповідності із положеннями цього Закону інвестиційна діяльність забезпечується шляхом реалізації інвестиційних проектів і проведення операцій з корпоративними правами та іншими видами майнових та інтелектуальних цінностей [60].

Інвестування та фінансування будівництва об'єктів житлового будівництва з використанням недержавних коштів, залучених від фізичних та юридичних осіб, у тому числі в управління, може здійснюватися виключно через фонди фінансування будівництва, фонди операцій з нерухомістю, інститути спільного інвестування, а також шляхом емісії цільових облігацій підприємств, виконання зобов'язань за якими здійснюється шляхом передачі об'єкта (частини об'єкта) житлового будівництва. Інші способи фінансування будівництва таких об'єктів визначаються виключно законами [60].

Інвестиційний проект – це комплекс заходів (організаційно-правових, управлінських, аналітичних, фінансових та інженерно-технічних), визначених на основі національної системи цінностей і завдань інноваційного розвитку національної економіки та спрямованих на розвиток окремих галузей, секторів економіки, виробництв, регіонів, виконання яких здійснюється суб'єктами інвестиційної діяльності з використанням цінностей відповідно до положень цього Закону України «Про інвестиційну діяльність» [60].

У відповідності із положеннями цього Закону [60] майно інвестора може бути використано ним для забезпечення його зобов'язань. У заставу приймається тільки таке майно, яке перебуває у власності позичальника або належить йому на праві повного господарського відання, якщо інше не передбачено законодавчими актами України. Заставлене майно при порушенні заставних зобов'язань може бути реалізовано відповідно до чинного законодавства.

Державне регулювання інвестиційної діяльності здійснюється з метою реалізації економічної, науково-технічної і соціальної політики виходячи з цілей та показників економічного і соціального розвитку України, державних та регіональних програм розвитку економіки, державного і місцевих бюджетів, зокрема передбачених у них обсягів фінансування інвестиційної діяльності [60].

Господарський Кодекс України визначає основні засади господарювання в Україні і регулює господарські відносини, що виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності між суб'єктами господарювання, а також між цими суб'єктами господарювання та іншими учасниками відносин у сфері цього господарювання [20].

У Господарському Кодексі України капітальні інвестиції трактуються як інвестування у відтворення основних фондів суб'єкту господарювання і приросту матеріально-виробничих запасів, які здійснюються як капітальні вкладення [20].

Під господарською діяльністю у цьому Кодексі розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність.

Сферу господарських відносин становлять господарсько-виробничі, організаційно-господарські та внутрішньогосподарські відносини. Господарсько-виробничими є майнові та інші відносини, що виникають між суб'єктами господарювання при безпосередньому здійсненні господарської діяльності [20].

Під організаційно-господарськими відносинами у цьому Кодексі [20] розуміються відносини, що складаються між суб'єктами господарювання та суб'єктами організаційно-господарських повноважень у процесі управління господарською діяльністю.

Внутрішньогосподарськими є відносини, що складаються між структурними підрозділами суб'єкта господарювання, та відносини суб'єкта господарювання з його структурними підрозділами [20].

Згідно з Податковим кодексом України [50] під капітальними інвестиціями розуміються господарські операції, що передбачають придбання будинків, споруд, інших об'єктів нерухомої власності, інших основних засобів і нематеріальних активів, що підлягають амортизації. Також згідно з Податковим кодексом України [50] капітальні інвестиції трактуються як господарські операції, які передбачають придбання основних засобів, нематеріальних активів, корпоративних прав та/або цінних паперів в обмін на кошти або майно.

Особливістю даного визначення є трактування сутності капітальних інвестицій як господарських операцій, пов'язаних з придбанням об'єктів, що підлягають амортизації. Позитивним при цьому є уточнення та розширення об'єктів, щодо яких здійснюються капітальні інвестиції. Відтепер, вони асоціюються не лише з основними засобами, а й з нематеріальними активами. До того ж характеристика капітальних інвестицій як господарських операцій надає певного динамізму даному визначенню, чого не було раніше.

В Інструкції про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку [49] при характеристиці рахунку 15 «Капітальні інвестиції» зазначено, що він призначений для обліку витрат на придбання або створення матеріальних і нематеріальних необоротних активів. Складові капітальних інвестицій розшифровуються у назвах субрахунків до рахунку 15 «Капітальні інвестиції».

Відповідно до Положення (стандартів) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» [51] капітальні інвестиції визначаються як витрати на будівництво, реконструкцію, модернізацію (інші поліпшення, що збільшують первісну (переоцінену) вартість), виготовлення, придбання об'єктів матеріальних необоротних активів (у тому числі необоротних матеріальних активів, призначених для заміни діючих, і устаткування для монтажу), що здійснюється підприємством. Дане визначення майже повністю повторює зміст статті балансу «Незавершені капітальні інвестиції», що передбачена Методичними рекомендаціями щодо заповнення форм фінансової звітності [36].

Згідно з Національним Положенням (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» витрати – це зменшення економічних вигід у вигляді вибуття активів або збільшення зобов'язань, які призводять до зменшення власного капіталу (за винятком зменшення капіталу за рахунок його вилучення або розподілення власниками) [41].

Наказ Міністерства фінансів України про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» [51] визначає методологічні засади формування в бухгалтерському обліку інформації про основні засоби, інші необоротні матеріальні активи та незавершені капітальні інвестиції в необоротні матеріальні активи (далі – основні засоби), а також розкриття інформації про них у фінансовій звітності, а також інших термінів.

Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» [56] визначає правові засади регулювання, організації, ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності в Україні. Цей Закон поширюється на всіх юридичних осіб, створених відповідно до законодавства України, незалежно від їх організаційно-правових форм і форм власності, на представництва іноземних суб'єктів господарської діяльності (далі – підприємства), які зобов'язані вести бухгалтерський облік та подавати фінансову звітність, в тому числі й на підприємства і в структурні підрозділи залізничного транспорту України, а також на операції з виконання державного та місцевих бюджетів і складання фінансової звітності про виконання бюджетів з урахуванням бюджетного законодавства.

Наказ Державної служби статистики України «Про затвердження форм державних статистичних спостережень зі статистики капітальних інвестицій та основних засобів» [57] затверджує форми державних статистичних спостережень зі статистики капітальних інвестицій та основних засобів такими звітами:

1) № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції»;

2) № 2-інвестиції (квартальна) «Звіт про капітальні інвестиції».

Закон України «Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій» [57] визначає правові, економічні, організаційні та фінансові засади державного регулювання діяльності у сфері трансферу технологій і спрямований на забезпечення ефективного використання науково-технічного та інтелектуального потенціалу України, технологічності виробництва продукції, охорони майнових прав на вітчизняні технології на території інших держав.

Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» [61] від 05.12.2012 р. №3715-VI визначає правові, економічні та організаційні засади формування цілісної системи пріоритетних напрямів інноваційної діяльності та їх реалізації в Україні.

Метою закону є забезпечення інноваційної моделі розвитку економіки шляхом концентрації ресурсів держави на пріоритетних напрямках науково-технічного оновлення виробництва, підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках.

Законодавство України з питань формування та реалізації пріоритетних напрямів інноваційної діяльності [61]

Правовою основою формування та реалізації пріоритетних напрямів інноваційної діяльності є Конституція України, закони України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України», «Про наукову і науково-технічну діяльність», «Про інноваційну діяльність», «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки» та інші нормативно-правові акти, що регулюють відносини у цій сфері [61].

1.3 Техніко-економічна характеристика залізничного транспорту

Для транспортної системи України її залізничний транспорт завжди складав основну частку вантажних перевезень та значну частку пасажирських перевезень.

За звітний період 2017-2019 рр. залізничний транспорт України залишався ключовою складовою транспортної системи України, яка забезпечила понад 60 % вантажної роботи, 35 % пасажирської роботи в далекому сполученні, в тому числі й в міжнародному сполученні, та 44 % роботи – в приміському сполученні. При цьому щороку структура залізничних перевезень змінювалася. Так, за підсумками роботи у 2019 році АТ «Українська залізниця» залишалася основним перевізником вантажів та мала значний внесок у перевезення пасажирів, а саме: за даними 2019 року частка залізничного транспорту склала 77,6 % від загального вантажопотоку (без врахування трубопроводного транспорту) та 30,7 % пасажиропотоку в країні.

Слід зауважити, що для значної кількості вантажовласників АТ «Українська залізниця» є безальтернативним видом транспорту, оскільки перевозить 90 % та більше їх продукції. Крім того, в умовах низької якості автомобільних доріг та фактичного знищення морського та річного флоту, АТ «Українська залізниця» є найбільш конкурентоспроможним, безпечним і затребуваним видом транспорту – як для вантажовласників, так і для пасажирів. Разом з тим, інвестиції в розвиток залізничного транспорту істотно нижче необхідного рівня, незважаючи на велику капіталомісткість інфраструктурного комплексу та локомотивного парку. У той же час інтенсивність використання інфраструктури і локомотивів істотно зросла, що збільшило знос основних засобів залізничного транспорту. Так, у процесі створення акціонерного товариства «Українські залізниці» перед акціонуванням в складі колишній «Укрзалізниці» значилося лише 0,2 % тепловозів, 6,5 % електровозів, 10 вантажних і 8 % пасажирських вагонів, період використання яких не перевищував граничних термінів експлуатації (тобто нових або щодо нових).

Оновлення рухомого складу і інфраструктури проводиться вкрай повільно, що знижує безпеку руху, скорочує міжремонтні строки, знижує швидкість доставки вантажів і пасажирів. Основною причиною такої ситуації є недостатній рівень

фінансування, який призводить до дефіциту коштів на капіталовкладення в оновлення основних фондів залізниці і закупівлю нових вагонів і локомотивів.

Для подальшого аналізу використані технічні та економічні показники АТ «Українська залізниця», які наведені у динаміці у табл.1.1 та табл. 1.2 відповідно.

Основні технічні показники АТ «Українська залізниця» у динаміці за 2017-2019 роки наведені у табл. 1.1.

Таблиця 1.1 – Основні технічні показники АТ «Українська залізниця»

Показники	Звітний період				
	Звіт 2017 р.	Звіт 2018 р.		Звіт 2019 р.	
		абсолютний показник	відносно 2017 року, відсоток	абсолютний показник	відносно 2017 року, відсоток
Вантажообіг, ткм, млн	232102,6	228596,3	98,5	227270,8	97,9
Пасажирообіг, пас. км, млн	28271,7	28614,9	101,2	28356,1	100,3
Обсяг перевезень всього, прив. ткм, млн	260103,9	257211,2	98,9	255626,9	98,3

За даними табл. 1.1 до основних технічних показників даного підприємства віднесені вантажообіг, пасажирообіг і обсяг перевезень в приведених тонно-км. З аналізу даних обраного періоду можна виявити, що по звітних роках вантажообіг поступове зменшувався, а пасажирообіг коливався відносно базового 2017 року. Так, за 2018 рік загальний вантажообіг склав 228596,3 млн. тонно-кілометрів, що менше планових даних на 3,7 % та на 1,5 % менше показника минулого року. За 2019 рік загальний вантажообіг склав 227270,8 млн. тонно-кілометрів, що менше планових даних на 6,3 % та на 2,1 % менше показника 2017 року.

Пасажирообіг за 2018 рік склав 28614,9 млн. пасажиро-кілометрів, що більше планового завдання на 7,4 % та більше звітних даних 2017 року на 2,2 %. За 2019 рік пасажирообіг склав 28356,1 млн. пасажиро-кілометрів, що менше планового завдання на 1,4 % та більше звітних даних 2017 року на 0,3 %. Слід зауважити, що за напрямом «Україна – ЄС» в 2018 році перевезено 820 тисяч пасажирів, а в 2019 році – 942 тисячі пасажирів, тобто обсяг перевезень збільшився на 14,8 %.

Основні причини зменшення вантажних перевезень наступні:

- зниження попиту на чорні метали на ключових українських ринках (ЄС, MENA, Туреччина) та падіння цін;

- протекціонізм на зовнішніх ринках, торгові війни (тарифні квоти ЄС, захисні мита на постачання до Єгипту, антидемпінгові мита на експорт прокату до країн Євразійського економічного союзу(ЄАЕС) тощо);

- ревальвація гривні (українські промисловці через ревальвацію стикнулися зі зростанням витрат у доларовому еквіваленті);

- криза у вугільній промисловості в Україні (завдяки теплій зимі та розблокуванню імпорту російської електроенергії.

Відносно 2017 року приведений обсяг перевезень на залізниці у 2018 році зменшився на 1,1 %, а в 2019 році – на 1,7 %.

Основні економічні показники АТ «Укрзалізниця» у динаміці за 2017-2019 роки наведені у табл. 1.2.

Таблиця 1.2 – Основні економічні показники АТ «Укрзалізниця», тис. грн.

Показники	Звітний період				
	Звіт 2017 р.	Звіт 2018 р.		Звіт 2019 р.	
		абсолютний показник	відносно 2017 року, відсоток	абсолютний показник	відносно 2017 року, відсоток
Активи, всього, в тому числі:	264444663	265508467	100,4	269009924	101,7
необоротні активи	249078750	253490466	101,8	249402231	1,001
основні засоби	235741862	237701229	100,8	234555159	0,995
капітальні інвестиції	10904132	16912813	155,0	9293547	0,852
Власний капітал	210776978	210117926	99,7	211816203	100,5
Пасиви всього, в тому числі:	53667685	55390541	103,2	57193721	106,6
довгострокові зобов'язання	29984314	23989561	80,0	28513872	95,1
короткострокові зобов'язання	23683371	31400980	132,6	28679849	121,1
Чистий дохід від реалізації	73938151	83402407	104,3	90352319	122,2
Собівартість реалізації	67346681	77104073	114,5	80774665	119,9
Валовий прибуток	6591470	6298334	95,6	9577654	145,3
Інші операційні доходи	2350232	1763151	75,0	5407238	230,1
Операційні витрати	4683589	3866673	82,6	5839732	124,7
Операційний прибуток	4258113	4174812	98,0	9145160	214,8
Фінансові витрати	3810903	3463631	90,9	3844992	100,9
Прибуток до оподаткування	772093	940477	121,8	4863347	629,9
Податок на прибуток	657544	736623	112,0	1875100	285,2
Чистий прибуток	114549	203854	178,0	2988247	2608,7
Рентабельність активів, відс.	0,043	0,077	179,1	1,111	2583,7
Рентабельність продажів, відс.	0,155	0,244	157,4	3,307	2133,5

За даними таблиці можна зробити наступні висновки.

Загальні суми активів підприємства на кінець звітних років в порівнянні з базовим 2017 роком збільшилися відповідно на 0,4 % у 2018 році та на 1,7 % у 2019 році. Це відбулося в основному за рахунок збільшення вартості необоротних активів і капітальних інвестицій у 2018 році та за рахунок збільшення вартості оборотних активів у 2019 році відносно базового 2017 року.

Вартість власного капіталу підприємства на кінець звітних років відносно показника базового 2017 року зменшилася у 2018 році на 0,3 % та збільшилася у 2019 році на 0,5 %. Подібне коливання вартості власного капіталу підприємства обумовлено переважно його збільшенням за статтею непокритого збитку у 2018 році та зменшенням цієї статті у 2019 році.

Загальні суми пасивів підприємства на кінець звітних років в порівнянні з базовим 2017 роком збільшилися відповідно на 3,2 % у 2018 році та на 6,6 % у 2019 році. Це відбулося в основному за рахунок значного збільшення короткострокових (поточних) зобов'язань підприємства по звітних роках навіть при відповідному по роках зменшенню показників довгострокових зобов'язань.

Довгострокові зобов'язання підприємства відносно показника базового 2017 року в 2018 році зменшилися на 20,0 %, а в 2019 році – на 4,9 %. Наведені зміни та коливання сум довгострокових заборгованостей по звітних роках обумовлені значним зменшенням відносно 2017 року суми інших довгострокових зобов'язань в 2018 році та їхнім збільшенням в 2019 році внаслідок випуску корпоративних єврооблігацій при одночасному зменшенні суми довгострокових кредитів банків.

Сума поточних (короткострокових) зобов'язань підприємства по звітних роках збільшувалася дуже суттєво: у порівнянні з базовим 2017 роком збільшення короткострокових зобов'язань у 2018 році склало 32,6 %, а у 2019 році – 21,1 %. Це відбулося в основному за рахунок збільшення суми поточної кредиторської заборгованості підприємства за довгостроковими зобов'язаннями та суми поточної кредиторської заборгованості підприємства за товари, роботи, послуги в 2018 році. Деяке зменшення поточних зобов'язань підприємства у 2019 році відносно показника 2018 року обумовлене значним зменшенням поточної кредиторської

заборгованості за довгостроковими зобов'язання внаслідок значного зменшення у 2019 році суми довгострокових кредитів банків.

У порівнянні з базовим 2017 роком чистий дохід від реалізації підприємства збільшився у 2018 звітному році на 4,3 %, у 2019 році – на 22,2 %. Відбувалося збільшення собівартості реалізації підприємства: на 14,5 % у 2018 році, на 19,9 % – у 2019 році. Оскільки собівартість реалізації на підприємстві у 2018 році зростає більш високими темпами, ніж чистий дохід від реалізації, то валовий прибуток підприємства у 2018 році зменшився на 4,4 % відносно базового 2017 року, але у 2019 звітному році валовий прибуток підприємства збільшився на 45,3 %.

Операційний прибуток підприємства відносно 2017 року зменшився у 2018 році на 2 %, а в 2019 році збільшився на 114,8 % внаслідок перевищення темпів росту валового прибутку над темпами росту операційних витрат підприємства.

Відносно базового 2017 року чистий прибуток підприємства у 2018-2019 роках поступово збільшувався: у 2018 році збільшився на 78,0 %, а у 2019 році – в 25 разів внаслідок перевищення темпів росту операційного прибутку над темпами росту фінансових витрат та інших витрат підприємства у 2018-2019 роках.

Внаслідок поступового збільшення чистого прибутку підприємства по роках при одночасному незначному зростанні вартості його активів рентабельність активів підприємства також поступово збільшувалася приблизно такими ж темпами, як й темпи збільшення чистого прибутку підприємства, і склала такі значення: 0,043 % – у 2017 році, 0,077 % – у 2018 році та 1,111 % – у 2019 році.

Проведений інтегральний аналіз рентабельності активів підприємства за формулою Дюпона показує, що відносно базового 2017 року у 2018 звітному році відбулося збільшення показника рентабельності активів підприємства на 79,1%, а в 2019 році – майже в 26 разів внаслідок відповідного збільшення показників рентабельності продажів на 57,4 % у 2018 році і більш ніж у 21 разів у 2019 році. Цей факт пояснюється збільшенням суми чистого прибутку відносно показника 2017 року у 2018 році на 78,0 %, а у 2019 році – в 26 разів навіть при одночасному поступовому зростанні у вказаних звітних роках чистого доходу від реалізації.

Висновки за розділом 1

Інвестиції – одна з найбільш часто використовуваних в економічній системі категорій як на макрорівні, так і на мікрорівнях. Однак, незважаючи на виняткову увагу багатьох дослідників і спеціалістів до цієї ключової економічної категорії, наукова думка дотепер не виробила такого універсального визначення інвестицій, в тому числі й капітальних, що відповідало би потребам як теорії, так і практики, а також було б адекватним з позицій конкретного суб'єкта їх здійснення.

У Методичних рекомендаціях з бухгалтерського обліку основних засобів, які прийняті у доповнення до П(с)БО 7 «Основні засоби», продовжує застосовуватися термін незавершені капітальні інвестиції, що характеризуються як затрати з будівництва (виготовлення), придбання і поліпшення об'єктів основних засобів з початку і до закінчення зазначених робіт та введення об'єктів в експлуатацію.

Основні правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності на території України визначає основні Закон України «Про інвестиційну діяльність».

Існуючих джерел інвестування розвитку АТ «Укрзалізниця» не вистачає для простого відтворення основних виробничих засобів, тому необхідно додатково залучати нові джерела фінансування таких об'єктів.

АТ «Українська залізниця» є основним перевізником вантажів та пасажирів, за даними на 2019 рік це становить 77,6 % від загального вантажопотоку (без врахування трубопроводного транспорту) та 30,7 % пасажиропотоку в країні.

Проведений аналіз основних технічних показників підприємства показав, що відносно 2017 року по звітних роках вантажообіг поступове зменшувався, а пасажирообіг коливався. За 2018 рік загальний вантажообіг склав 228596,3 млн. тонно-км, що менше планових даних на 3,7 % та на 1,5 % менше показника 2017 року. За 2019 рік загальний вантажообіг склав 227270,8 млн. тонно-кілометрів, що менше планових даних на 6,3 % та на 2,1 % менше показника 2017 року.

Незначне зменшення вантажних перевезень пов'язано з низкою факторів, таких як: зниження попиту на чорні метали на ключових ринках та падіння цін; криза у вугільній промисловості в Україні; ревальвація гривні тощо.

Пасажиروبіг за 2018 рік склав 28614,9 млн. пасажиро-кілометрів, що більше планового завдання на 7,4 % та більше звітних даних 2017 року на 2,2 %. За 2019 рік пасажиробіг склав 28356, 1 млн. пасажиро-кілометрів, що менше планового завдання на 1,4 % та більше звітних даних 2017 року на 0,3 %.

Відносно базового 2017 року приведений обсяг перевезень на залізниці за звітом у 2018 році зменшився на 1,1 %, а в 2019 році – на 1,7 %.

Загальні суми активів підприємства на кінець звітних років в порівнянні з базовим 2017 роком збільшилися на 0,4 % у 2018 році та на 1,7 % у 2019 році.

Вартість власного капіталу підприємства на кінець звітних років відносно показника базового 2017 року зменшилася у 2018 році на 0,3 % та збільшилася у 2019 році на 0,5 % внаслідок коливання за статтею непокритого збитку.

Загальні суми пасивів підприємства на кінець звітних років в порівнянні з базовим 2017 роком збільшилися на 3,2 % у 2018 році та на 6,6 % у 2019 році за рахунок значного збільшення поточних зобов'язань підприємства по звітних роках.

У порівнянні з базовим 2017 роком чистий дохід від реалізації підприємства збільшився у 2018 звітному році на 4,3 %, у 2019 році – на 22,2 %, собівартість реалізації підприємства збільшилася на 14,5 % у 2018 році і на 19,9 % – у 2019 році, валовий прибуток підприємства у 2018 році зменшився на 4,4 %, але у 2019 році валовий прибуток збільшився на 45,3 %.

Операційний прибуток підприємства відносно 2017 року зменшився у 2018 році на 2 %, а в 2019 році збільшився на 114,8 % внаслідок перевищення темпів росту валового прибутку над темпами росту операційних витрат підприємства.

Відносно базового 2017 року чистий прибуток підприємства у 2018-2019 роках поступово збільшувався: у 2018 році збільшився на 78,0 %, а у 2019 році – в 25 разів внаслідок перевищення темпів росту операційного прибутку над темпами росту фінансових витрат та інших витрат підприємства у 2018-2019 роках.

Рентабельність активів підприємства поступово збільшувалася приблизно такими же темпами, як й темпи збільшення чистого прибутку і склала такі значення: 0,043 % – у 2017 році, 0,077 % – у 2018 році та 1,111 % – у 2019 році.

2 ОРГАНІЗАЦІЯ І МЕТОДИКА ОБЛІКУ КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

2.1 Організація бухгалтерського обліку на залізничному транспорті

Облікова політика АТ «Українська залізниця» [44] розроблена на підставі Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», Положення про порядок бухгалтерського обліку окремих активів та операцій підприємств державного, комунального секторів економіки і господарських організацій, які володіють та/або користуються об'єктами державної, комунальної власності», затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 26.12.2006 № 1213, Національних Положень (стандартів) бухгалтерського обліку і Положень (стандартів) бухгалтерського обліку України, інших нормативно-правових актів з ведення бухгалтерського обліку і складання фінансових звітів з метою визначення Облікової політики як сукупності принципів, методів і процедур, що забезпечить об'єктивне відображення фінансового стану і результатів господарської діяльності АТ «Укрзалізниця» та Філій Товариства, що входять до його складу.

Відповідно до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», облікова політика – це сукупність принципів, методів і процедур, що використовуються підприємством для ведення бухгалтерського обліку, складання та подання фінансової звітності.

Облікова політика [44] є елементом системи нормативного регулювання бухгалтерського обліку в АТ «Українська залізниця». Закріплені в ній принципи та методи відповідно до принципу послідовності мають застосовуватися постійно.

Відповідно до статутних документів Товариство веде бухгалтерський, податковий, статистичний, оперативний та управлінський облік результатів своєї господарської діяльності [44].

Ведення бухгалтерського обліку і формування фінансової звітності в Товаристві забезпечується:

1) на рівні апарату управління АТ «Українська залізниця»: Департаментом бухгалтерського, податкового обліку, звітності та методології, та структурними

підрозділами АТ «Укрзалізниця», функціями яких, відповідно до затверджених положень, є ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності;

2) на рівні регіональних філій: фінансово-економічними службами (НФ), які ведуть бухгалтерський та податковий облік, складають фінансову та податкову звітність по операціях, які здійснюються регіональною філією, та узагальнену звітність по регіональній філії; фінансові відділи галузевих служб регіональних філій Товариства, які узагальнюють звітність по підпорядкованих виробничих структурних підрозділах (далі – структурні підрозділи) і подають її в НФ;

3) на рівні філій Товариства: бухгалтерії (фінансові відділи) філій Товариства (які ведуть бухгалтерський та податковий облік, складають фінансову та податкову звітність по операціях, які здійснюються філією, та узагальнену звітність по філії, до якої включають показники фінансової звітності структурних підрозділів філії);

4) на рівні структурних підрозділів регіональних філій, філій Товариства: бухгалтерії структурних підрозділів, які забезпечують ведення бухгалтерського та податкового обліку, складання фінансових і податкових звітів за господарськими операціями, що здійснюються структурними підрозділами у межах повноважень, визначених положеннями, і подають її до галузевої (фінансово-економічної) служби регіональної філії, бухгалтерії (фінансового відділу) філії відповідно.

Департамент бухгалтерського, податкового обліку, звітності та методології очолює його начальник, одночасно він є головним бухгалтером Товариства, який підпорядковується голові правління АТ «Укрзалізниця».

Головний бухгалтер Товариства забезпечує формування Облікової політики Товариства, ведення бухгалтерського і податкового обліку, своєчасне формування фінансової та податкової звітності Товариства, та надання її користувачам.

Вимоги головного бухгалтера Товариства з питань ведення бухгалтерського та податкового обліку, складання фінансової та податкової звітності обов'язкові до виконання всіма причетними працівниками Товариства.

Посадові обов'язки головного бухгалтера АТ «Укрзалізниця» визначаються Положенням про Департамент бухгалтерського, податкового обліку, звітності та методології.

Фінансово-економічну службу регіональної філії очолює головний бухгалтер регіональної філії, одночасно – начальник фінансово-економічної служби, який підпорядковується начальнику регіональної філії, а в оперативному плані – головному бухгалтеру Товариства.

Бухгалтерію філії Товариства очолює головний бухгалтер, який підпорядковується начальнику філії, а в оперативному плані – головному бухгалтеру Товариства.

Бухгалтерію структурного підрозділу Філії Товариства очолює головний бухгалтер структурного підрозділу, який підпорядковуються керівнику структурного підрозділу регіональної філії, та оперативне – головному бухгалтеру відповідної регіональної філії, філії.

Призначення на посаду головного бухгалтера регіональної філії, філії Товариства (далі – Філії) та звільнення його з посади здійснюється за погодженням з Головним бухгалтером Товариства.

Обов'язки головного бухгалтера визначаються відповідно до вимог п. 7 ст. 8 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» [56].

Конкретні обов'язки, права та відповідальність кожного працівника бухгалтерської служби (бухгалтерії) встановлюються посадовими інструкціями, які затверджуються керівником Філії Товариства (структурного підрозділу Філії).

Відповідно до Статуту АТ «Укрзалізниця» керівники Філій та їх структурних підрозділів в межах своєї компетенції несуть відповідальність за організацію бухгалтерського обліку та забезпечення фіксування фактів здійснення всіх господарських операцій у первинних документах, збереження оброблених документів, реєстрів і звітності протягом встановленого строку, але не менше трьох років, відповідно до законодавства та установчих документів [44].

Філії своїми наказами встановлюють порядок організації бухгалтерського обліку в Філії, в якому визначаються:

- перелік посадових осіб, які ведуть облік (чисельність, структура облікового апарату, його підпорядкованість і розміщення);
- перелік посадових осіб, які мають право підпису первинних документів на

здійснення господарських операцій;

- відповідальні за дозвіл і здійснення господарських операцій, а також за їх відповідність чинному законодавству, Статуту АТ «Укрзалізниця», положенню про Філію;

- відповідальні за складання первинних документів, які фіксують факт здійснення господарських операцій, зокрема за правильність заповнення обов'язкових реквізитів, достовірність даних, своєчасність складання (в момент проведення кожної господарської операції або якщо це не можливо, безпосередньо після її завершення), та дотриманням термінів передачі в бухгалтерію;

- відповідальні за зберігання первинних документів і облікових регістрів, що пройшли обробку, а також фінансової звітності, за передачу її до архіву та знищення по закінченню терміну зберігання;

- перелік посадових осіб, з якими укладається договір про повну матеріальну відповідальність за збереження всіх прийнятих ними цінностей;

- графік документообороту, який повинен забезпечити оптимальну кількість підрозділів і виконавців, через які проходить кожен первинний документ, визначати мінімальний термін його знаходження в підрозділі;

- як ведеться облік (за допомогою яких рахунків, субрахунків, документів, форм обліку, які регістри обліку використовуються, яка техніка ведення обліку та технологія обробки облікової інформації);

- в які терміни та яким чином здійснюється збір, обробка, узагальнення та надання інформації;

- склад робочої інвентаризаційної комісії (Філії, структурного підрозділу) та положення про її повноваження;

- склад постійно діючої комісії по організації обліку необоротних активів;

- інші особливості організації роботи та ведення бухгалтерського обліку.

Бухгалтерський облік господарських операцій в Товаристві здійснюється згідно з Планом рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій АТ «Укрзалізниця» (далі – План рахунків), затвердженим наказом АТ «Укрзалізниця» від 30.12.2015 № 103, який розроблений відповідно до

Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 № 291 (із змінами).

Рахунки класів 0-7, 9 є обов'язковими для всіх філій, а рахунки класу 8 «Витрати за елементами» не використовуються.

Філії Товариства використовують рахунки та субрахунки Плану рахунків виходячи з потреб управління, контролю, аналізу, обліку й звітності.

Нові рахунки (рахунки другого та третього порядку) можуть вводитися до Плану рахунків АТ «Укрзалізниця» за відповідними клопотаннями Філій Товариства щодо бухгалтерського обліку специфічних для них операцій.

Бухгалтерський облік операцій щодо обліку доходних надходжень здійснюється згідно з Планом рахунків бухгалтерського обліку доходних надходжень залізниць і підприємств Укрзалізниці, затвердженого наказом Укрзалізниці від 30.03.2004 № 222-ЦЗ.

Для організації обліку необоротних активів на Філіях Товариства та їх структурних підрозділах наказами керівників створюються постійно діючі комісії.

Склад постійно діючої комісії та обов'язки, які на неї покладаються, визначені Примірним положенням про постійно діючу комісію по організації обліку необоротних активів на регіональних філіях, філіях АТ «Укрзалізниця», яке затверджується наказом АТ «Укрзалізниця».

Координує роботу постійно діючих комісій Філій Товариства постійно діюча комісія АТ «Укрзалізниця» по організації обліку необоротних активів [44].

При визнанні основних засобів активами (зарахуванні на баланс) постійно діючою комісією Філії по обліку необоротних активів обов'язково встановлюється ліквідаційна вартість та строк корисного використання кожного об'єкта основних засобів, що оформлюється наказом по Філії та зазначається в Акті приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів (типової форми № ОЗ-1).

2.2 Особливості первинного і податкового обліку капітальних інвестицій та правила документообігу

На даний час інвестиційна діяльність в Україні здійснюється в умовах загальної кризи її економіки у зв'язку з пандемією коронавірусу, нестабільності соціально-економічного положення в країні. Однак і в цих умовах невід'ємною частиною діяльності АТ «Укрзалізниця» є капітальні вкладення (в будівництво, створення і придбання основних засобів, нематеріальних активів).

Надходження капітальних вкладень здійснюється в результаті таких дій:

- внесення необоротних активів засновниками до статутного капіталу;
- придбання необоротних активів за плату;
- будівництво основних засобів (підрядним або господарським способами);
- безоплатне отримання необоротних активів;
- отримання необоротних активів в обмін на неподібні об'єкти.

Переважна більшість капітальних вкладень здійснюється в основні засоби, відмінною рисою яких є їхнє багатократне використання в процесі виробництва і реалізації. Основні засоби беруть участь у процесі виробництва тривалий період (протягом багатьох виробничих циклів), зберігаючи початкову форму і властивості, але поступово зношуються і переносять свою вартість на виготовлений продукт.

За формою капітальні вкладення зазвичай виступають як сукупність витрат на створення нових і технічне переозброєння, реконструкцію і розширення діючих основних засобів різного призначення. Тому документи на капітальні вкладення розрізняються по призначенню споруджених об'єктів, формам відтворення основних засобів, складу витрат, способу будівництва, джерелам фінансування.

Для забезпечення капітальних вкладень коштами використовуються різні за їх характером джерела: внутрішні власні фінансові ресурси (амортизаційні відрахування і прибуток), позикові фінансові ресурси кредиторів (облігаційні позики, кредити банків і бюджету), зовнішні власні фінансові ресурси (кошти, отримані від акціонерів), бюджетні інвестиційні асигнування; кошти позабюджетних фондів, безкоштовні внески, різноманітні пожертвування.

Облік капітальних інвестицій на підприємстві складається з таких частин :

- введення в експлуатацію об'єктів необоротних активів;

- поліпшення та ремонт об'єктів необоротних активів;
- ліквідації об'єктів необоротних активів;
- нарахування амортизації на об'єкти необоротних активів.

Бухгалтерський облік на будь-якому підприємстві повинен документально правильно оформляти й вчасно відображати в облікових регістрах наявність та рух капітальних інвестицій, забезпечувати дійсний контроль за їхнім станом та використанням, виявляти величину зношуваності необоротних активів й витрати на своєчасне їх зберігання та відновлення.

Первинний облік капітальних інвестицій на підприємстві – це початкова стадія господарського обліку на підприємстві, на якій відбувається фіксування господарської операції в первинному документі, її зміна і реєстрація.

Первинні документи з обліку основних засобів повинні забезпечити:

- своєчасне відображення в обліку інформації про рух необоротних активів підприємства і на її основі підрахунок бухгалтерської і податкової амортизації;
- інформацію про ремонт, модернізацію та інші поліпшення основних засобів;
- контроль за станом і збереженням об'єктів основних засобів у місцях їхнього збереження й експлуатації.

При передачі кожного об'єкта основних засобів в експлуатацію комісією, яка створена за наказом керівника підприємства і здійснює приймання об'єкта, складається акт приймання передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів. В цьому документі вказується первісна вартість об'єкта, місце експлуатації, його відповідність технічним умовам.

Важливим регістром аналітичного обліку капітальних інвестицій у частині основних засобів є інвентарна картка. У ній містяться наступні дані: інвентарний номер, назва об'єкта, коротка технічна характеристика, місце експлуатації, дата в експлуатацію, рік випуску або будівництва, норма амортизації, дата вибуття з експлуатації, відомості про переоцінку, реконструкцію, модернізацію об'єкта та інші. Інвентарна картка обліку застосовується для індивідуального обліку кожного об'єкта основних засобів та для групового обліку однотипних об'єктів основних засобів, що надійшли на підприємство в одному звітному періоді і мають однакове

господарське призначення, технічну характеристику, а також й однакову вартість. При цьому картка заповнюється шляхом позиційних записів кожного окремого об'єкта основних засобів.

Інвентарна а заповнюється в одному примірнику на підставі акту приймання-передачі основних засобів, накладних технічної й іншої супровідної документації. У картці має бути приведена індивідуальна коротка характеристика об'єкта, що містить найбільш важливі для даного об'єкта кількісні і якісні показники.

Опис інвентарних карток з обліку основних засобів застосовується для реєстрації всіх інвентарних карток, відкритих для ведення аналітичного обліку основних засобів. Опис складається в одному примірнику працівником бухгалтерії з метою контролю за схоронністю інвентарних карток.

Таким чином, підставою для бухгалтерського обліку господарських операцій є первинні документи, які фіксують факти здійснення господарських операцій.

Первинні документи складаються на бланках типових і спеціалізованих форм, затверджених відповідним органом державної влади.

Документування господарських операцій може здійснюватися із використанням виготовлених самостійно бланків, які повинні містити обов'язкові реквізити або реквізити типових або спеціалізованих форм.

При розгляді вкладень у підприємство у формі капітальних інвестицій в основні засоби слід врахувати те, що вони можуть здійснюватися різними способами (будівництво і придбання нових активів, реконструкція чи модернізація наявних тощо), що впливає на відображення таких господарських операцій у первинній документації [19].

Таким чином, для документального оформлення капітального будівництва основних засобів слід враховувати спосіб здійснення будівництва: підрядний, при якому використовуються послуги підрядних будівельних (монтажних) організацій та господарський, який передбачає здійснення будівництва власними силами.

Залучення капітальних інвестицій у будівництво при першому способі відображається у таких первинних документах, як: КБ-2в, КБ-3, М-28, ОЗ-1, ОЗ-6, ОЗ-7, ОЗ-9.Форми КБ-2в «Акт приймання виконаних підрядних робіт» та КБ-3

«Довідка про вартість виконаних робіт та витрати» є типовими формами первинних документів у будівництві. Вони використовуються для визначення вартості будівельних робіт та проведення розрахунків між забудовником та підрядником. Обидва первинні документи складаються у двох примірниках, один з яких передається замовнику.

Наказом Державного комітету статистики України «Про затвердження типових форм первинних облікових документів з обліку сировини та матеріалів» затверджено типові форми М-28 та М-28а «Лімітно-забірна картка» для відображення відпуску матеріалів на будівельні об'єкти, які використовуються протягом всього терміну будівництва. При відпуску матеріалів зі складу комірник розписується в лімітно-забірній картці форми М-28, а одержувач – в лімітно-забірній картці форми М-28а.

Наказом Державного комітету статистики України «Про затвердження типових форм первинного обліку» передбачено п'ять форм первинних документів, які містять інформацію про понесені капітальні витрати на будівництво основних засобів. Форма ОЗ-1 «Акт приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів» у цьому випадку використовується для зарахування до складу основних засобів окремих об'єктів, тобто введення їх в експлуатацію і слугує підставою для заповнення форми ОЗ-6 «Інвентарна картка обліку основних засобів», в якій ведеться аналітичний облік за кожним об'єктом окремо.

Для оформлення приймання-здачі основних засобів із ремонту, реконструкції та модернізації застосовується форма ОЗ-2 «Акт приймання-здачі відремонтованих, реконструйованих та модернізованих об'єктів». Для реєстрації інвентарних карток використовується форма ОЗ-7 «Опис інвентарних карток обліку основних засобів». У свою чергу форма ОЗ-9 «Інвентарний список основних засобів» призначена для пооб'єктного обліку основних засобів за місцями їх знаходження.

Якщо ж будівництво основних засобів здійснюється власними силами, то підтвердженням понесених витрат слугуватимуть такі первинні документи: форма М-8, рапорт на погодинні роботи, наряд на виконання робіт, акт про здавання-

приймання виконаних робіт і вже вищезгадані форми ОЗ. Типову форму М-8 «Лімітно-забірна картка» використовують для відображення багаторазового відпуску запасів одного номенклатурного номера в один і той же цех, дільницю, тощо протягом одного місяця.

До зарахування об'єкта на баланс підприємства, яке здійснюється на підставі форми ОЗ-1 його первісна вартість формується на основі актів виконаних робіт, рахунків-фактур, рапортів на погодинні роботи, які відображають вартість виконаних робіт і слугують підставою для нарахування заробітної плати (з відповідним нарахуванням єдиного соціального внеску) залученим у процесі капітального будівництва робітникам. Після складення всіх цих документів формується акт здавання-приймання виконаних робіт, який, своєю чергою, є підставою для введення об'єкта в експлуатацію.

При відображенні в первинному обліку здійснення капітальних інвестицій у придбання (створення) нематеріальних активів слід керуватись Наказом Міністерства фінансів України «Про затвердження типових форм первинного обліку об'єктів права інтелектуальної власності у складі нематеріальних активів».

Наказом передбачено форми НА-1 «Акт введення в господарський оборот об'єкта права інтелектуальної власності у складі нематеріальних активів», НА-2 «Інвентарна картка обліку об'єкта права інтелектуальної власності у складі нематеріальних активів» та НА-4 «Інвентаризаційний опис об'єктів права інтелектуальної власності у складі нематеріальних активів».

Форма НА-1 використовується для введення у господарський оборот і використання окремих об'єктів права інтелектуальної власності, складається в одному примірнику на основі технічної, науково-технічної та іншої документації.

Для аналітичного обліку окремих об'єктів та груп однотипних об'єктів права інтелектуальної власності, що надійшли в один місяць, призначена форма НА-2, яка складається на основі вищевказаної форми. У свою чергу інвентаризаційний опис складається в одному примірнику за місцем знаходження нематеріального активу та за відповідальною особою за нього. Також капітальні витрати по придбанню або створенню нематеріальних активів можуть відображатись у накладних

(у випадку придбання нематеріальних активів) та у актах про здавання-приймання виконаних робіт (у випадку створення нематеріальних активів).

Філії Товариства для оформлення господарських операцій, які ураховують специфіку та особливості виробничої діяльності залізничної галузі, використовують галузеві первинні документи.

Первинні документи створюються та застосовуються у бухгалтерському обліку в порядку, встановленому Положенням про документальне забезпечення записів у бухгалтерському обліку, затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 24.05.1995 № 88 (із змінами і доповненнями).

Якщо первинні документи створюються в електронному вигляді, Філії забезпечують виготовлення їх копій на паперовому носії.

Порядок руху первинних документів визначається графіком документообігу, який розробляється Філіями Товариства (їх структурними підрозділами) та затверджується їх керівництвом.

Зберігання первинних документів, реєстрів бухгалтерського обліку та фінансової звітності здійснюється протягом строків, встановлених Переліком типових документів, що створюються під час діяльності державних органів та органів місцевого самоврядування, інших установ, підприємств та організацій, із зазначенням строків зберігання документів, затвердженим наказом Міністерства юстиції України від 12.04.2012 № 578/5, але не менше трьох років.

Філії самостійно з додержанням єдиних засад бухгалтерського обліку та з урахуванням особливостей своєї діяльності і технології обробки облікових даних обирають форму бухгалтерського обліку як їх систему реєстрів бухгалтерського обліку, порядку і способу реєстрації та узагальнення інформації в них.

Облікові реєстри повинні мати повну назву, період реєстрації господарських операцій, посаду, прізвища і підписи або інші дані, що дають змогу ідентифікувати осіб, які брали участь в їх складанні.

У разі складання та зберігання облікових реєстрів на електронних носіях Філії зобов'язані забезпечити технічні засоби для їх відтворення в зручному для читання вигляді або виготовлення копій на паперових носіях.

Податковий облік можна охарактеризувати як впорядковану систему збору, реєстрації та узагальнення зберігання й передачі інформації для визначення податкової бази для податку на основі даних первинних документів, згрупованих відповідно до порядку, передбаченого чинним податковим законодавством. Як правило, податковий облік здійснюється шляхом суцільного, безперервного й документального обліку господарських операцій, пов'язаних з обчисленням податкової бази для конкретного податку.

Податковий облік має три рівня: рівень первинних облікових документів; рівень податкових реєстрів; рівень податкової звітності з конкретного податку.

Форми первинних документів податкового обліку (перший рівень податкового обліку) можуть бути встановлені чинним податковим законодавством (наприклад, податкові накладні). У випадку, коли форми первинних документів податкового обліку не передбачені, замість них на практиці використовуються первинні облікові документи бухгалтерського обліку. До того ж платник податків може розробити первинні документи податкового обліку самостійно (наприклад, довідки бухгалтера або податкові розрахунки, коригування, пояснювальні записки тощо). При цьому податкові органи не можуть вимагати від платника документів, не встановлених законодавством, однак мають право не визнати витрати платника, якщо вони не будуть підтверджені документально.

Податкові реєстри – це зведені форми систематизації даних податкового обліку за звітний (податковий) період, згруповані згідно вимог податкового законодавства. Вони призначені для систематизації й накопичення інформації, що міститься в прийнятих до обліку первинних документах податкового обліку для відображення в податковій декларації. Реєстри податкового обліку ведуться у вигляді спеціальних форм на паперових або машинних носіях.

Форми реєстрів податкового обліку й порядок відображення у них даних первинних і узагальнюючих облікових документів розробляються платником податків самостійно, за винятком встановлених законодавчо. У розроблених формах реєстрів аналітичний облік має також детально розкривати порядок формування податкової бази.

При зберіганні реєстрів податкового обліку необхідно забезпечувати їх захист від несанкціонованих виправлень. Виправлення помилки в реєстрі податкового обліку має бути обґрунтоване й підтвержене підписом особи, яка внесла виправлення, із вказівкою дати й обґрунтуванням виправлення.

Третім рівнем податкового обліку є податкова звітність з конкретного податку, яка складається платником податків на основі даних податкового обліку.

Як правило, в Україні функції з організації і ведення податкового обліку покладаються на бухгалтерію підприємства. Керівник підприємства зазвичай лише визначає напрямки податкової політики підприємства.

Однією з основних проблем, які виникають у підприємства щодо організації податкового обліку, є відсутність інформаційних зв'язків між керівними й збутовими ланками підприємства, з одного боку, і між ланкою, що веде податковий облік, з іншого. Досить часто перші ланки приймають рішення без урахування міркувань другої ланки і без прорахунку податкових наслідків цих рішень. До головного бухгалтера найчастіше лише доводиться інформація про проведені підприємством операції. Коли ж надалі виявляється, що деякі операції призвели до різкого збільшення суми податків або взагалі були заборонені, між керівництвом і бухгалтерією виникають конфліктні ситуації. Безумовно, у такій ситуації про належну організацію податкового обліку не йдеться.

Останнім часом досить поширеним став порядок, коли підприємство для ведення податкового обліку наймає сторонніх фахівців. При цьому часто головний бухгалтер звільняється, реєструється як підприємець-платник єдиного податку, укладає договір зі своїм підприємством на надання послуг з ведення податкового й бухгалтерського обліку й надає ці послуги вже як сторонній фахівець.

Особливістю податкового обліку є те, що податкове зобов'язання або податковий кредит з податку на додану вартість (ПДВ) при передачі продукції (робіт, послуг) між регіональними філіями, філіями АТ «Укрзалізниця» та їх структурними підрозділами не виникає. ПДВ нараховується тільки при здійсненні господарських операцій із сторонніми підприємствами та організаціями при реалізації продукції (робіт, послуг) або придбанні товарів, робіт, послуг.

Згідно з п. 5 ст. 8 Закону «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні» підприємство самостійно затверджує правила документообігу й технологію обробки облікової інформації.

Керівник підприємства зобов'язаний створити необхідні умови для правильного ведення бухгалтерського обліку, забезпечити неухильне виконання всіма підрозділами, службами й працівниками, які мають стосунок до податкового й бухгалтерського обліку, правомірних вимог бухгалтера щодо дотримання порядку оформлення й подання первинних документів.

Для організації правильного документообігу керівник і бухгалтер повинні координувати свої дії. Так, якщо бухгалтер не розробить правила документообігу на підприємстві, у яких будуть чітко розписані обов'язки кожного працівника щодо оформлення й подання того або іншого документа, то керівник за нього це робити не буде. Водночас, якщо керівник не буде притягати до відповідальності працівників, які порушують ці правила, то ефективність дії розроблених бухгалтером правил значно знизиться.

Працівники, які порушують правила документообігу, можуть притягатися до дисциплінарної відповідальності. Дисциплінарні санкції можуть бути накладені у вигляді догани або звільнення. Звільнення згідно з п. 3 ч. 1 ст. 40 Кодексу про оплату праці може бути застосоване до працівника, який систематично не виконує без поважних причин обов'язки, покладені на нього трудовим договором або правилами внутрішнього розпорядку (зокрема, систематично порушує правила документообігу), у випадку якщо до нього раніше вже застосовувалися дисциплінарні санкції у вигляді догани. А от залучення працівників до матеріальної відповідальності за порушення правил документообігу, як правило, неможливо. Винятки становлять тільки випадки, коли працівник вчинює кримінально каране діяння (крадіжка, знищення, підробка документів тощо).

2.3 Облік капітальних інвестицій в системі рахунків бухгалтерського обліку залізниці

Підставою для визнання капітальними інвестиціями витрат, пов'язаних з поліпшенням, проведенням окремих робіт при здійсненні ремонту основних засобів та інших видів необоротних активів є: підвищення рівня їх продуктивності, покращення технічного стану, зростання внаслідок цих витрат очікуваного строку корисного використання об'єкта, кількості та/або якості продукції (робіт, послуг), яка виробляється цим об'єктом, що призведе в майбутньому до збільшення надходжень грошових коштів [35].

Підставою для правильного відображення вартості виконаних робіт з ремонту, модернізації, добудови в бухгалтерському обліку є «Акт приймання-здачі відремонтованих, реконструйованих та модернізованих об'єктів» форми № ОЗ-2, в якому комісія з прийому об'єкта основних засобів в експлуатацію після ремонту чи поліпшення повинна зазначати характер проведених робіт, їх вартість та вплив на показники подальшої експлуатації об'єкта.

Первісна вартість основних засобів збільшується на суму витрат, пов'язаних з поліпшенням об'єкта (модернізація, модифікація, добудова, дообладнання, реконструкція тощо), що призводить до збільшення майбутніх економічних вигід, первісно очікуваних від використання об'єкта.

Вартість окремих робіт при здійсненні ремонту відповідно до технічних умов може бути включена до капітальних інвестицій з майбутнім збільшенням первісної вартості основних засобів, якщо такі роботи призведуть до збільшення очікуваних майбутніх вигід від використання об'єкта основних засобів.

Бухгалтерський облік капітальних інвестицій має забезпечити своєчасне і повне відображення на бухгалтерському рахунку 15 «Капітальні інвестиції» (згідно з «Планом рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій залізничного транспорту України», затвердженого наказом Укрзалізниці від 19.01.2000 р.№ 17-Ц) витрат на придбання або створення необоротних матеріальних і нематеріальних активів [35].

Бухгалтерський облік капітальних інвестицій, залежно від цілі інвестування, ведеться на різних субрахунках:

– 151 «Капітальні інвестиції»;

- 152 «Придбання (виготовлення) основних засобів»;
- 153 «Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів»;
- 154 «Придбання (створення) нематеріальних активів»;
- 155 «Придбання (вирощування) довгострокових біологічних активів».

За дебетом рахунка 15 «Капітальні інвестиції» відображаються:

- витрати на будівництво, реконструкцію, добудову, які здійснюються як господарським, так і підрядним способом для власних потреб підприємства, облік устаткування, що підлягає монтажу в процесі будівництва, та авансові платежі для фінансування вказаного будівництва;

- витрати на придбання або створення власними силами нематеріальних активів, а також витрат, пов'язаних із їх поліпшенням (модернізація, модифікація, дообладнання тощо);

- витрати на придбання або створення власними силами нематеріальних активів, а також витрат, пов'язаних з удосконаленням цих нематеріальних активів.

За кредитом рахунка 15 «Капітальні інвестиції» відображається фактична собівартість прийнятих в експлуатацію придбаних або створених матеріальних і нематеріальних необоротних активів, що вводяться в дію [35].

До субрахунку 151 «Капітальне будівництво» відкриті наступні рахунки третього порядку (табл. 2.1):

Таблиця 2.1 – Субрахунки 151 «Капітальне будівництво» третього порядку

1511 «Будівництво нових будівель і споруд»
1512 «Добудова, реконструкція будівель і споруд»
1513 «Устаткування, що потребує монтажу»
1514 «Устаткування в запасі»
1515 «Аванси підрядникам»
1516 «Інші витрати капітального будівництва»

- 1511 «Будівництво нових будівель і споруд» - призначений для обліку понесених витрат на будівництво об'єктів виробничого і невиробничого призначення для власних потреб підприємства, які ведуться за двома

організаційними формами: а) господарським способом; б) підрядним способом.

Господарський спосіб використовується, коли підприємство власними силами здійснює будівництво [35].

Витрати при такому способі складаються з фактично понесених витрат за елементами, які відображені у рис.2.2

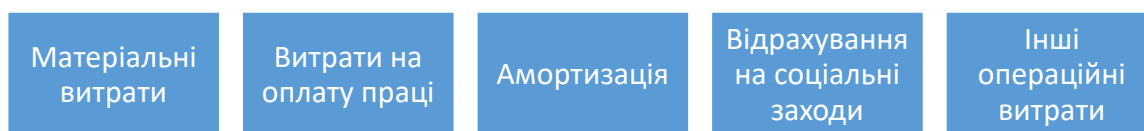


Рисунок 2.2 – Елементи витрат при господарському способі будівництва

Підрядний спосіб здійснюється на підставі підрядних договорів, укладених між замовником (забудовником) та підрядником (виконавцем) [35].

Для зарахування закінчених будівництвом (монтажем) і прийнятих в експлуатацію об'єктів визначається їх вартість за даними аналітичного обліку капітальних інвестицій.

Таким чином, витрати з кредиту субрахунку 151 «Капітальне будівництво» списуються в дебет субрахунку 103 «Будинки та споруди».

– 1512 «Добудова, реконструкція будівель і споруд» – відображає витрати на добудову, реконструкцію будівель і споруд, які вже введені в експлуатацію.

– 1513 «Устаткування, що потребує монтажу» – на цьому субрахунку ведеться облік витрат забудовника на придбання устаткування, що підлягає монтажу у процесі будівництва без відображення його надходження на субрахунку запасів. Витрати із субрахунку 1513 «Устаткування, що потребує монтажу» списуються у дебет субрахунку 1511 «Будівництво нових будівель і споруд».

– 1514 «Устаткування в запасі» – на даному рахунку ведеться облік витрат на придбання забудовником устаткування, яке не потребує монтажу при виконанні будівельно-монтажних робіт господарським способом, у міру його надходження на склад або інше місце зберігання.

– 1515 «Аванси підрядникам» – ведеться облік авансових платежів для

фінансування будівництва.

– 1516 «Інші витрати капітального будівництва» - відображаються витрати з відведення земельних ділянок, вирощування багаторічних культур транспортування устаткування, проектно-вишукувальні роботи.

По закінченню будівництва всі витрати з кредиту субрахунків 1511 «Будівництво нових будівель і споруд», 1513 «Устаткування, що потребує монтажу», 1514 «Устаткування в запасі», 1515 «Аванси підрядникам», 1516 «Інші витрати капітального будівництва» закриваються на дебет субрахунку 151 «Капітальне будівництво»[35].

Облік витрат на придбання або на виготовлення господарським способом активів, які після їх вводу в експлуатацію враховуються на рахунку 10 «Основні засоби», здійснюється на субрахунку 152 «Придбання (виготовлення) основних засобів», до якого відкрито чотири субрахунки третього порядку (табл.2.3).

Таблиця 2.3 – Субрахунок 152 ««Придбання (виготовлення) основних засобів» третього порядку

1521 «Придбання основних засобів»
1522 «Виготовлення основних засобів»
1523 «Модифікація, модернізація, дообладнання машин і устаткування»
1524 «Модифікація, модернізація, дообладнання транспортних засобів»

– 1521 «Придбання основних засобів» – відображає витрати, які формують первісну вартість об'єкта основних засобів. Факт придбання основних засобів за грошові кошти відображаються в обліку на підставі первинних документів, які підтверджують надходження основних засобів (накладна, рахунок, акт тощо).

– 1522 «Виготовлення основних засобів» – призначений для обліку витрат на створення окремих об'єктів основних засобів господарським способом. До витрат на виготовлення цих об'єктів відносяться такі ж елементи, як у рис.2.2.

– 1523 «Модифікація, модернізація, дообладнання машин і устаткування» та 1524 «Модифікація, модернізація, дообладнання транспортних засобів» – призначені для обліку витрат на удосконалення конструкції, яке забезпечує підвищення продуктивності об'єкта, який вже експлуатувався, сприяє розширенню

його технічних можливостей до рівня сучасних технічних і технологічних вимог.

По закінченні такої господарської операції витрати з кредиту субрахунку 153 «Модифікація, модернізація, дообладнання машин і устаткування» та 1524 «Модифікація, модернізація, дообладнання транспортних засобів» списуються в дебет субрахунків 104 «Машини та обладнання» та 105 «Транспортні засоби»[35].

Субрахунок 153 «Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів» має субрахунки третього порядку (табл.2.4).

Таблиця 2.4 – Субрахунок 153 «Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів» третього порядку

1531 «Придбання бібліотечних фондів»
1532 «Придбання (виготовлення) малоцінних необоротних матеріальних активів»

– 1531 «Придбання бібліотечних фондів» призначений для обліку понесених витрат на придбання бібліотечних фондів;

– 1532 «Придбання (виготовлення) малоцінних необоротних матеріальних активів» призначений для обліку понесених витрат на придбання або виготовлення господарським засобом малоцінних необоротних матеріальних активів.

Також субрахунок 1532 має субрахунки четвертого порядку (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 – Субрахунок 1532 «Придбання (виготовлення) малоцінних необоротних матеріальних активів» четвертого порядку

15320 «Придбання (виготовлення) інструментів, приладів, пристосування та інвентарю»
15321 «Придбання (виготовлення) спецодягу і спецвзуття»
15322 «Придбання (виготовлення) постільних речей»
15323 «Придбання (виготовлення) тимчасових (нетитульних) споруд»
15325 «Придбання (виготовлення) інвентарної тари»
15326 «Придбання предметів прокату»
15327 ««Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів»

– 15320 «Придбання (виготовлення) інструментів, приладів, пристосування та інвентарю» призначений для обліку витрат на придбання та виготовлення спеціального інструменту, приладів, пристосування та інвентарю тощо.

– 15321 «Придбання (виготовлення) спецодягу і спецвзуття» призначений

для обліку витрат на придбання (виготовлення) спеціального одягу, спеціального взуття та інших спеціальних предметів захисту, техніки безпеки виробництва, застосування яких є обов'язковим під час трудового процесу.

– 15322 «Придбання (виготовлення) постільних речей» – використовується для обліку витрат на придбання (виготовлення) постільних речей довгострокового використання, які не можуть бути зарахованими до складу основних засобів.

– 15323 «Придбання (виготовлення) тимчасових (нетитульних) споруд» призначений для обліку витрат на придбання або виготовлення стаціонарних споруд, зведених тимчасово, у зв'язку з виконанням певних капітальних робіт.

– 15325 «Придбання (виготовлення) інвентарної тари» – використовується для обліку витрат з придбання та виготовлення багатооборотної тари тривалого використання, яка не видається під заставу, а постійно перебуває на залізниці й використовується для зберігання товарно-матеріальних цінностей на складах або для забезпечення технологічних процесів виробництва.

– 15326 «Придбання предметів прокату» призначений для обліку витрат із придбання необоротних активів, призначених для надання їх громадянам у тимчасове користування за відповідну оплату таких послуг.

Субрахунок 154 «Придбання (створення) нематеріальних активів має рахунки третього порядку (табл. 2.6).

Таблиця 2.6 – Субрахунок 154 «Придбання (створення) нематеріальних активів» третього порядку

1541 «Придбання (створення) права користування природними ресурсами»
1542 «Придбання (створення) права користування майном»
1543 «Придбання (створення) права на знаки для товарів і послуг»
1544 «Придбання (створення) права на об'єкти промислової власності»
1545 «Придбання (створення) авторських та суміжних з ними прав»
1546 «Придбання (створення) інших нематеріальних активів»

Рішення щодо ліквідації та відчуження об'єктів незавершеного будівництва і списання витрат по них підприємство має погоджувати з органами приватизації та Комісією з проведення приватизації об'єктів незавершеного будівництва.

Господарські операції з будівництва, виготовлення, придбання, введення в

експлуатацію, поліпшення основних засобів, матеріальних необоротних активів і нематеріальних активів оформлюються первинними документами, типові форми яких затверджені наказом Міністерства статистики України від 29.12.1995 р. №352 та наказом Міністерства фінансів України від 11.02.1998 р. №30.

Узагальнення інформації про господарські операції з капітальних інвестицій має здійснюватися в облікових регістрах бухгалтерського обліку згідно з Методичними рекомендаціями по застосуванню регістрів бухгалтерського обліку, затверджених наказом Міністерства фінансів України від 29.12.2000 р. №356.

Якщо підприємство реконструювало або добудувало будівлю, то після закінчення робіт оформлюється акт типової форми № ОЗ-2 «Акт приймання – здавання відремонтованих, реконструйованих та модернізованих об'єктів».

Кореспонденція рахунків з придбання та виготовлення основних засобів наведена у табл. 2.7.

Таблиця 2.7 – Кореспонденція рахунків з придбання та виготовлення основних засобів

Зміст господарської операції	Дебет	Кредит
Отримано обладнання від постачальника	152	631
Відображено податковий кредит з ПДВ	641	631
Отримано транспортні послуги	152	631
Відображено податковий кредит з ПДВ	641	631
Отримано роботи з установки, монтажу і налагодження обладнання	15	631
Відображено податковий кредит з ПДВ	641	631
Оплачена постачальникам вартість обладнання, послуг і робіт	631	311
Відображено заробітну плату з нарахуваннями ЄСВ працівників, зайнятих установкою і монтажем	152	66,65
Передано устаткування в монтаж	152	20
Введено в експлуатацію об'єкти основних засобів	10	152

Бухгалтерські проведення з обліку основних засобів, отриманих безоплатно, наведені у табл. 2.8.

Таблиця 2.8 – Бухгалтерські проведення з обліку основних засобів, отриманих безоплатно

Зміст господарської операції	Дебет	Кредит
Отримані безкоштовно основні засоби на суму справедливої вартості	152	424
Витрати на транспортування основних засобів сторонньою організацією	152	685
Відображено суму податкового кредиту з ПДВ	641	685
Зараховані на баланс основні засоби, які були у використанні:		
За первісною вартістю	10	152
На суму зносу	10	131

Бухгалтерські проведення з обліку основних засобів, внесених до зареєстрованого капіталу, наведені у табл. 2.9.

Таблиця 2.9 – Облік основних засобів, внесених до зареєстрованого капіталу

Зміст господарської операції	Дебет	Кредит
Здійснений учасником внесок до зареєстрованого капіталу основними засобами	152	46
Зараховані на баланс основні засоби	10	152
Здійснений учасником внесок до незареєстрованого капіталу основними засобами	152	404
Зараховані на баланс основні засоби, внесені до незареєстрованого капіталу	10	152

Бухгалтерські проведення з обліку нематеріальних активів будуть ті ж самі але на рахунку 12 «Нематеріальні активи» замість рахунку 10 «Основні засоби».

Аналітичний облік капітальних інвестицій підприємства ведеться в розрізі витрат капітального характеру (будівельні, монтажні, проектні роботи), вартість придбаного устаткування, що потребує монтажу і не потребує монтажу, затрати на придбання (виготовлення, спорудження) об'єктів основних засобів, придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних і нематеріальних активів, а також з розподілом інвестицій у капітальне будівництво, що виконане підрядним і господарським способами.

2.4 Порядок складання внутрішньої звітності щодо наявності і руху капітальних інвестицій на залізничному транспорті

Акціонерне товариство «Українська залізниця» є юридичною особою, яка

складає і надає фінансову звітність у повному обсязі як підприємство, а також складає і надає консолідовану фінансову звітність як холдинг.

Структурні підрозділи акціонерного товариства «Українська залізниця» не є юридичними особами, але ведуть бухгалтерський облік і надають фінансову звітність у повному обсязі, а також надають специфічний звіт «Звіт про доходи та витрати залізничної галузі»[44].

У Національному Положенні (стандарті) бухгалтерського обліку (НПсБО) 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» говориться, що консолідована фінансова звітність складається з таких форм звітності:

1) річна звітність:

- Баланс (Звіт про фінансовий стан) – форма №1;
- Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) – форма №2;
- Звіт про рух грошових коштів – форма №3;
- Звіт про власний капітал – форма №4;
- Примітки до фінансової звітності – форма №5;

2) проміжна звітність:

- Баланс (Звіт про фінансовий стан) – форма №1;
- Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) – форма №2 [41].

Баланс підприємства складається на кінець останнього дня звітного періоду.

У Балансі капітальні інвестиції відображаються окремо від основних засобів у рядку 020 «Незавершене будівництво».

Філіями Товариства, крім зазначеного складу фінансової звітності, складається та подається галузева статистична звітність форми № 10-Зал «Звіт про доходи і витрати з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України» [44].

Для формування інформації про доходи, витрати, фінансові результати, активи і зобов'язання у додатку до приміток до річної фінансової звітності «Інформація за сегментами» пріоритетним видом звітного сегмента визнається господарський сегмент [44].

До консолідованої фінансової звітності Акціонерного Товариства

«Українська залізниця» включаються показники діяльності філій, представництв, відділень та інших відокремлених підрозділів підприємства [44].

Підприємства, які складають фінансову звітність та консолідовану фінансову звітність за національними положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку, складають проміжну фінансову звітність, яка охоплює відповідний період (перший квартал, перше півріччя, дев'ять місяців), наростаючим підсумком з початку звітного року у складі балансу та звіту про фінансові результати [44].

До річної фінансової звітності додається аудиторський висновок, який надається за результатами проведеного аудиту фінансової звітності [44].

Річна фінансова звітність та консолідована фінансова звітність Товариства, разом з аудиторським висновком, згідно із Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» підлягає оприлюдненню шляхом розміщення на веб-сторінці АТ «Укрзалізниця» з опублікуванням у періодичних виданнях [44].

Акціонерне Товариство «Українська Залізниця» подає фінансову звітність за Міжнародними стандартами фінансової звітності.

Фінансова звітність є структурованим відображенням фінансового стану та фінансових результатів діяльності Товариства [44].

Метою фінансової звітності є надання інформації про фінансовий стан, фінансові результати діяльності та грошові потоки Товариства, яка є корисною для широкого кола користувачів при прийнятті ними економічних рішень. Фінансова звітність також демонструє результати того, як управлінський персонал Товариства розпоряджається ввіреними йому ресурсами [44].

За міжнародними стандартами фінансової звітності відсутні окремі вимоги та положення щодо відображення тих капітальних інвестицій підприємства, які відносяться до основних засобів або інших необоротних активів, так як наприклад ще не введений в експлуатацію об'єкт уже визнається основним засобом [44].

У разі трансформації обліку під міжнародні стандарти необхідно перевірити залишки за незавершеними капітальними інвестиціями на предмет їх відповідності критеріям визнання активами, насамперед критерію ймовірності майбутніх

економічних вигід. Якщо таких критеріїв дотримано, незавершені капітальні інвестиції в більшості випадків рекомендують перекласифікувати до складу основних засобів [44].

За наявності інвестицій необхідно провести аналіз на предмет бізнес-моделі управління цими інвестиціями. За метою придбання та утримання таких інвестицій, часток участі та за іншими ознаками вони можуть відрізнятися. Залежно від типу інвестиції слід провести їх переоцінку й обрати модель обліку. Практика свідчить, що за довгостроковими інвестиціями трансформаційні коригування досить поширені, особливо в частині їх знецінення чи припинення визнання через скорочення або відсутність майбутніх економічних вигід [44].

Відповідно до статей 4, 14, 18 Закону України «Про державну статистику» та пункту 4 Положення про Державну службу статистики України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 вересня 2014 року № 481 (зі змінами), з метою подальшого вдосконалення державних статистичних спостережень щодо капітальних інвестицій та основних засобів й отримання повної, всебічної та об'єктивної статистичної інформації, були затверджені форми державних статистичних спостережень:

- 1) зі звіту за 2020 рік – № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції»;
- 2) зі звіту за I квартал 2021 року – № 2-інвестиції (квартальна) «Звіт про капітальні інвестиції».

У Роз'ясненні щодо форми державного статистичного спостереження № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції»[60] міститься інформація щодо показників форми державного статистичного спостереження № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції» (далі – форма).

Показники форми містять дані щодо наявності необоротних активів на початок та кінець року, їх надходження й вибуття (далі – рух), амортизації та капітальних інвестицій за рік. Також форма вміщує інформацію щодо суми податку на додану вартість, сплаченого (у ціні придбання товарів, робіт, послуг) у зв'язку із

витратами на капітальні інвестиції у поточному році [64].

Показники Розділу 2 вміщують інформацію щодо фактично освоєних (використаних) у звітному періоді обсягів капітальних інвестицій у матеріальні та нематеріальні активи за рахунок передбачених чинним законодавством джерел фінансування та витрати на будівництво житла для подальшого продажу (передачі), які за обліком витрат не належать до капітальних інвестицій респондента [64].

Графа 1 «Обсяг капітальних інвестицій, освоєних у звітному році» містить дані щодо фактично освоєних (використаних) обсягів капітальних інвестицій у необоротні активи, до яких належать інвестиції у нові та існуючі матеріальні та нематеріальні активи, які були придбані підприємством, у тому числі за договором фінансового лізингу, або створені підприємством для власного використання зі строком служби більше одного року, уключаючи невироблені активи (земля, авторські права, ліцензії, патенти, гудвіли тощо), витрати, які пов'язані з поліпшенням об'єкта, що призводять до збільшення його строку служби або виробничої потужності, а також витрати на будівництво житла для подальшого його продажу (передачі) [64].

Інформація щодо придбаних активів містить дані щодо фактично сплаченої вартості з урахуванням витрат на транспортування та монтаж, плати за митне оформлення товарів і транспортних засобів, податків, оплати послуг юристів, оцінювачів, агентів з нерухомості. Витрати на придбання активів за договором фінансового лізингу містяться у звіті лізингоодержувача та можуть уважатися складовою обсягів капітальних інвестицій, при цьому до них входить повна ринкова вартість активу, що зазначена в договорі, без урахування частини внесків, що відповідає платежу за відсотками. Інформація щодо вартості зазначених активів міститься у формі за той рік, у якому їх залучили до виробничого процесу [64].

Графа 1 «Обсяг капітальних інвестицій, освоєних у звітному році» не включає наступні полпження:

– витрати на придбання матеріальних та нематеріальних активів з метою їх подальшого перепродажу, крім витрат на будівництво житла для подальшого

продажу (передачі);

– вартість отриманих на безоплатній основі матеріальних та нематеріальних активів;

– авансові платежі для фінансування будівництва та придбання обладнання;

– витрати на технічне обслуговування та поточні ремонти;

– витрати на придбання обладнання та устаткування (яке потребує монтажу), що міститься на складі й у звітному періоді не передане в монтаж;

– витрати на придбання обладнання й устаткування (яке не потребує монтажу), що не введено в експлуатацію у звітному періоді [64].

Графа 2 «Витрати на придбання та створення нових активів»[64] містить дані щодо обсягів інвестицій у придбання та створення нових активів, у тому числі на нове будівництво, придбання та виготовлення власними силами (господарським способом) нових машин, обладнання, транспортних засобів, придбання об'єктів незавершеного будівництва, довгострокових біологічних активів, нематеріальних активів. Ця графа вміщує дані щодо витрат на придбання активів, що були у використанні в інших країнах та вперше використовуються на території України.

Графа 3 «Із графи 2 – витрати на створення нових активів власними силами (господарським способом)» містить дані щодо витрат на створення нових активів господарським способом, до якого належать роботи, виконані власними силами респондента[64].

Графа 4 «Витрати на придбання активів, які були у використанні»[64] містить дані щодо обсягів інвестицій у придбання активів, що були у використанні в інших суб'єктів господарювання, за винятком активів, що були у використанні в інших країнах і вперше використовуються в Україні.

Графа 5 «Витрати на капітальний ремонт» [64] містить дані щодо обсягів інвестицій у капітальний ремонт, тобто витрат, пов'язаних з поліпшенням об'єкта, що призводить до збільшення майбутніх економічних вигід, первинно очікуваних від використання об'єкта, на суму яких збільшується первісна вартість основних засобів (будівель, споруд, машин і обладнання, транспортних засобів тощо). Цей показник не включає витрати на проведені технічне обслуговування та поточні

ремонти необоротних активів.

Графа 6 «Витрати на поліпшення, вдосконалення, реконструкцію, модернізацію»[64] містить дані щодо витрат на розширення, реконструкцію, модернізацію, вдосконалення активів та поліпшення земель.

Графа 7 «Із графи 1 – вартість активів придбаних за договором фінансового лізингу»[64] містить дані щодо вартості активів, що використовуються на умовах договору фінансового лізингу за повною ринковою вартістю активу, що зазначена в договорі (без частини внесків, що відповідає платежу за відсотками), та які залучені до виробничого процесу у звітному періоді.

Рядок 2130 містить дані щодо обсягів капітальних інвестицій в інженерні споруди: автостради, вулиці та дороги, залізниці, злітно-посадкові смуги, мости, естакади, тунелі та метро, порти, канали, греблі та інші водні споруди, магістральні трубопроводи, комунікації та лінії електропередачі, місцеві трубопроводи та комунікації, комплексні промислові споруди, споруди спортивного та розважального призначення, інші інженерні споруди відповідно до державного класифікатора ДК БС [64].

Рядок 2140 містить дані щодо обсягів капітальних інвестицій підприємства у технологічне, енергетичне, підйомно-транспортне та в інші види обладнання, машини, інструмент, інвентар, які не пов'язані безпосередньо з функціонуванням будівель (споруд), уключаючи витрати на їх монтаж. Цей рядок не включає витрати підприємства на придбання (або створення) малоцінних необоротних матеріальних активів [64].

Рядок 2142 містить дані щодо витрат з рядка 2140 на інше електричне й електронне устаткування крім комп'ютерної та телекомунікаційної техніки: електронно-обчислювальні та електричні машини й апаратура, інше устаткування для радіо, телебачення, медичні прилади (електродіагностична апаратура тощо), точні вимірювальні та оптичні пристрої тощо [64].

Рядок 2150 містить дані щодо обсягів інвестицій підприємства у транспортні засоби: рухомий склад залізничного, водного, автомобільного транспорту (електровози, тепловози, паровози, мотовози, мотодрезини, вагони, платформи,

цистерни, теплоходи, пароплави, дизель-електроходи, буксири, баржі, барки, човни та судна службово-допоміжні, рятувальні, пристані, парусні судна, автомобілі вантажні та автомобілі легкові, причепа, автосамоскиди, автоцистерни, автобуси, трактори-тягачі та інші), рухомий склад повітряного транспорту (літаки, вертольоти), гужового транспорту (вози, сани та інше), виробничого транспорту (електрокари, мотоцикли, моторолери, велосипеди, візки та інші), усі види спортивного транспорту [64].

Рядок 2201 містить дані щодо витрат із рядків 2110, 2120, 2130 щодо вартості обладнання, що забезпечує функціонування будівель та інженерних споруд, включаючи витрати на його монтаж: каналізації, опалення, газопостачання, освітлення, вентиляції та кондиціонування повітря, опалювальних котлів, радіаторів, калориферів, бойлерів та іншого санітарно-технічного обладнання, підйомників, ліфтів тощо [60].

Рядок 2300 уключає дані щодо обсягів капітальних інвестицій у придбання та створення власними силами необоротних нематеріальних активів [64]:

- права користування природними ресурсами (надрами, іншими природними ресурсами, геологічною та іншою інформацією про природні ресурси), включаючи витрати на розробку корисних копалин;
- права користування майном (земельною ділянкою, будівлею);
- права на комерційні позначення (права на торговельні марки, комерційні (фірмові) назви);
- права на об'єкти промислової власності (права на винаходи, патенти, ліцензії, концесії, промислові зразки, сорти рослин, породи тварин, ноу-хау тощо);
- авторські та суміжні з ними права;
- засоби програмного забезпечення та відповідні бази даних за умови використання їх підприємством понад один рік, у тому числі інвестиції в їх модернізацію або поліпшення;
- розважальні програми та оригінали літературних і художніх творів тощо.

Рядок 2310 містить дані щодо витрат з рядка 2300 у придбання прав користування природними ресурсами (права користування надрами, іншими

природними ресурсами, геологічною та іншою інформацією про природні ресурси) та прав користування майном (земельною ділянкою, будівлею) [64].

Рядок 2311 містить дані щодо витрат з рядка 2310 у придбання права користування земельною ділянкою [64].

Рядок 3100 уключає дані щодо обсягів інвестицій, фактично освоєних (використаних) за рахунок коштів державного бюджету [64].

Рядок 3300 уключає дані щодо обсягів інвестицій, освоєних (використаних) за рахунок власних коштів підприємств усіх форм господарювання, коштів, отриманих підприємством у результаті звичайної господарської діяльності, а також амортизаційних відрахувань із матеріальних та нематеріальних необоротних активів, нарахованих протягом звітного року [64].

Рядок 3301 уключає дані щодо обсягів з рядка 3300 щодо інвестицій, освоєних (використаних) за рахунок використаних амортизаційних відрахувань [60].

Рядок 3500 уключає дані щодо обсягів інвестицій, освоєних (використаних) за рахунок коштів інвестиційних компаній, фондів, крім тих, через які фінансується будівництво житла населенням [64].

Рядок 3600 уключає дані щодо обсягів інвестицій, освоєних (використаних) за рахунок коштів іноземних інвесторів [64].

Роз'яснення щодо форми державного статистичного спостереження N 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції» [64] від 10 червня 2019 року N 19.1.2-12/11-19 є недійсними з 01 січня 2021 року.

Висновки за розділом 2

Основними документами, які регулюють систему бухгалтерського обліку на залізничному транспорті є:

1. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні».

2. Національні положення (стандарти) бухгалтерського обліку.

3. План рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань та господарських операцій підприємств і організацій України та Інструкція про його застосування.

4. План рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань та господарських операцій Укрзалізниці. Його особливість полягає у тому, що клас 8 Плану рахунків на залізничному транспорті не використовується.

Підставою для бухгалтерського обліку господарських операцій є первинні документи, які фіксують факти здійснення господарських операцій.

Первинні документи складаються на бланках типових і спеціалізованих форм, затверджених відповідним органом державної влади.

Документування господарських операцій може здійснюватися із використанням виготовлених самостійно бланків, які повинні містити обов'язкові реквізити або реквізити типових або спеціалізованих форм.

При розгляді капітальних інвестицій в основні засоби слід врахувати те, що вони можуть здійснюватися різними способами (будівництво і придбання нових активів, реконструкція або модернізація наявних тощо), що впливає на відображення таких господарських операцій у первинній документації.

Для обліку капітальних інвестицій на залізниці використовується рахунок 15 «Капітальні інвестиції», який має п'ять субрахунків. Для більш детального відображення обліку господарських операцій з капітальних інвестицій, залізниця використовує субрахунки третього и четвертого порядків.

У Національному Положенні (стандарті) бухгалтерського обліку (НПсБО) 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» говориться, що консолідована фінансова звітність складається з таких форм звітності: а) річна звітність; б) 2) проміжна звітність.

Баланс підприємства складається на кінець останнього дня звітного періоду.

Відповідно до статей 4, 14, 18 Закону України «Про державну статистику» та пункту 4 Положення про Державну службу статистики України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 вересня 2014 року № 481 (зі

змiнами), з метою подальшого вдосконалення державних статистичних спостережень щодо капітальних інвестицій та основних засобів й отримання повної, всебічної та об'єктивної статистичної інформації, були затверджені форми державних статистичних спостережень:

1) зі звіту за 2020 рік – № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції»;

2) зі звіту за I квартал 2021 року – № 2-інвестиції (квартальна) «Звіт про капітальні інвестиції».

У Роз'ясненні щодо форми державного статистичного спостереження № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції» міститься інформація щодо показників форми державного статистичного спостереження № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції».

Показники форми містять дані щодо наявності необоротних активів на початок та кінець року, їх надходження й вибуття (далі – рух), амортизації та капітальних інвестицій за рік. Також форма вміщує інформацію щодо суми податку на додану вартість, сплаченого (у ціні придбання товарів, робіт, послуг) у зв'язку із витратами на капітальні інвестиції у поточному році.

Показники форми містять дані щодо наявності необоротних активів на початок та кінець року, їх надходження й вибуття (далі – рух), амортизації та капітальних інвестицій за рік. Також форма вміщує інформацію щодо суми податку на додану вартість, сплаченого (у ціні придбання товарів, робіт, послуг) у зв'язку із витратами на капітальні інвестиції у поточному році.

3 АНАЛІЗ І КОНТРОЛЬ СТАНУ КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ

3.1 Оцінка майнового стану залізничного транспорту

Майновий стан підприємства – це одна з характеристик фінансового стану підприємства, за допомогою якої оцінюється склад, розміщення, структура та динаміка його активів (майна) і пасивів (власного капіталу та зобов'язань).

Аналіз складу, структури та динаміки активів і пасивів підприємства на підставі даних балансу може проводитись одним із таких способів:

- без попередньої зміни статей балансу;
- за допомогою побудови скороченого аналітичного балансу шляхом об'єднання однорідних за складом балансових статей;
- додатковим коригуванням статей балансу на індекс інфляції.

Майновий стан підприємства – це використання активів із різноманітними джерелами їх формування (пасивів).

Основним джерелом даних для аналізу фінансового стану є бухгалтерський баланс підприємства. В балансі відображаються ресурси і вимоги на ці ресурси або частка участі в них, це – індикатор фінансового стану підприємства. Відповідно до загальноприйнятих стандартів обліку він розкриває зміст понять активу і пасиву.

Активи підприємства відображені в балансі як вартість майна і боргових прав, якими розпоряджається і які контролює підприємство на звітну дату.

Пасиви – це зобов'язання підприємства за позиками і кредиторською заборгованістю або джерела утворення господарських засобів.

Перевищення вартості активів над пасивами (власний капітал) становить вартість власних активів підприємства, в тому числі його прибуток.

Аналіз структури та динаміки джерел формування та напрямів використання фінансових ресурсів, які направляються на придбання суб'єктом господарювання різного роду майна, виконується за даними балансу підприємства.

За результатами аналізу пасиву та активу балансу надаються висновки про структуру та динаміку джерел формування та напрямів використання фінансових ресурсів підприємства по кожному звітному періоду, і за досліджуваний період.

Таким чином, основними джерелами інформації для проведення аналізу активів підприємства є:

- баланс (звіт про фінансовий стан) підприємства (форма №1);
- звіт про фінансові результати (звіт про сукупний дохід) (форма №2).

Для характеристики основних засобів використовують показники, які наведені у табл. 3.1.

Таблиця 3.1 – Динаміка змін основних показників майнового стану Дніпровської дирекції залізничних перевезень у 2017-2019 рр.

Показники	Звіт 2017 р. абсолют. показник	Звіт 2018 р.		Звіт 2019 р.	
		абсолют. показник	відносно 2017 р., відс.	абсолют. показник	відносно 2017 р., відс.
Середньорічна вартість активів, тис. грн.	15554691	13691957	88,02	15812847	101,66
Середньорічна вартість необоротних активів, тис. грн.	250093648	251284608	100,48	251446348	100,54
Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн.	0,69	0,7	101,45	0,68	98,55
Частка основних засобів в активах, відсотки.	0,94	0,95	101,06	0,92	97,87
Частка основних засобів в необоротних активах, відсотки.	0,06	0,05	83,33	0,08	133,33
Коефіцієнт зносу основних засобів	-59,14	60,09	-101,61	61,61	-104,18
Коефіцієнт мобільності активів	0,06	0,04	66,67	0,07	116,67
Коефіцієнт реальної вартості майна	89,41	89,99	100,65	88,08	98,51
Індекс постійного активу	118,17	120,64	102,09	117,74	99,64
Коефіцієнт придатності основних засобів	40,85	39,91	97,70	38,38	93,95

Середньорічна вартість оборотних активів визначають за формулою:

$$O_{\text{Аср. в}} = \frac{A_{\text{пр}} + A_{\text{кр}}}{2}, \quad (1)$$

Де $A_{\text{пр}}$ – вартість активів на початок періоду, грн.;

$A_{\text{кр}}$ – вартість активів на кінець періоду, грн.

Середньорічна вартість необоротних активів визначається за формулою:

$$H_{\text{Аср. в}} = \frac{ЗВ_{\text{пр}} + ЗВ_{\text{кр}}}{2}, \quad (2)$$

Частка основних засобів в оборотних активах знаходиться як відношення основних засобів до валюти балансу активів.

Частка основних засобів в необоротних активах – це відношення загальної суми необоротних активів до загальної валюти балансу активів.

Коефіцієнт співвідношення оборотних і необоротних – це відношення оборотних активів до необоротних активів. Цей коефіцієнт повинен збільшуватися, що дасть можливість підвищити ліквідність балансу підприємства. Негативною є різка зміна.

Якщо частка необоротних активів складає більше 40 %, деякі аналітики говорять про «важку» структуру активів, менше – «легку». «Важка» структура свідчить про значні накладні витрати і високу чутливість до зміни виручки, «легка» - про мобільність підприємства. За нормальних умов темпи приросту оборотних активів повинні бути вищі ніж темпи приросту необоротних активів [4].

Коефіцієнт зносу основних засобів характеризує частку вартості основних засобів, списану на витрати в попередніх періодах. Зазвичай використовується в аналізі як показник, який свідчить про відсоток фінансування за рахунок зносу заміни і відновлення основних засобів. Доповненням цього показника до 100% (або до одиниці) є коефіцієнт придатності [4]. Він розраховується за формулою:

$$K_{zn} = \left(\frac{Z_{oz}}{OZ_{перв}} \right) \times 100, \quad (3)$$

де Z_{oz} – накопичена сума зносу основних засобів підприємства (за даними форми №1 ряд. 032), тис. грн.;

$OZ_{перв}$ – первісна вартість основних засобів підприємства (за даними форми №1 ряд. 1011), тис. грн.

За 2018 рік можна побачити збільшення зносу на 97,53%, ніж у 2017 році, та значне зменшення коефіцієнту зносу порівняно з 2019 роком.

Коефіцієнт придатності основних засобів свідчить про ступінь корисності об'єктів основних засобів для торгово-виробничого процесу. Збільшення даного коефіцієнта характеризує поліпшення стану матеріально-технічної бази підприємства (за умови, що у звітному періоді не відбувалося переоцінки об'єктів основних засобів) [4]. Розрахунок даного коефіцієнту за формулою:

$$K_{прд} = \left(\frac{OZ_{зал}}{OZ_{перв}} \right) \times 100, \quad (4)$$

де ОЗзал – залишкова вартість основних засобів підприємства (за даними форми №1 ряд. 1010), тис. грн.;

ОЗперв – первісна вартість основних засобів підприємства (за даними форми №1 ряд. 1011), тис. грн.

Коефіцієнт мобільності активів свідчить про те, скільки гривень, вкладених в оборотні активи припадає на 1 гривню вкладень в необоротні активи, і обчислюються за формулою[4]:

$$K_m = \frac{OA}{NA}, \quad (5)$$

де OA – оборотні активи підприємства, тис. грн.;

NA – необоротні активи підприємства, тис. грн.

Коефіцієнт реальної вартості майна підприємства визначає рівень виробничого потенціалу, забезпеченість виробничого процесу засобами виробництва. Якщо значення коефіцієнта реальної вартості майна нижче 0,5, це має насторожити підприємства. Формула знаходження цього коефіцієнта наведена нижче:

$$K_{рвм} = \frac{НАзал+ОЗзал+ВЗ+НЗВ}{ВБ} \times 100, \quad (6)$$

де НАзал – залишкова вартість нематеріальних активів підприємства (за даними форми №1 ряд. 1000), тис. грн.;

ОЗзал – залишкова вартість основних засобів підприємства (за даними форми №1 ряд. 1010), тис. грн.;

ВЗ – вартість виробничих запасів підприємства (за даними форми №1 ряд. 1101), тис. грн.;

НЗВ – вартість незавершеного виробництва підприємства (за даними форми №1 ряд. 1102), тис. грн.;

ВБ – валюта балансу підприємства (за даними форми №1 ряд. 1300), тис. грн.

Індекс постійного активу показує частку необоротних активів у джерелах власних засобів фінансування господарських ресурсів підприємства.

$$I_{п. а.} = \frac{НА}{ВК} \times 100, \quad (7)$$

3.2 Аналіз ефективності капітальних інвестицій на залізничному транспорті

Ефективність інвестиційного, в тому числі й інноваційного проекту взагалі характеризується наступними складовими (рис. 3.1).



Рисунок 3.1 – Ефективність інвестиційного (інноваційного) проекту

Комерційна ефективність (фінансове обґрунтування) проекту визначається співвідношенням фінансових витрат і результатів, що забезпечують необхідну норму прибутковості, може розраховуватися як для проекту в цілому, так і для окремих учасників. Комерційна ефективність проекту визначається по формулі:

$$\mathcal{E}_i(t) = \Pi_i(t) - O_i(t),$$

де $\mathcal{E}_i(t)$ – різниця між припливом і відтоком коштів від інноваційної й операційної діяльності в кожному періоді (t) реалізації проекту;

$\Pi_i(t)$ – приплив реальних коштів (отриманий дохід);

$O_i(t)$ – відтік коштів.

Показники бюджетної ефективності відбивають вплив результатів здійснення проекту на доходи і витрати відповідних (державного, регіонального або місцевого) бюджету. Основним показником бюджетної ефективності, використовуваним для обґрунтування передбачених у проекті мір державної і регіональної підтримки, є бюджетний ефект.

Бюджетний ефект (V_t) для t-кроку здійснення проекту – перевищення доходу відповідного бюджету (D_t) над витратами (P_t) у зв'язку зі здійсненням проекту:

$$V_t = D_t - P_t, \quad (8)$$

Показники народногосподарської економічної ефективності відбивають ефективність проекту з погляду інтересів народного господарства в цілому, також для регіонів, що беруть участь у здійсненні проекту, галузей, організацій.

Усю сукупність критеріїв оцінки проектів можна звести до наступних.

Чистий приведений доход (ЧПД) або чиста приведена вартість дає найбільш узагальнену характеристику результату інвестування, тобто його кінцевий ефект в абсолютній сумі. Під чистим приведеним доходом розуміється різниця між приведеними до дійсної вартості сумою чистого грошового потоку за період експлуатації інвестиційного проекту і сумою інвестиційних витрат на його реалізацію. Розрахунок цього показника здійснюється по формулі:

$$\text{ЧПД} = \text{ЧГП} - \text{ІЗ}, \quad (9)$$

Де ЧГП – сума чистого грошового потоку за весь період експлуатації проекту (якщо цей період визначити важко, його приймають в розрахунках за 5 років);

ІЗ – сума інвестиційних витрат на реалізацію інвестиційного проекту.

Показник «чистий приведений доход» може бути використаний не тільки для порівняльної оцінки ефективності реальних проектів інвестицій, але і як критерій доцільності їхньої реалізації. Інвестиційний проект, показник чистого приведенного доходу по якому є негативною або нульовою величиною має бути відкинутий, він не принесе підприємству додатковий доход на вкладений капітал. Інвестиційні проекти з позитивним значенням показника чистого приведенного доходу можуть збільшити капітал підприємства і його ринкову вартість.

Індекс доходності (ІД) також дозволяє співвідносити обсяг інвестиційних витрат з майбутнім чистим грошовим потоком за проектом. Розрахунок такого показника здійснюється по формулі:

$$\text{ІД} = \text{ЧГП} / \text{ІЗ}, \quad (10)$$

Де ЧГП – сума чистого грошового потоку за весь період експлуатації;

ІЗ – сума інвестиційних витрат на реалізацію проекту.

Показник «індекс доходності» також може бути використаний не тільки для порівняльної оцінки, але й у якості критеріального при ухваленні інвестиційного рішення про можливість реалізації проекту. Якщо значення індексу прибутковості

менше одиниці або дорівнює їй, грошовий проект повинний бути відкинутий у зв'язку з тим, що він не принесе додатковий дохід на інвестовані засоби. Іншими словами, для реалізації можуть бути прийняті реальні інвестиційні проекти тільки зі значенням показника індексу прибутковості вище одиниці.

Індекс рентабельності інвестицій (ІРІ) при оцінці ефективності проекту грає лише допоміжну роль, він не дозволяє повною мірою оцінити весь зворотний грошовий потік по проекті, значну частину цього потоку складають амортизаційні відрахування. Розрахунок цього показника здійснюється по формулі:

$$\text{ІРІ} = \text{ЧПІ} / \text{ІЗ}, \quad (11)$$

де ЧПІ – середньорічна сума чистого інвестиційного прибутку за період експлуатації проекту;

ІЗ – сума інвестиційних витрат на реалізацію інвестиційного проекту.

Індекс рентабельності дозволяє здійснити порівняльну оцінку рівня рентабельності інвестиційної й операційної діяльності (якщо інвестиційні ресурси сформовані за рахунок власних і позикових коштів, індекс рентабельності інвестицій порівнюється з рентабельністю активів; якщо ж інвестиційні ресурси сформовані винятково за рахунок власних фінансових коштів, то базою порівняння є коефіцієнт рентабельності власного капіталу).

Результати порівняння дозволяють визначити: чи дає можливість реалізація інвестиційного проекту підвищити загальний рівень ефективності операційної діяльності підприємства в майбутньому періоді або знизить його, що також є одним із критеріїв ухвалення інвестиційного рішення.

Період окупності – один з найбільш розповсюджених і зрозумілих показників оцінки ефективності інвестиційного проекту, розраховується по формулі:

$$\text{ПО} = \text{ІЗ} / \text{ЧДПГ}, \quad (12)$$

де ПО – період окупності інвестиційних затрат за проектом;

ІЗ – сума інвестиційних затрат на реалізацію проекту;

ЧДПГ – річна сума чистого грошового потоку за період експлуатації проекту.

Показник «період окупності» використовується звичайно для порівняльної оцінки ефективності проектів, але може бути прийнятий і як критеріальний (у

цьому випадку інвестиційні проекти з більш високим періодом окупності будуть підприємством відкидатися). Основним недоліком цього показника є те, що він не враховує ті обсяги чистого грошового потоку, що формуються після періоду окупності інвестиційних витрат. Так, по інвестиційних проектах із тривалим терміном експлуатації після періоду їхньої окупності може бути отримана набагато велика сума чистого грошового потоку, чим по інвестиційних проектах з коротким терміном експлуатації (при аналогічному і навіть більш швидкому періоді окупності останніх).

Внутрішня ставка прибутковості є найбільш складним показником оцінки ефективності реальних інвестиційних проектів. Вона характеризує рівень прибутковості конкретного інвестиційного проекту, що виражається дисконтною ставкою, по якій майбутня вартість чистого грошового потоку приводиться до дійсної вартості інвестиційних витрат. Внутрішню ставку прибутковості можна охарактеризувати і як дисконтну ставку, по якій чистий приведений доход у процесі дисконтування буде приведений до нуля.

Значення внутрішньої ставки прибутковості є може бути визначено за спеціальними таблицями фінансових розрахунків.

Показник внутрішньої ставки прибутковості прийнятний для порівняльної оцінки не тільки в рамках розглянутих інвестиційних проектів, але й у більш широкому діапазоні (наприклад, у порівнянні з коефіцієнтом рентабельності операційних активів, коефіцієнтом рентабельності власного капіталу, рівнем прибутковості по альтернативних видах інвестування — депозитним внескам, придбанню державних облігацій і т. п.). На кожному підприємстві може бути встановлений як цільовий норматив показник «мінімальна внутрішня ставка прибутковості» і інвестиційні проекти з більш низьким його значенням будуть автоматично відхилятися як невідповідні вимогам ефективності реального інвестування. Як цільовий норматив мінімальної внутрішньої ставки прибутковості може виступати показник граничної вартості додаткового капіталу, необхідного для реалізації інвестиційних проектів підприємства.

Порядок проведення експертизи проекту інновацій наведений на рис. 3.2.

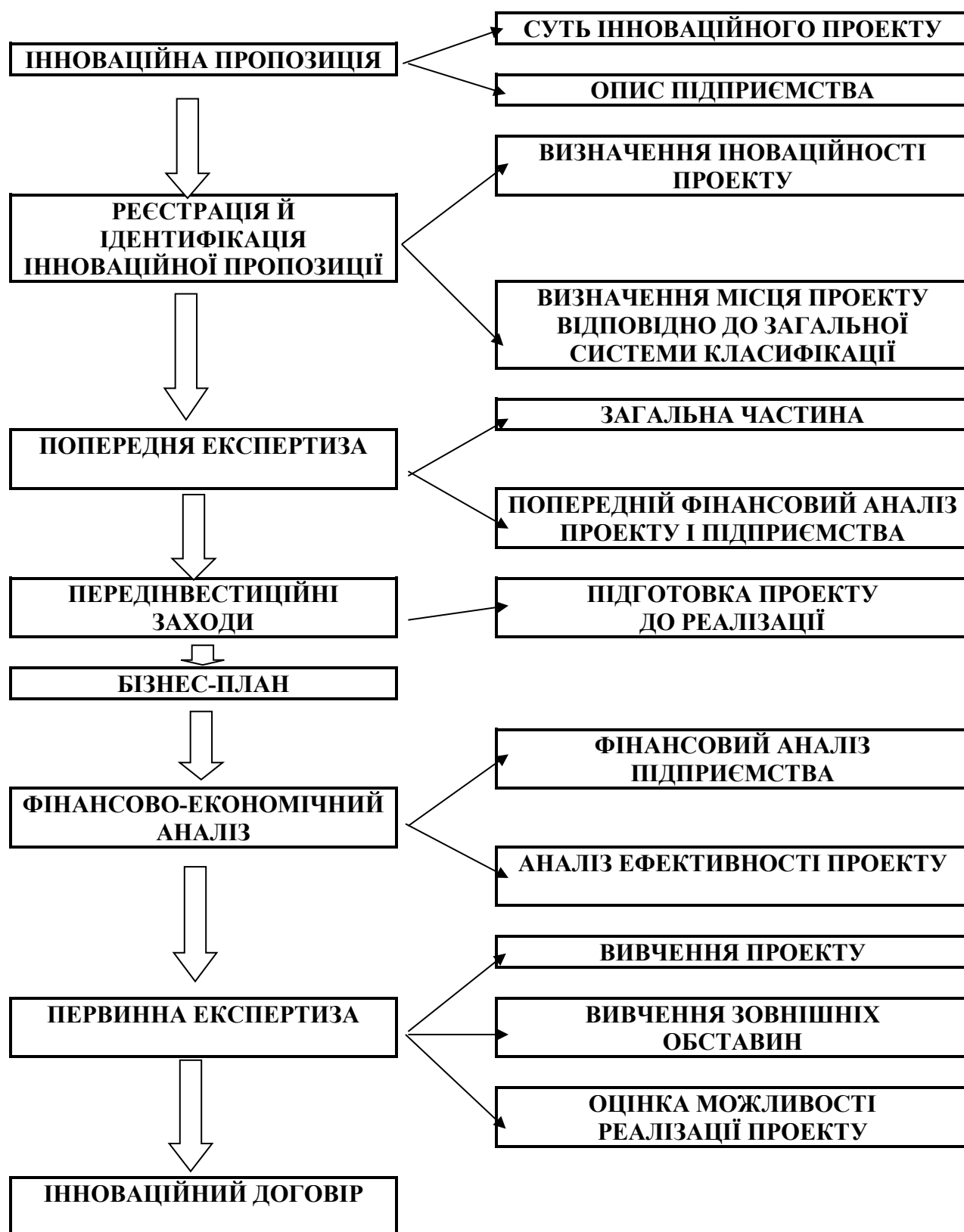


Рисунок 3.2 – Порядок проведення експертизи інноваційних проектів

Інноваційна пропозиція оформляється з метою опису в короткій формі суті інноваційного проекту і підприємства, що буде реалізовувати цей інноваційний

проект. Вона використовується на стадії реєстрації, ідентифікації і попередньої експертизи для попереднього вибору інноваційних проектів.

Реєстрація інноваційного проекту включає перевірку складу паперових документів з опису інноваційної пропозиції, а також коректності заповнення форм інноваційної пропозиції відповідно до існуючих вимог.

Інноваційні пропозиції після ідентифікації і реєстрації, переходять на етап підготовки і проведення попередньої експертизи, під якою розуміють державну науково-технічну експертизу з метою з'ясування відповідності формальних ознак інноваційного проекту встановленим нормам та правилам технічної і екологічної безпеки та вимогам діючих стандартів, попередню оцінку фінансового стану заявника й аналізу фінансово-економічних аспектів проекту, а також попередню оцінку інноваційних базових аспектів запропонованої технології і/або продукції. Попередня експертиза проводиться на основі комплексу документів інноваційної пропозиції. Результатом попередньої експертизи є обґрунтовані висновки для прийняття рішень щодо доцільності проведення передінвестиційних заходів і проведення первинної експертизи інноваційного проекту.

З метою підтримки вітчизняного товаровиробника при розгляді інноваційних пропозицій перевага має надаватися пропозиціям, для реалізації яких необхідне оснащення, сировина і матеріали вітчизняного виробництва та які спрямовані на упровадження власних патентів і винаходів, а також у які передбачалося залучення власних коштів і/або коштів інших інвесторів.

Під передінвестиційними заходами мається на увазі комплекс заходів, що спрямований на підготовку проекту до реалізації і включає: усунення зауважень попередньої експертизи; одержання необхідних сертифікатів і ліцензій; оформлення гарантій повернення засобів; одержання дозволів служб екологічного контролю, пожежної безпеки, охорони роботи й інших по необхідності; проведення маркетингових досліджень; збір необхідних даних і розробку бізнес-плану. Результатом передінвестиційних заходів є бізнес-план інноваційного проекту.

Підготовлений бізнес-план проекту, що відповідає установленим формам і вимогам, передається на фінансово-економічний аналіз і первинну експертизу.

Фінансово-економічний аналіз – це елемент державної науково-технічної експертизи, що передбачає заглиблене дослідження і аналіз економічної доцільності і можливості реалізації проекту на основі фінансово-економічних розрахунків відповідного бізнес-плану і підготовку відповідних висновків.

Фінансовий аналіз інноваційного проекту – це аналіз фінансових аспектів проекту на підставі даних бухгалтерської звітності і бізнес-плану, у результаті якого робиться висновок про доцільність реалізації проекту і вкладень інвестицій у проект. Цей аналіз проекту інновацій включає фінансовий аналіз підприємства (яке подає заявку на проект) і аналіз ефективності інноваційного проекту.

Аналіз ефективності інноваційного проекту проводиться з метою оцінки ефективності вкладення інвестицій у цей проект на основі даних, що входять у комплект документів бізнес-плану. Задача аналізу – повторна оцінка ефективності проекту на основі у приведення різночасних коштів до початкового моменту часу і показників ефективності проекту (DPB, PI, NPV, IRR).

Первинна експертиза – це державна науково-технічна експертиза, яка передбачає здійснення всіх заходів у процесі підготовки обґрунтованих висновків для прийняття рішень з доцільності і можливості реалізації проекту інновацій. Метою цієї експертизи є комплексний аналіз інноваційних, наукових, технічних, екологічних, патентно-правових, фінансово-економічних, ринкових, комерційних, організаційних аспектів для оцінки проекту на відповідність початковим вимогам та можливостям їх реалізації. Результатом первинної експертизи повинні бути обґрунтовані висновки щодо аспектів проекту. Первинна експертиза проводиться на основі бізнес-плану проекту і висновків усіх раніше проведених експертиз.

Експертиза проекту, віднесена до заключного етапу його розробки, розглядається як проектний аналіз, що дозволяв визначити для інвестора позитивні і негативні риси проекту до ухвалення рішення щодо його фінансування. У процесі експертизи виконуються наступні роботи:

- аналіз фінансової звітності підприємства-заявника проекту;
- оцінка попиту на продукцію (послуги) по проекті;
- аналіз технічного рівня продукції (послуги);

- аналіз ринку аналогічного товару (послуги);
- оцінка конкурентоздатності продукції (послуги) на передбаченому ринку;
- прогноз обсягів реалізації продукції (послуги);
- аналіз патентно-правових аспектів проекту, питань захисту інтелектуальної власності;
- аналіз міри підтвердження зазначеної стадії життєвого циклу продукції (послуги) по проекті;
- аналіз ринку ресурсів виробництва, необхідних для реалізації проекту;
- оцінка термінів, обсягів і послідовності робіт із проекту з погляду їхньої реалістичності;
- аналіз кошторису й оцінка обґрунтованості фінансування проекту з погляду необхідності і достатності для забезпечення його реалізації;
- аналіз фінансового плану й економічних показників проекту;
- аналіз чутливості проекту до найбільш впливових факторів;
- аналіз даних про підприємство-заявника, про матеріальні можливості, досвід роботи, кваліфікації співробітників, наявності необхідних ліцензій, дозволів, погоджень;
- аналіз узгодження і підтвердження приведених у проекті даних, виявлення невизначеностей і скривлень і оцінка впливу їх на параметри, що аналізуються.

При наявності оформленої відповідно до діючого законодавства і вимогам складається інноваційний договір, по якому визначається форма, механізми й умови фінансування інноваційного проекту, терміни дії договору, права та обов'язки сторін, календарний план виконання договору, план перерахувань і повернень засобу, кошторис інноваційних витрат, зобов'язання щодо надання виконавцем проекту необхідної звітності, відповідальність сторін за порушення умов договору та інші необхідні умови.

Для оцінки ефективності капітальних інвестицій на залізничному транспорті можна використати аналіз їх динаміки по звітних роках і коефіцієнтний аналіз.

Ефективність використання основних засобів характеризується, як правило, показниками фондоддачі і фондомісткості.

Фондовіддача основних засобів – це відношення обсягу чистого доходу від реалізації послуг до середньої вартості основних засобів. Зростання фондів свідчить про підвищення ефективності використання основних фондів.

Фондомісткість продукції – величина, зворотна фондів. Її зниження свідчить про підвищення ефективності використання основних засобів.

У табл. 3.2 наведено динаміку показників капітальних інвестицій і основних засобів АТ «Українська залізниця» за 2017-2019 звітні роки.

Таблиця 3.2 – Капітальні інвестиції та придбані основні засоби, млн. грн.

Показники	Звітний період				
	Звіт 2017 р.	Звіт 2018 р.		Звіт 2019 р.	
		Абсолютн. показник	Коефіцієнт росту до 2017 р.	Абсолютн. показник	Коефіцієнт росту до 2017 р.
Капітальні інвестиції	10904,1	16912,8	1,550	9293,5	0,852
Придбані основні засоби	10872,2	15034,4	1,380	9285,3	0,850
Чистий дохід від реалізації	73938,2	83402,4	104,3	90352,3	122,2
Основні засоби	235741,9	237701,2	100,8	234555,2	0,995
Фондовіддача основні засобів, грн./грн.	0,31	0,35	1,12	0,38	1,23
Фондоємність, коп.	3,18	2,85	0,9	2,59	0,81

З даних табл. 3.3 видно, що капітальні інвестиції у 2019 році зменшились на 7619,3 млн. грн. порівняно з 2018 роком, та зменшились на 6008,70 млн. грн. порівняно з базовим 2017 роком.

За 2017 рік регіональними філіями, філіями та АТ «Укрзалізниця» освоєно капітальних інвестицій та капітального ремонту основних засобів, пов'язаного зі збільшенням вартості основних засобів на суму 10904,1 млн. грн. при запланованих 16000,0 млн. грн., що становить 68,2 % до плану.

За рахунок власних коштів у 2017 році освоєно капітальних інвестицій та капітального ремонту на суму 10337,2 млн. грн., за рахунок залучених коштів – на суму 538,9 млн. грн., за рахунок коштів інвесторів – на суму 28,0 млн. грн.

На оновлення рухомого складу у 2017 році регіональними філіями, філіями направлено 6180,8 млн. грн.

По капітальному ремонту будівель і споруд у 2017 році виконано робіт на суму 1079,2 млн. грн., з них відремонтовано 265,4 км колії та виконано робіт з

капітального ремонту 146 комплектів стрілочних переводів.

За 2017 рік регіональними філіями, філіями та АТ «Укрзалізниця» придбано механізмів і обладнання, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів на суму 864,8 млн. грн.

Модернізація та капітальний ремонт інших основних засобів у 2017 році склали суму у 373,9 млн. грн.

За 2018 рік регіональними філіями, ПрАТ та філіями АТ «Укрзалізниця» освоєно капітальних інвестицій та капітального ремонту основних засобів, пов'язаного зі збільшенням вартості основних засобів, на суму 16912,8 млн. грн., тобто 66,2 % до плану 2018 року та майже в 1,6 разів більше фактичного виконання 2017 року. За джерелами фінансування виконання складо:

- за рахунок власних коштів – на суму 14860,8 млн. грн.;
- за рахунок залучених коштів – на суму 2012,5 млн. грн.;
- за рахунок коштів інвесторів – на суму 39,5 млн. грн.

На оновлення рухомого складу АТ «Укрзалізниця» регіональними філіями та філіями у 2018 році направлено 9421,6 млн. грн., що в 1,5 рази більше фактичного виконання за 12 місяців 2017 року.

За 2018 рік АТ «Укрзалізниця» придбано механізмів та обладнання, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів на суму 1225,0 млн. грн. що в 1,3 рази більше, ніж у відповідному періоді 2017 року.

По капітальному ремонту будівель і споруд АТ «Укрзалізниця» у 2018 році виконано робіт на суму 1400,0 млн. грн.

В АТ «Укрзалізниця» модернізація та капітальний ремонт інших основних засобів у 2018 році склали суму 583,5 млн. грн.

За 2019 рік здійснено наступні операції:

- отримано 15 одиниць локомотивів «General Electric»;
- придбано 18 одиниць нових пасажирських вагонів;
- побудовано 21 одиниць вантажних вагонів;
- відремонтовано 169 од. локомотивів (пасажирських і вантажних) 8271 одиниць вантажних вагонів, 616 одиниць пасажирських вагонів, 113 одиниць

іншого рухомого складу, відремонтовано 133,8 км залізничних колій;

– встановлено 87 комплектів стрілочних переводів.

Затвердженим планом на 2019 рік заплановано освоєння капітальних інвестицій АТ «Українська залізниця» на суму 18017,3 млн. грн.

До основних показників коефіцієнтного аналізу відносяться наступні:

Коефіцієнт відношення суми капітальних інвестицій до суми амортизації;

Коефіцієнт відношення суми капітальних інвестицій до суми чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг);

Коефіцієнт зносу основних засобів – відношення суми зносу основних засобів до їх первісної вартості.

Коефіцієнтний аналіз показників капітальних інвестицій АТ «Українська залізниця» за 2017 рік наведений у табл. 3.3.

Таблиця 3.3 – Коефіцієнтний аналіз показників капітальних інвестицій АТ «Українська залізниця» за 2017 рік

Найменування показника	Оптимальне значення	Факт наростаючим підсумком з початку року		Звітний період (квартал)	
		минулий рік	поточний рік	план	факт
Коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до амортизації	-	0,38	0,74	1,03	0,74
Коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	-	0,10	0,15	0,21	0,15
Коефіцієнт зносу основних засобів	Зменшення	0,70	0,59	0,70	0,59

З таблиці 3.3 можна побачити, що коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до амортизації збільшився на 0,36, коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) збільшився на 0,05, коефіцієнт зносу основних засобів зменшився на 0,11.

Коефіцієнтний аналіз показників капітальних інвестицій АТ «Українська залізниця» за 2018 рік наведений у табл. 3.4.

Таблиця 3.4 – Коефіцієнтний аналіз показників капітальних інвестицій АТ «Українська залізниця» за 2018 рік

Найменування показника	Оптимальне значення	Факт наростаючим підсумком з початку року		Звітний період (квартал)	
		минулий рік	поточний рік	план	факт
Коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до амортизації	-	0,74	1,37	1,63	1,37
Коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	-	0,15	0,20	0,28	0,20
Коефіцієнт зносу основних засобів	Зменшення	0,59	0,60	X	0,60

З таблиці 3.4 можна побачити, що коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до амортизації збільшився на 0,63, коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) збільшився на 0,05, коефіцієнт зносу основних засобів збільшився на 0,01.

На виконання протоколу наради під головуванням прем'єр-міністра України від 27.06.2019 року були внесені зміни до плану освоєння капітальних інвестицій з метою безперервного забезпечення залізничного сполучення з м. Маріуполь. За проектом зміненого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» передбачено освоєння капітальних інвестицій на суму 18250 млн. грн., що більше раніше затвердженого плану на 232,8 млн. грн. за рахунок використання власних коштів залізниці для закупівлі 10 пасажирських вагонів з метою забезпечення додаткового сполучення з Маріуполем. Після внесення змін товариство планує закупити 20 пасажирських вагонів на загальну суму 475,4 млн. грн. Крім того, також внесені зміни щодо перерозподілу залучених коштів між напрямками капітальних інвестицій: збільшено на 1400 млн. грн. напрямом «Капітальне будівництво»; зменшено на 1400 млн грн. напрямом «Придбання/виготовлення основних засобів».

Враховуючи стан об'єктів інфраструктури АТ «Українська залізниця», зокрема колії, було збільшено витрати на капітальне будівництво для придбання матеріалів верхньої будови колії, з метою виконання реконструкції колії протягом 2019-2020 років більше ніж на 150 км.

Зважаючи на тривалий термін проведення тендерних процедур на закупівлю вантажних вагонів, було зменшено обсяг залучених коштів на придбання вагонів, але з проведенням тендерних процедур у 2019 році на обсяг співпраці в рамках

партнерства з МФО і поставкою продукції протягом 2019-2020 років.

3.3 Контроль наявності та руху капітальних інвестицій на залізничному транспорті

Дослідження теоретичних та практичних аспектів державної політики з питань інвестиційного регулювання вказують на необхідність створення належних умов для здійснення інвестицій, тобто створення привабливого інвестиційного клімату. Як правило, до таких особливих умов відносять:

- створення пільгового правового режиму у державі для іноземних інвесторів, що передбачає спрощені процедури реєстрації спільних підприємств, спрощений візовий режим для інвесторів та його працівників, та ін.;

- надання податкових пільг, що полягає у введенні зменшених ставок оподаткування окремих видів діяльності, або для певних спільних підприємств, що беруть участь у реалізації інвестиційних проектів;

- забезпечення захисту майнових прав інвесторів, що передбачає створення певних законодавчих засобів захисту прав інвесторів, надання гарантій щодо незмінності умов реалізації інвестиційного проекту, а також створення органів та інститутів зі спеціальним статусом, які мають забезпечувати захист та сприяння у реалізації інвестиційних проектів.

Але слід зауважити, що держава, як основний власник акцій АТ «Українська залізниця», головний регулятор його інвестиційного розвитку і гарант захисту прав інвесторів, також має похідний від цього права статус головної контролюючої установи, тобто має здійснювати нагляд за умовами здійснення інвестування.

Передумовою для здійснення контролю за умовами здійснення інвестування є саме забезпечення дотримання головної мети впровадження інвестиційних проектів – певних економічних, соціальних, демографічних та інших позитивних наслідків для держави. Такі наслідки можуть полягати у створенні виробничих, або торговельних чи розважальних об'єктів у певному регіоні, завдяки чому створюються робочі місця, сплачуються платежі до державного або місцевих

бюджетів, здійснюється ефективне використання природних, виробничих, демографічних ресурсів в певному регіоні. Позитивний ефект також може бути отриманий за рахунок отримання підприємствами України будь-яких інноваційних технологій виробництва, ноу-хау, підвищення рівня якості продукції, збільшення експортного потенціалу, навчання працівників та ін.

Соціально-демографічний ефект від реалізації інвестиційних проектів може бути відчутний завдяки збільшенню рівня зайнятості населення, призупинення процесів міграції та зростанню рівня доходів населення, що сприяє збільшенню народжуваності населення у місцевості, у якій реалізується інвестиційний проект. Багато прикладів у цьому напрямку надає досвід реалізації інвестиційних проектів у Ірландії, Південній Кореї, Сінгапурі, Китаї, Росії, де за рахунок залучення інвесторів до процесу створення нових потужних виробництв, певні нерозвинені регіони були перетворені у зони успішного й стабільного розвитку бізнесу, з високим рівнем доходів населення, що є привабливими для життя людей.

Але, на жаль, можливі й інші наслідки реалізації інвестиційних проектів. Причиною цього є специфіка певних інвестиційних процесів. На відміну від суто комерційних операцій, в яких є присутніми певні визначені елементи: обсяг, ціна товарів та послуг, місце та умови поставок, умови транспортування продукції або надання послуг, умови розрахунків, засоби забезпечення фінансових зобов'язань сторін, та ін., в інвестиційних проектах, які знаходяться на стадії погодження та реалізації набагато менше чітко визначених параметрів. Насамперед, в основі інвестиційних проектів знаходиться бізнес-проект із створення об'єкту бізнесу, який має бути реалізований у майбутньому, за рахунок коштів інвестора. Тобто спочатку визначається об'єкт інвестування (будівництво об'єкту нерухомості, створення компанії, придбання виробничого обладнання та ін.) та визначаються обсяги й умови залучення коштів або обладнання інвестором. Але часто на стадії планування певні аспекти інвестиційного проекту можуть бути недостатньо вивчені, а їх достатнє дослідження може зайняти певний час. Особливе значення це може мати для інвестиційних проектів з тривалим терміном корисної дії.

Таким чином, контроль наявності та руху капітальних інвестицій на

підприємстві, в тому числі і на підприємстві залізничного транспорту, передбачає інвестиційний контроль і моніторинг інвестиційної діяльності підприємства.

Інвестиційний контроль як процес перевірки виконання й забезпечення реалізації управлінських рішень у сфері інвестиційної діяльності підприємства є важливою функцією управління інвестиційною діяльністю на підприємстві.

Об'єктом інвестиційного контролю можуть виступати різні управлінські рішення в сфері інвестиційної діяльності підприємства.

Ефективний інвестиційний контроль повинен відповідати ряду вимог, до яких належать: своєчасність проведення контролю; гнучкість методів контролю; простота контролю; економічність контролю.

Інвестиційний контроль ґрунтується на результатах інвестиційного аналізу.

Інвестиційний контроль на підприємстві може містити у собі ряд послідовних етапів, які наведені на наступному рис. 3.3.

Таким чином, в загальному плані контроль наявності та руху капітальних інвестицій в АТ «Українська залізниця» може включати наступні етапи:

- спостереження за ходом реалізації всіх інвестиційних планових завдань, їх постійний моніторинг;
- виявлення відхилення фактичних результатів інвестиційної діяльності від запланованих в процесі поточної господарської діяльності АТ «Укрзалізниця»;
- виявлення серйозних погіршень в інвестиційній позиції АТ «Укрзалізниця» в цілому та по окремих філіях та структурних підрозділах;
- виявлення причин значних відхилень фактичних результатів інвестиційної діяльності АТ «Укрзалізниця» від запланованих показників в процесі її поточної господарської діяльності;
- розробка оперативних управлінських рішень з нормалізації інвестиційної діяльності підприємства відповідно до передбачених завдань інвестиційних планів;
- коригування при необхідності окремих запланованих цілей і показників інвестиційної діяльності АТ «Укрзалізниця» у зв'язку зі зміною зовнішніх і внутрішніх умов здійснення такої діяльності та поточної господарської діяльності.



Рисунок 3.3 – Етапи інвестиційного контролю

Внаслідок інвестиційного контролю на підприємстві виявляються відхилення фактичних результатів від запланованих та аналізуються причини цих відхилень. Негативні відхилення усуваються шляхом прийняття координуючих управлінських рішень й усунення виявлених причин.

Ефективна організація інвестиційного контролю на підприємствах та філіях АТ «Укрзалізниця» припускає здійснення моніторингу інвестиційної діяльності.

Моніторинг інвестиційної діяльності – це встановлений в АТ «Українська залізниця» механізм постійного спостереження за контрольованими показниками інвестиційної діяльності, визначення розмірів відхилень фактичних результатів від передбачених та виявлення причин цих відхилень.

Організація моніторингу інвестиційної діяльності сприяє становленню безперервного процесу контролю основних інвестиційних показників, що веде до підвищення ефективності управління інвестиційною діяльністю підприємства.

Широка варіативність суб'єктів та об'єктів інвестиційного контролю

спричинюють існування великої кількості його видів та форм, що можуть бути класифіковані за різними ознаками (рис. 3.4).

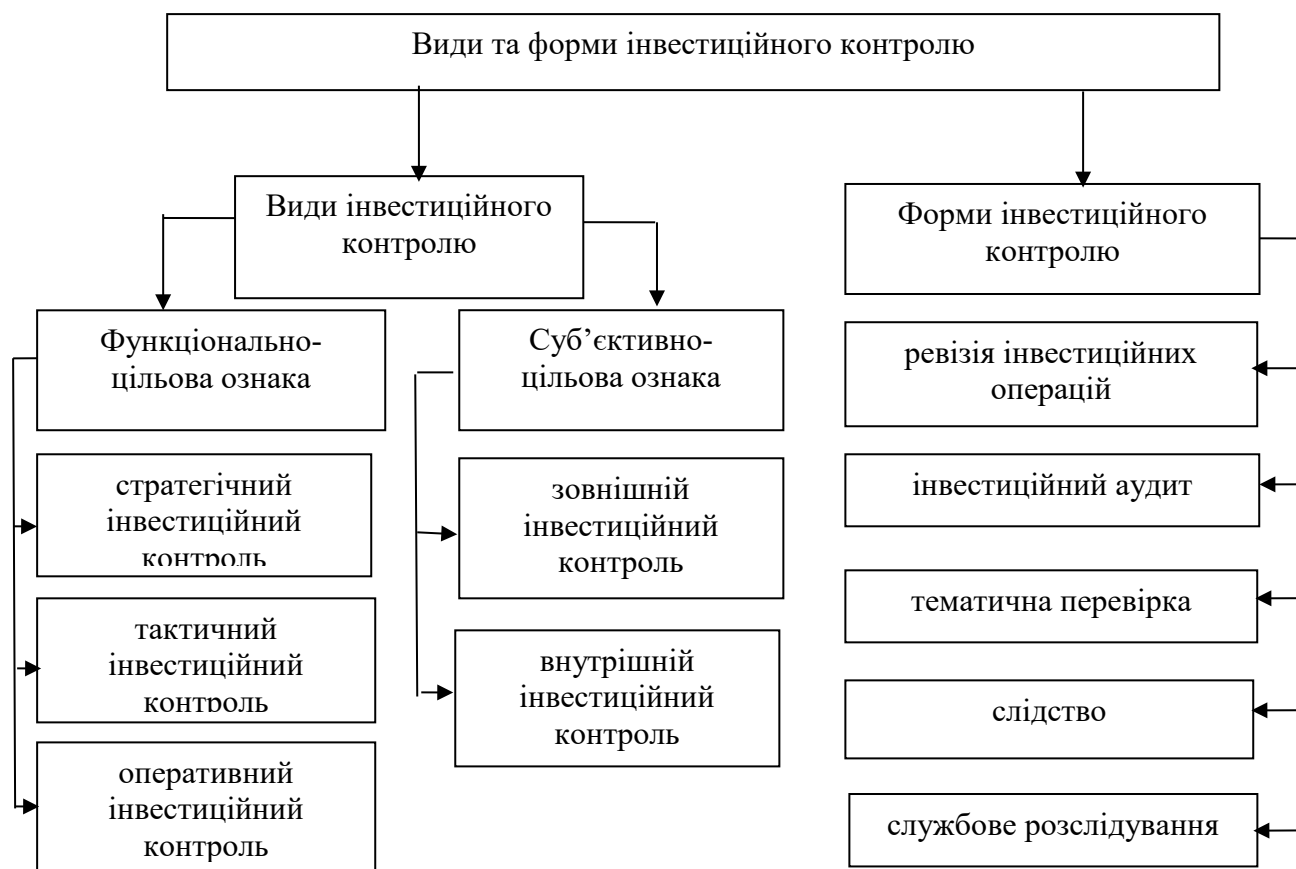


Рисунок 3.4 – Ознаки видів та форм інвестиційного контролю

Інтенсивність трансформації об'єктів інвестиційної діяльності визначається характером та структурою цілей компанії. Таким чином, в залежності від даної ознаки можна виділити наступні види контролю:

- стратегічний інвестиційний контроль (дослідження стану реалізації інвестиційної стратегії підприємства та основних показників діяльності, контрольний період – квартал, рік),
- тактичний інвестиційний контроль (виявлення ефективності поточних інвестиційних цілей, проектів, програм, контрольний період – місяць, квартал);
- оперативний інвестиційний контроль (аналіз виконання інвестиційних планів, поточних завдань, розрахунків, інвестиційних контрактів тощо).

За спрямованістю контрольних дій залежно від ідентифікації суб'єкта та об'єкта контролю розрізняють зовнішній і внутрішній інвестиційний контроль.

Зовнішній контроль здійснюється спеціальними вповноваженими органами і іншими структурами незалежного контролю в сфері інвестицій. Він складається з державного контролю (здійснюють вищі органи законодавчої та виконавчої влади, інші державні органи управління і спеціалізованого державного контролю, основи цього виду контролю регламентовані українським законодавством) та незалежного інвестиційного аудиту (перевірка достовірності фінансової звітності і балансу інвестицій, відповідності та правильності їх відображення в обліку та дотримання порядку здійснення інвестиційної діяльності на території України).

Внутрішній (управлінський) інвестиційний контроль реалізують спеціально створені для цього на підприємстві підрозділи з метою забезпечення нагляду та управління економічними процесами з боку керівництва підприємств. Даний вид контролю є процесом перевірки і генерації інформаційного забезпечення з метою задоволення потреб керівництва, аналізу інвестиційної політики підприємства, певних управлінських механізмів та процедур, прийнятих керівництвом компанії з метою підтримки високого рівня ефективності реалізації інвестиційної стратегії, управління інвестиційними ризиками та досягнення бажаного ефекту.

Внутрішній контроль інвестиційної діяльності підприємств слід віднести до найважливіших елементів управління, він забезпечує як можливість ухвалення ефективних управлінських рішень, так й їх виконання. В процесі управління ці сторони внутрішнього контролю знаходяться в нерозривній єдності та динаміці. Тому питання формування основ внутрішнього контролю інвестицій та розробки діючого його інструментарію та механізмів реалізації є актуальними.

Поняття внутрішнього контролю інвестицій не нове. Аналіз економічної літератури з питань визначення сутності внутрішнього контролю інвестиційної діяльності підприємств показує наявність широкого спектру трактувань, так і відсутність єдиного погляду. Так, Бланк І. А. ототожнює його з інвестиційним контролінгом, завданнями якого є: нагляд за реалізацією інвестицій; вимірювання і діагностика відхилень фактичних даних від планових; розробка управлінських рішень по коректуванню поточної інвестиційної діяльності або її цілей [5]. Багато російських авторів розглядають внутрішній контроль інвестицій як стеження за

станом виконання інвестиційних проектів (проект-контролінг). Неоднозначність трактувань суті внутрішнього контролю ускладнює його практичну реалізацію, що підтверджує доцільність і необхідність досліджень у цьому напрямі.

Об'єктивними передумовами впровадження систем внутрішнього контролю інвестиційної діяльності на підприємствах є такі: розробка великомасштабних і довгострокових інвестиційних проектів; постійне здійснення малих по масштабах, але вагомих для операційної діяльності реальних проектів інвестицій; створення програми реального інвестування з тривалим періодом реалізації.

Створення певної системи внутрішнього контролю інвестиційної діяльності підприємств реалізується в рамках формування стратегії розвитку підприємства.

Проведені дослідження свідчать про неефективність системи внутрішнього контролю інвестиційної діяльності підприємства за таких обставин: здійснення стратегічного і оперативного контролю інвестицій за відсутності інвестиційної стратегії; організація системи внутрішнього контролю в окремих підрозділах не знаходить підтримки в інших підрозділах підприємства; труднощі з отриманням оперативної інформації щодо результатів реалізації інвестиційних проектів; дані бухгалтерського обліку і фінансової звітності не можуть використовуватися для моніторингу показників інвестиційної діяльності; відсутність внутрішніх звітів з інвестиційної діяльності та її стандартизації; нерозуміння керівниками деяких підприємств необхідності інвестувати ресурси в створення системи внутрішнього контролю підприємств, що пов'язано з нестабільністю інвестиційної діяльності.

Стандарти аудиторської діяльності розглядають систему внутрішнього контролю як сукупність організаційної структури, певних методик та процедур, прийнятих керівництвом економічного суб'єкта як засобів для впорядкованого та ефективного ведення господарської діяльності.

В економічній літературі систематизовано трактування щодо визначення сутності поняття «внутрішній контроль інвестиційної діяльності підприємств» та встановлено необхідність комплексного підходу щодо визначення його змістової складової навіть при відсутності єдиного погляду на дане питання. При цьому економічну суть внутрішнього контролю інвестиційної діяльності розглядають з

урахуванням процесного, системного та функціонального підходів.

Внутрішній контроль як процес – це здійснення ряду процедур, серед яких головними є встановлення стандартів, вимір фактично досягнутих результатів та проведення відповідних коректувань.

З позицій системного підходу внутрішній контроль інвестиційної діяльності підприємств є самостійним елементом системи інвестиційного менеджменту, ефективне використання якого потребує вдосконалення діючої організаційної структури та розробки відповідних методик і процедур щодо його здійснення.

Як функція управління і засіб зворотного зв'язку між об'єктом і суб'єктом управління внутрішній контроль інвестиційної діяльності надає дані про дійсний стан керованого об'єкту та фактичне виконання інвестицій, а залежно від часу проведення він поділяється на попередній, поточний (оперативний) і наступний.

Внутрішньому контролю інвестиційної діяльності підприємств притаманні ряд особливостей, які виділяють його серед інших видів внутрішнього контролю, а саме: він орієнтований на досягнення стратегічних цілей підприємства, тобто по своїй сутності він є стратегічним контролем та здійснюється за проектами. Отже, внутрішній контроль інвестиційної діяльності підприємств, з одного боку – це процес, направлений на досягнення цілей і завдань організації, а з другого боку – це результат управління плануванням, організацією і моніторингом управління інвестиціями підприємства в цілому і окремих проектів усередині його.

Таким чином, внутрішній контроль інвестиційної діяльності підприємств визначають як функцію управління інвестиційною діяльністю, що спрямована на забезпечення зворотного зв'язку у контурі фінансового управління, як самостійну систему інвестиційного менеджменту, що має специфічні методи та процедури, як процес перевірки виконання і забезпечення реалізації всіх управлінських рішень в області інвестиційної діяльності з метою реалізації інвестиційної стратегії.

Внутрішній контроль інвестиційної діяльності підприємств має специфічні цілі, завдання та способи реалізації відповідно до етапу його реалізації у розрізі попереднього, поточного та наступного внутрішнього контролю.

Цілі внутрішнього контролю інвестиційної діяльності підприємств

співпадають з його результатами; перш за все це: надійність і повнота інформації; відповідність політиці, планам організації та діючому законодавству; забезпечення збереження активів; економічне і ефективне використання інвестиційних ресурсів; досягнення поставленої перед організацією мети і завдань.

Основними завданнями внутрішнього контролю інвестиційної діяльності є:

- визначення потенційної доцільності реалізації проекту;
 - оцінка ступеню ризику інвестиційного проекту;
 - побудова системи інформаційних (звітних) показників із кожного напрямку реалізації інвестиційного проекту;
 - контроль виконання запланованих в проекті заходів;
 - аналіз основних причин, які призвели до відхилення фактичних результатів від передбачених;
 - виявлення резервів та можливостей нормалізації ходу реалізації проекту;
- оцінка результатів реалізації проекту;
- виявлення корисної інформації щодо поліпшення якості майбутніх інвестиційних рішень.

Під об'єктами контролю розуміють все те, на що направлена контрольна діяльність суб'єкта контролю. У зв'язку з цим, об'єктами внутрішнього контролю інвестиційної діяльності АТ «Українська залізниця» є ресурси, діяльність центрів відповідальності, господарські процеси та їх результати, також управлінські рішення за основними аспектами інвестиційної діяльності підприємства.

Об'єкти внутрішнього контролю інвестиційної діяльності АТ «Українська залізниця» – це певні ресурси, господарські процеси та їх результати, управлінські рішення за основними аспектами інвестиційної діяльності компанії. Внутрішній контроль на підприємстві здійснюють штатні контролери-ревізори, внутрішні аудитори, керівники і співробітники відділів управління підприємством, а також посадові особи інших підрозділів залізниці відповідно до покладених на них службових обов'язків. При цьому до функцій управлінського персоналу та всіх спеціалістів відносять попередній, поточний і наступний контроль інвестиційної діяльності, здійснення яких нормативно зафіксоване в посадових інструкціях.

Формування ефективної системи внутрішнього контролю інвестиційної діяльності АТ «Укрзалізниця» передбачає дотримання сукупності принципів, серед яких на особливу увагу потребують принципи своєчасності, комплексності, постійності, інтеграції, відповідальності, збалансованості, узгодженості.

Завдання та інструменти внутрішнього інвестиційного контролю можуть бути різними залежно від стадій інвестиційного процесу.

На першій стадії інвестування доцільне використовуються інструменти та методи планування і фінансової оцінки ефективності проектів, координувати пропозиції та розробляти інвестиційні альтернативи в руслі стратегії розвитку підприємства. Під час другої стадії інвестування взаємно узгоджується робота підрозділів (планового відділу, відділів забезпечення, виробничих відділів), які одночасно беруть участь в проекті та передбачається моніторинг календарного плану і бюджету реалізації проектів (термінів поставок, виплат, надходження засобів, зміни заходів). На третій (заключній) стадії інвестування проводиться контроль проектів по змісту та термінах робіт; контроль виконання бюджетів проектів інвестицій, аналіз відхилень та їх впливу на інвестиційну привабливість підприємства, розробка рекомендацій для прийняття управлінських рішень.

Таким чином, розглянуті вище концептуальні засади системи внутрішнього контролю інвестиційної діяльності підприємств мають бути побудовані на основі системного та процесного підходів, використання яких сприятиме удосконаленню його методичного забезпечення. Визначені принципи внутрішнього контролю у взаємодії з принципами бухгалтерського обліку є основою розробки стандарту організації внутрішнього контролю інвестиційної діяльності АТ «Укрзалізниця». Концепція внутрішнього контролю інвестиційної діяльності підприємств повинна містити новий підхід через розглянуте структурування її елементів, тобто мети, завдань, принципів, об'єктів, суб'єктів та джерел інформації контролю. В цілому, як зовнішній так й внутрішній інвестиційний контроль є взаємодоповнюючими елементами системи контролю інвестиційної діяльності акціонерної компанії, оскільки керуються спільними принципами при їх організації.

3.4 Шляхи вдосконалення організації обліку й контролю капітальних інвестицій на залізничному транспорті

Одним із шляхів вдосконалення інвестицій на залізниці є розробки інновацій, що поєднують науку, техніку, економіку, бізнес та управління. Зазвичай інновація націлена на практичний комерційний результат.

Термін і поняття «інновації» як нової економічної категорії ввів у науковий оборот австрійський (пізніше американський) учений Й. А. Шумпетер на початку ХХ століття. Під інновацією Й. А. Шумпетер мав на увазі зміни з метою впровадження і використання нових видів споживчих товарів, нових виробничих, транспортних засобів, ринків і форм організації в промисловості. Його роботи стали поштовхом до роботи інших вчених в області інновацій. В Україні проблема інновацій вперше розглядалася видатним ученим М. Туган-Барановським.

Існують два види технологічних інновацій: продуктова і процесна інновація.

Продуктова інновація охоплює впровадження нових або удосконалених товарів (послуг) а процесна інновація являє собою освоєння нових форм і методів організації виробництва при випуску нової продукції (наданні нових послуг).

Плановані, реалізовані і здійснені інновації приймають форму інноваційних проектів. Структура інноваційного проекту наведена на рис. 3.5.

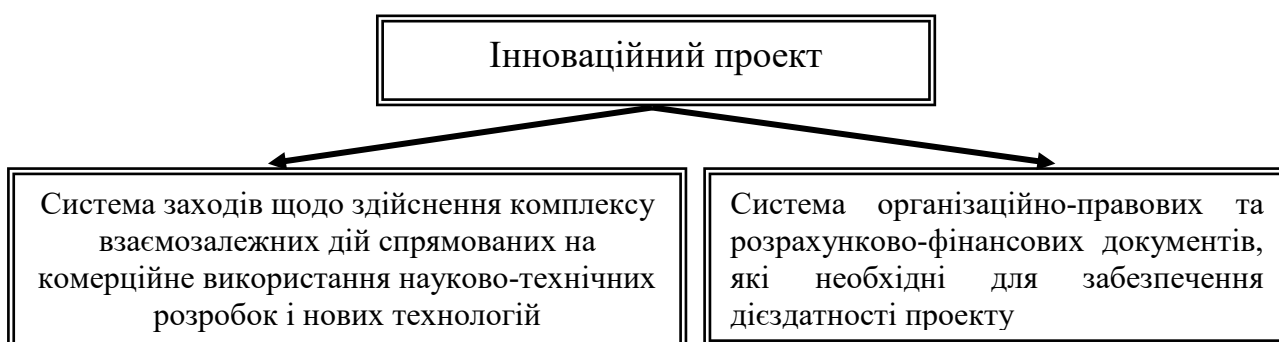


Рисунок 3.5 – Структура інноваційного проекту

Процес проведення інновацій вимагає витрат різних ресурсів, основними з яких є інвестиції і час. Визначальною умовою при цьому є обсяг інвестицій.

Інноваційний процес триває 3-5 років і більше, тому в інноваціях суттєву роль грають довгострокові і середньострокові інвестиції. При цьому виняткове

значення має забезпечення інновацій великими обсягами фінансових ресурсів, а також урахування ризику, оскільки імовірність втрат коштів достатньо велика. Наслідком цього є низька зацікавленість підприємств у веденні науково-технічних досліджень, які вимагають значних коштів на розробку інноваційних проектів.

Підприємства, що ведуть інноваційну діяльність, мають працювати в рамках інноваційних програм, під якими розуміється певний комплекс взаємозалежних інноваційних проектів і заходів підтримки інноваційної діяльності, погоджений по ресурсах, виконавцям і термінам їх здійснення. Інноваційні програми можуть розроблятися і проводитися в життя як державою, так і великими корпораціями або інвестиційними фондами.

Важливою умовою успішної реалізації програм інновацій є забезпечення їх відповідними джерелами фінансування, у тому числі і бюджетними. У нормальній економіці підприємства як суб'єкти вільного ринку не повинні фінансуватися з державного бюджету. Задача забезпечення підприємства капіталом може бути ефективно вирішена керівниками підприємств самостійно. Роль же держави у реалізації проекту, що має велике державне значення, повинна зводитися до податкового стимулювання, а також забезпеченню гарантій інвесторам. Крім того, для підтримки найбільш пріоритетних проектів для розвитку національної економіки галузей, має місце державне замовлення на визначені види продукції. До таких проектів можна віднести всі, крім оборони, безпеки і соціальної сфери.

Отже, залізниця має дилему: інвестуючи власні і позикові кошти, робити необхідні ей або державі послуги традиційним способом на базі наявного устаткування і наявних технологій або ж піти інноваційним шляхом. При цьому, керівництво залізниці в рамках державної інноваційної програми має оцінити інвестиційну привабливість інноваційних проектів.

В особливо пріоритетних напрямках і високій потребі держави в необхідних послугах (технологіях) доцільне і пряме фінансування інноваційних проектів з бюджету. При цьому держава як інституціональний інвестор оцінює інвестиційну привабливість проектів з метою – забезпечити найбільш раціональне й ефективне використання бюджетних коштів без розпилу коштів по проектах і враховуючі як

комерційну ефективність проекту (для підприємства і приватного інвестора), так і бюджетну ефективність (для державного інституціонального інвестора).

Зазвичай кількісне вираження рівня інвестиційної привабливості країни, регіону, галузі, підприємства складається з двох компонентів: рівня інвестиційного потенціалу та рівня інвестиційного ризику (рис. 3.6)

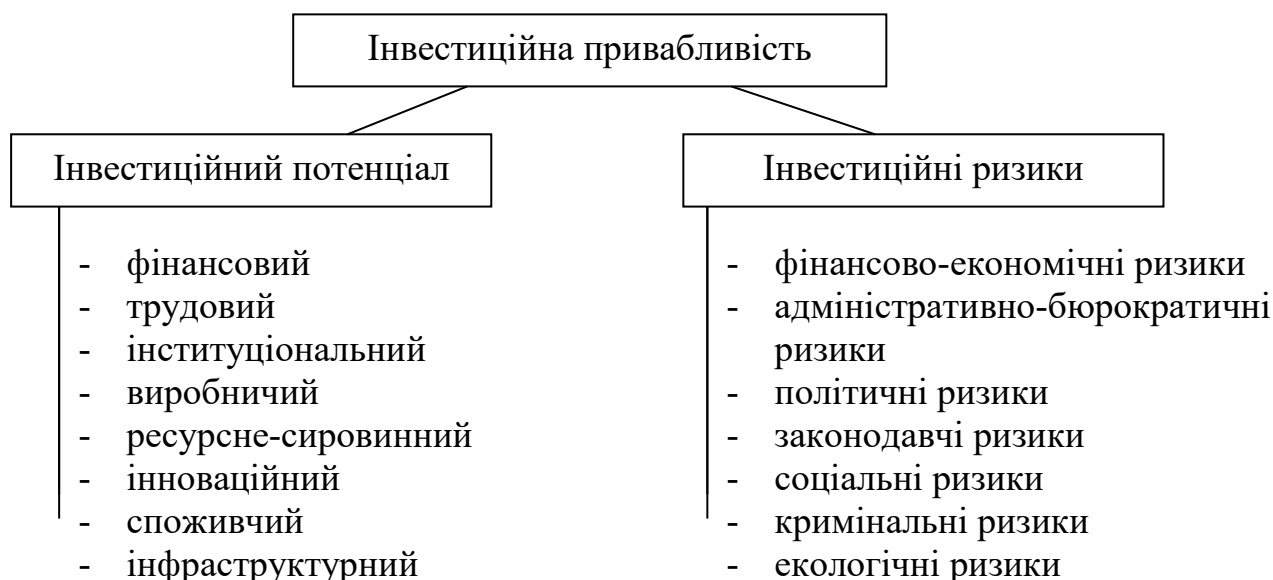


Рисунок 3.6 – Структура інвестиційної привабливості

Інвестиційний потенціал – це сукупність ряду економічних, соціальних і природно-географічних факторів по проекту.

У рамках програм проектів під інвестиційним потенціалом розуміється їхня ефективність, яку характеризує визначена система економічних показників, що відбивають співвідношення зв'язаних із проектом витрат і результатів, які дають можливість судити про економічну привабливість проекту як для інвестора, так і для підприємства, що реалізує проект.

При аналізі взаємозв'язку інвестиційного потенціалу та інвестиційних ризиків існує прямий зв'язок між дохідністю та ризиком інвестиційних програм. Чим вищий інвестиційний потенціал та дохідність, тим вищий ризик.

Успішність інвестицій залежить від організації процесу вибору й оцінки проектів. Саме на етапі аналізу проектів і ухвалення рішення про фінансування допускається найбільша кількість помилок, що приводять до втрати коштів.

Питання вибору критеріїв при оцінці і підборі проектів, є першим з ряду, що стоять перед керівництвом залізниці. Інвестиційна привабливість визначається необмеженою кількістю приватних факторів, які впливають на результативність інноваційного проекту, але оцінити їх кількісно дуже важко.

Задача вищого керівництва залізниці – приймати стратегічні рішення. Але часто виникають труднощі при прийнятті проектів внаслідок того, що навіть великі підприємства не мають чітких стратегічних планів.

Щоб впровадити інноваційний проект керівництво залізниці має вирішити велике коло питань: чи може залізниця дозволити собі впровадження нової послуги і технології, чи треба це впроваджувати і робити саме таким чином й інші питання. У даному випадку керівництво залізниці повинне дуже чуйно почувати баланс між стабільністю, що гарантує доведення до досконалості традиційного управління традиційною технологією, і зусиллями по впровадженню новітньої технології.

Сформульовані в стратегічному плані цілі залізниці, та базові і граничні значення відповідних показників, що характеризують інвестиційні (інноваційні) проекти, фактично виконують роль критеріїв у процесі оцінки і вибору проектів. Раніше в роботі розглянута достатня кількість таких критеріїв.

Слід зауважити, що критерії вибору й оцінки проектів підрозділяються на обов'язкові й оцінні. Невиконання обов'язкових критеріїв приводить до відмови в їх реалізації. До таких критеріїв відносяться екологічні критерії, критерії безпеки виробництва і впливи на здоров'я людини, відповідність чинному законодавству.

Оцінні критерії можна розділити на такі групи: науково-технічні критерії; правові критерії; економічні критерії; виробничі критерії; ринкові критерії; екологічні і соціальні критерії.

Підрозділ критеріїв може також бути і таким: а) критерії, що дозволяють оцінити реальність проекту; б) критерії, що дозволяють оцінити доцільність реалізації проекту; в) кількісні фінансово-економічні критерії.

Нестабільність фінансового становища підприємств в Україні суттєво обмежує можливості впровадження інновацій на залізниці. Падіння всіх основних показників інноваційної діяльності в Україні обумовлено наступними факторами:

- вкрай низький відсоток бюджетних витрат на наукові дослідження;
- низький відсоток інноваційної продукції в загальному обсязі виробництва;
- критично небезпечна питома вага продукції тих галузей, від яких залежить інноваційний процес: електронної промисловості, приладобудування і ін.;
- недостатність коштів підприємств для фінансування власних досліджень;
- низька інноваційна спрямованість прямих іноземних інвестицій, що у своїй більшості вкладаються в традиційні виробництва і технології;
- різке зниження рівня творчої активності винахідників і раціоналізаторів;
- постійне зменшення чисельності кадрів високої кваліфікації й ускладнення можливості їхнього працевлаштування за фахом;
- заробітна плата в сфері науки нижче середньої по країні;
- низький рівень поновлювання машин і устаткування;
- нерозвиненість інформаційної і сервісної інфраструктури по забезпеченню розвитку інноваційного підприємництва;
- низьке використання комп'ютерної техніки в сфері проектування;
- недостатній рівень стандартизації виробів та низька якість виробництва;
- висока енергоємність виробничих процесів;
- податкова політика гнітить будь-яку ініціативу в інноваційній сфері.

На залізниці України ще не склався діючий механізм інвестування значних технологічних змін. Державна інноваційна політика скоріше декларативна, чим практична. Законодавча база пророблена недостатньо. Існуючі державні програми не забезпечують кінцевих результатів. Залізниця не має засобів для інноваційної трансформації своїх складових. Недержавні структури ще не можуть здійснювати довгострокові проекти. Іноземні інвестиції підтримують традиційні для України виробництва з експортною перспективою в короткостроковому періоді.

Систему внутрішнього контролю інвестиційної діяльності АТ «Українська залізниця» доцільно будувати з послідовною реалізацією таких етапів (рис. 3.7):

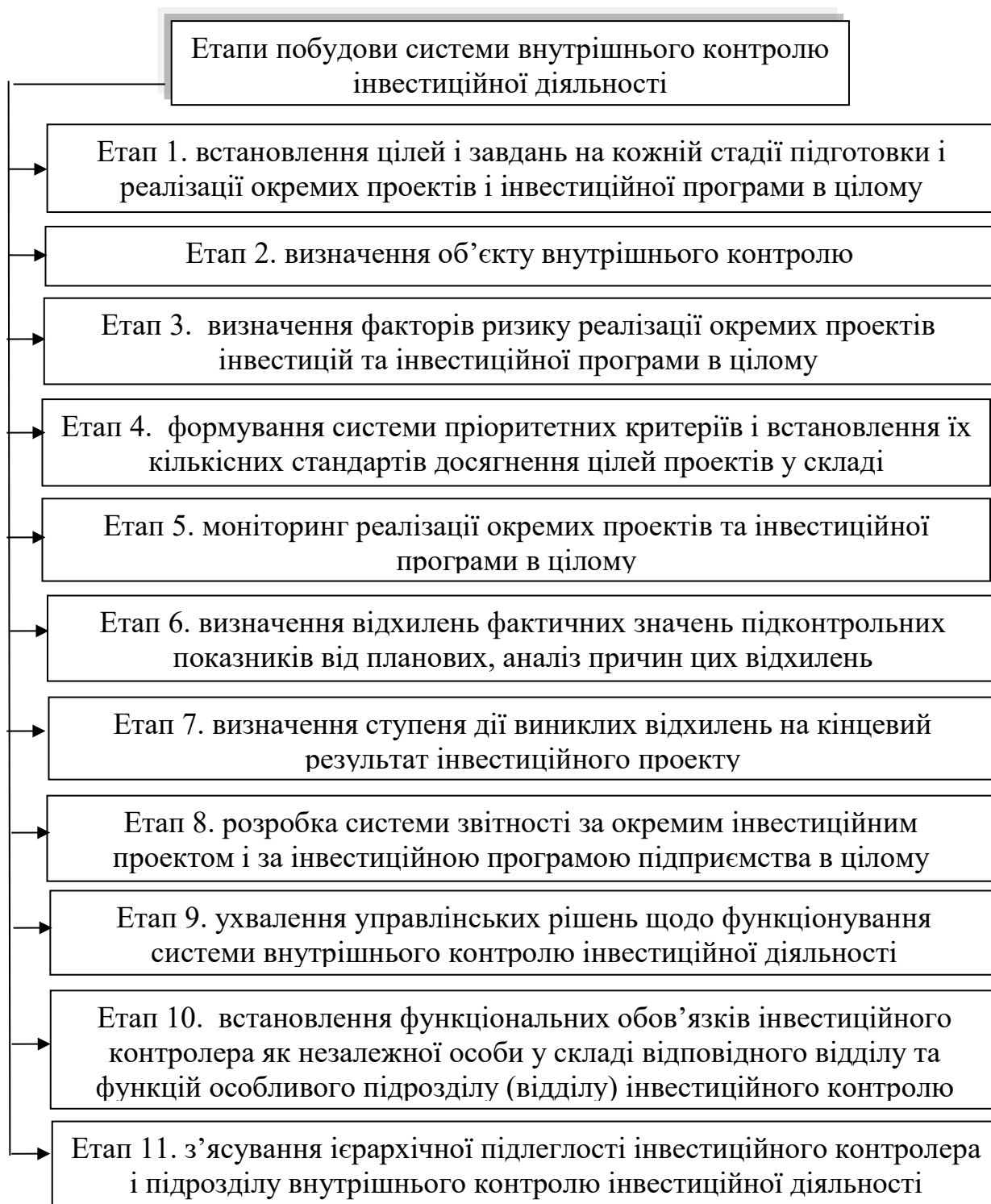


Рисунок 3.7 – Етапи побудови системи внутрішнього контролю інвестиційної діяльності АТ «Українська залізниця»

Таким чином, в загальному плані можливі наступні етапи побудови системи внутрішнього контролю інвестиційної діяльності АТ «Українська залізниця»:

- встановлення цілей і завдань на кожній стадії підготовки і реалізації

- окремих інвестиційних проектів і інвестиційної програми компанії в цілому;
- визначення об'єкту внутрішнього контролю АТ «Українська залізниця»;
 - визначення факторів ризику реалізації проектів капітальних інвестицій;
 - формування системи пріоритетних критеріїв і встановлення їх кількісних стандартів досягнення цілей проектів у складі інвестиційної програми;
 - моніторинг реалізації окремих проектів й інвестиційної програми в цілому;
 - визначення відхилень фактичних значень підконтрольних показників від планових, аналіз причин цих відхилень, а також визначення ступеня дії виниклих відхилень на кінцевий результат інвестиційного проекту;
 - розробка системи звітності за інвестиційною програмою підприємства в цілому, встановлення періодичності представлення звітів;
 - визначення місця систем внутрішнього контролю інвестиційної діяльності в організаційній структурі управління підприємством;
 - встановлення функціональних обов'язків інвестиційного контролера а також загальних функцій особливого відділу інвестиційного контролю;
 - з'ясування ієрархічної підлеглості в системі інвестиційного контролю.

Резерви поліпшення використання капітальних інвестицій на залізниці зображені на рис. 3.8.



Рисунок 3.8 – Резерви поліпшення використання капітальних інвестицій на залізниці

Виходячи з розглянутих раніше в роботі проблем з питань обліку, контролю та аналізу капітальних інвестицій в АТ «Українська залізниця», можна запропонувати такі покращення щодо капітальних інвестицій на залізниці:

1. Одним із важливих шляхів вдосконалення інвестицій на залізничному транспорті України повинне бути впровадження нових інноваційних проектів з урахуванням того, що вони поєднують науку, техніку, економіку, бізнес та управління та зазвичай націлені на практичний комерційний результат, однак для ефективного функціонування залізниці проведення інновацій вимагає великих витрат різних ресурсів, як внутрішніх ресурсів залізниці, так і різноманітних зовнішніх ресурсів, в першу чергу – значних бюджетних ресурсів держави.

2. Впровадити на залізничному транспорті заходи з удосконалення контролю капітальних інвестицій, в тому числі удосконалити внутрішній контроль.

3. Впровадження нового П(с)БО «Капітальні інвестиції», тому що через недостатню узгодженість існуючих нормативно-правових актів в частині капітальних інвестицій, поняття «капітальні інвестиції» може мати різні тлумачення. Так, у П(с)БО 7 «Основні засоби» мало що сказано про капітальні інвестиції, та відсутня методика їх групування, та через це виникають складнощі з оцінкою капітальних інвестицій і віднесення витрат до них.

4. Удосконалити нові аналітичні рахунки бухгалтерського обліку стосовно рахунку 15 «Капітальні інвестиції», до яких будуть віднесені всі витрати, пов'язані з введенням об'єктів необоротних активів, в першу чергу, основних засобів, в експлуатацію.

5. Запропонувати і впровадити на залізниці більш сучасні форми первинних документів та реєстрів бухгалтерського обліку, тому, що на сьогоднішній день на залізниці форми первинних документів є досить застарілими, і не можуть давати повну характеристику капітальних інвестицій.

6. Відновити та удосконалити на залізничному підприємстві амортизаційного фонду, адже це фонд, у якому нагромаджуються амортизаційні відрахування на підприємстві та який поряд із нерозподіленим прибутком підприємства є власним внутрішнім джерелом фінансування капітальних інвестицій.

Висновки за розділом 3

Майновий стан – це одна з характеристик фінансового стану підприємства, за допомогою якої оцінюється склад, розміщення, структура та динаміка активів (майна) і пасивів (власного капіталу та зобов'язань).

Основним джерелом даних для аналізу фінансового стану є бухгалтерський баланс підприємства. В балансі відображаються ресурси і вимоги на ці ресурси або частка участі в них, це – індикатор фінансового стану підприємства. Відповідно до загальноприйнятих стандартів обліку він розкриває зміст понять активу і пасиву.

Для аналізу капітальних інвестицій розраховують такі показники як: середньорічна вартість активів, середньорічна вартість необоротних активів, середньорічна вартість основних засобів, частка основних засобів в активах, частка основних засобів в необоротних активах, коефіцієнт зносу основних засобів, коефіцієнт мобільності активів, коефіцієнт реальної вартості майна, індекс постійного активу, коефіцієнт придатності основних засобів.

Підприємства, що ведуть інноваційну діяльність, мають працювати в рамках інноваційних програм, під якими розуміється певний комплекс взаємозалежних інноваційних проектів і заходів підтримки інноваційної діяльності, погоджений по ресурсах, виконавцям і термінам їх здійснення. Інноваційні програми можуть розроблятися і проводитися в життя як державою, так і великими корпораціями або інвестиційними фондами.

Важливою умовою успішної реалізації програм інновацій є забезпечення їх відповідними джерелами фінансування, у тому числі і бюджетними. У нормальній економіці підприємства як суб'єкти вільного ринку не повинні фінансуватися з державного бюджету. Задача забезпечення підприємства капіталом може бути ефективно вирішена керівниками підприємств самостійно. Роль же держави у реалізації проекту, що має велике державне значення, повинна зводитися до податкового стимулювання, а також забезпеченню гарантій інвесторам.

В особливо пріоритетних напрямках і високій потребі держави в необхідних послугах (технологіях) доцільне і пряме фінансування інноваційних проектів з

бюджету. При цьому держава як інституціональний інвестор оцінює інвестиційну привабливість проектів з метою – забезпечити найбільш раціональне й ефективне використання бюджетних коштів без розпилу коштів по проектах і враховуючі як комерційну ефективність проекту (для підприємства і приватного інвестора), так і бюджетну ефективність (для державного інституціонального інвестора).

Виходячи з усіх наведених проблем, можна запропонувати такі покращення:

1. Впровадити нові інноваційні проекти, адже для функціонування залізниці проведення інновацій вимагає витрат різних ресурсів як внутрішніх так і зовнішніх, в першу чергу – ресурсів держави.

2. Впровадити на залізничному транспорті заходи з удосконалення контролю капітальних інвестицій, в тому числі удосконалити внутрішній контроль.

3. Впровадження нового П(с)БО «Капітальні інвестиції», тому що через недостатню узгодженість існуючих нормативно-правових актів в частині капітальних інвестицій, поняття «капітальні інвестиції» може мати різні тлумачення. Так, у П(с)БО 7 «Основні засоби» мало що сказано про капітальні інвестиції, та відсутня методика їх групування, та через це виникають складнощі з оцінкою капітальних інвестицій і віднесення витрат до них.

4. Удосконалити нові аналітичні рахунки бухгалтерського обліку стосовно рахунку 15 «Капітальні інвестиції», до яких будуть віднесені всі витрати, пов'язані з введенням об'єктів необоротних активів, в першу чергу, основних засобів, в експлуатацію.

5. Запропонувати і впровадити на залізниці більш сучасні форми первинних документів та реєстрів бухгалтерського обліку, тому, що на сьогоднішній день на залізниці форми первинних документів є досить застарілими, і не можуть давати повну характеристику капітальних інвестицій.

6. Відновити та удосконалити на залізничному підприємстві амортизаційного фонду, адже це фонд, у якому нагромаджуються амортизаційні відрахування на підприємстві та який поряд із нерозподіленим прибутком підприємства є власним внутрішнім джерелом фінансування капітальних інвестицій.

ВИСНОВКИ

Інвестиції – одна з найбільш часто використовуваних в економічній системі категорій як на макро-, так і на мікрорівнях. Але, незважаючи на виняткову увагу дослідників до цієї ключової економічної категорії, наукова думка дотепер ще не виробила універсального визначення інвестицій, що відповідало б потребам і теорії, і практики, та було би адекватним з позицій конкретного суб'єкта їх здійснення.

Питанням аналізу та оцінки проектів капітальних інвестицій присвячено багато праць вітчизняних і зарубіжних вчених та спеціалістів, зокрема, таких, як П. Й. Атамас, І. А. Бланк, Ю. Брігхем, С. В. Булгакова, Ф. Ф. Бутинець, Дж. Ван Хорн, Й. Я. Даньків, А. В. Єлькін, В. П. Савчук та інших авторів.

В обліку України основні аспекти організації і методики обліку капітальних інвестицій висвітлені у працях авторів П. Й. Атамаса, Ф.Ф. Бутинця, С.Ф. Голова, М. В. Макаренко, Є. С. Гортовенко, Н. М. Ткаченко. Проте у вітчизняному обліку капітальним інвестиціям приділене ще недостатньо уваги, що зумовлює незначну кількість наукових робіт за обраною тематикою, звужує коло досліджуваних питань і формує невиправдано одноманітний погляд на дану проблему.

Різноманітність понять терміну «інвестиції» в сучасній літературі значною мірою обумовлюється широтою сутнісних сторін цієї складної економічної категорії. Тому для уточнення змісту цієї категорії варто розглянути основні характеристики, що формують її сутність.

У Методичних рекомендаціях з бухгалтерського обліку основних засобів, які прийняті у доповнення до Положення (стандартів) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби», продовжує застосовуватися термін незавершені капітальні інвестиції (незавершене будівництво), що характеризуються як затрати з будівництва (виготовлення), придбання і поліпшення об'єктів основних засобів з початку і до закінчення зазначених робіт та введення об'єктів в експлуатацію.

Закон України «Про інвестиційну діяльність» визначає правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності на території України. Він нормативно задає перелік джерел фінансування капітальних інвестицій, в тому числі і на

залізниці. Однак на сьогодні існуючих джерел інвестування розвитку АТ «Укрзалізниця» не вистачає для простого відтворення основних виробничих засобів, тому необхідно додатково залучати нові джерела фінансування.

АТ «Українська залізниця» є основним перевізником вантажів та пасажирів, за даними на 2019 рік це становить 77,6 % від загального вантажопотоку (без врахування трубопроводного транспорту) та 30,7 % пасажиропотоку в країні.

До базових технічних показників АТ «Укрзалізниця» віднесені вантажообіг, пасажирообіг і обсяг перевезень в приведених тонно-км. З аналізу даних обраного періоду виявлено, що по звітних роках вантажообіг поступове зменшувався, а пасажирообіг коливався відносно базового 2017 року. Так загальний вантажообіг за 2018 рік склав 228596,3 млн. т-км, що менше плану на 3,7 % і на 1,5 % менше показника 2017 року. За 2019 рік загальний вантажообіг склав 227270,8 млн. т-км, що менше планових даних на 6,3 % та на 2,1 % менше показника 2017 року. Незначне зменшення вантажних перевезень пов'язано з низкою таких факторів, як зниження попиту на чорні метали на ключових ринках та падіння цін на них; криза у вугільній промисловості в Україні; ревальвація гривні тощо.

Аналіз економічних показників АТ «Укрзалізниця» показав такі підсумки.

Загальні суми активів підприємства на кінець звітних років в порівнянні з базовим 2017 роком збільшилися на 0,4 % у 2018 році та на 1,7 % у 2019 році.

Вартість власного капіталу підприємства на кінець звітних років відносно показника базового 2017 року зменшилася у 2018 році на 0,3 % та збільшилася у 2019 році на 0,5 % внаслідок коливання за статтею непокритого збитку.

Загальні суми пасивів підприємства на кінець звітних років в порівнянні з базовим 2017 роком збільшилися на 3,2 % у 2018 році та на 6,6 % у 2019 році за рахунок значного збільшення поточних зобов'язань підприємства по звітних роках.

У порівнянні з базовим 2017 роком чистий дохід від реалізації підприємства збільшився у 2018 звітному році на 4,3 %, у 2019 році – на 22,2 %, собівартість реалізації підприємства збільшилася на 14,5 % у 2018 році і на 19,9 % – у 2019 році, валовий прибуток підприємства у 2018 році зменшився на 4,4 %, але у 2019 році валовий прибуток збільшився на 45,3 %.

Операційний прибуток підприємства відносно 2017 року зменшився у 2018 році на 2 %, а в 2019 році збільшився на 114,8 % внаслідок перевищення темпів росту валового прибутку над темпами росту операційних витрат підприємства.

Відносно базового 2017 року чистий прибуток підприємства у 2018-2019 роках поступово збільшувався: у 2018 році збільшився на 78,0 %, а у 2019 році – в 25 разів внаслідок перевищення темпів росту операційного прибутку над темпами росту фінансових витрат та інших витрат підприємства у 2018-2019 роках.

Рентабельність активів підприємства поступово збільшувалася приблизно такими ж темпами, як й темпи збільшення чистого прибутку і склала такі значення: 0,043 % – у 2017 році, 0,077 % – у 2018 році та 1,111 % – у 2019 році.

Основними документами, які регулюють систему бухгалтерського обліку на залізничному транспорті є:

- Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні»;
- Національні положення (стандарти) бухгалтерського обліку;
- План рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань та господарських операцій підприємств і організацій та Інструкція про його застосування.

Підставою для бухгалтерського обліку господарських операцій є первинні документи, які фіксують факти здійснення господарських операцій.

Первинні документи складаються на бланках типових і спеціалізованих форм, затверджених відповідним органом державної влади.

Документування господарських операцій може здійснюватися із використанням виготовлених самостійно бланків, які повинні містити обов'язкові реквізити або реквізити типових або спеціалізованих форм.

При розгляді вкладень у формі капітальних інвестицій в основні засоби слід врахувати те, що вони можуть здійснюватися різними способами (будівництво і придбання нових активів, реконструкція чи модернізація наявних тощо), що впливає на відображення таких господарських операцій у первинній документації.

Для обліку капітальних інвестицій на залізниці використовується рахунок 15 «Капітальні інвестиції», який має п'ять субрахунків. Однак для більш детального

відображення обліку господарських операцій з капітальних інвестицій, залізниця використовує субрахунки третього и четвертого порядків.

За вимогами Податкового кодексу України дозволяється списувати на витрати звітного періоду витрати на поліпшення стану основних засобів (в межах 10% їх балансової вартості), а за П(с)БО 7 «Основні засоби» – всю суму таких витрат необхідно відносити на витрати періоду. Як наслідок, виникає суперечність: кошти, призначені для відтворення основних засобів, в одних випадках відносяться на витрати (не є попередньо оподаткованими), а в інших – формуються з чистого прибутку підприємства, з якого вже сплачено податок на прибуток.

У Національному Положенні (стандарті) бухгалтерського обліку (НПсБО) 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» наведено, що консолідована фінансова звітність складається з таких форм звітності: 1) річна звітність; 2) проміжна звітність.

Баланс підприємства складається на кінець останнього дня звітного періоду.

Відповідно до Закону України «Про державну статистику» та Положення про Державну службу статистики України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23.09.2014 року № 481, з метою подальшого вдосконалення державних статистичних спостережень щодо капітальних інвестицій та основних засобів й отримання повної, всебічної та об'єктивної статистичної інформації, були затверджені форми державних статистичних спостережень: а) зі звіту за 2020 рік – № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції»; б) зі звіту за I квартал 2021 року – № 2-інвестиції (квартальна) «Звіт про капітальні інвестиції».

У Роз'ясненні щодо форми державного статистичного спостереження № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції» міститься інформація щодо показників форми державного статистичного спостереження № 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції».

Показники форми містять дані щодо наявності необоротних активів на початок та кінець року, їх надходження й вибуття (далі – рух), амортизації та капітальних інвестицій за рік. Також форма вміщує інформацію щодо суми податку

на додану вартість, сплаченого (у ціні придбання товарів, робіт, послуг) у зв'язку із витратами на капітальні інвестиції у поточному році.

Майновий стан – це одна з характеристик фінансового стану підприємства, за допомогою якої оцінюється склад, розміщення, структура та динаміка активів (майна) і пасивів (власного капіталу та зобов'язань).

Основним джерелом даних для аналізу фінансового стану є бухгалтерський баланс підприємства. В балансі відображаються ресурси і вимоги на ці ресурси або частка участі в них, це – індикатор фінансового стану підприємства. Відповідно до загальноприйнятих стандартів обліку він розкриває зміст понять активу і пасиву.

Для аналізу капітальних інвестицій розраховують такі показники як: середньорічна вартість активів, середньорічна вартість необоротних активів, середньорічна вартість основних засобів, частка основних засобів в активах, частка основних засобів в необоротних активах, коефіцієнт зносу основних засобів, коефіцієнт мобільності активів, коефіцієнт реальної вартості майна, індекс постійного активу, коефіцієнт придатності основних засобів.

Підприємства, що ведуть інноваційну діяльність, мають працювати в рамках інноваційних програм, під якими розуміється певний комплекс взаємозалежних інноваційних проектів і заходів підтримки інноваційної діяльності, погоджений по ресурсах, виконавцям і термінам їх здійснення. Інноваційні програми можуть розроблятися і проводитися в життя як державою, так і великими корпораціями або інвестиційними фондами.

Важливою умовою успішної реалізації програм інновацій є забезпечення їх відповідними джерелами фінансування, у тому числі і бюджетними. У нормальній економіці підприємства як суб'єкти вільного ринку не повинні фінансуватися з державного бюджету. Задача забезпечення підприємства капіталом може бути ефективно вирішена керівниками підприємств самостійно. Роль же держави у реалізації проекту, що має велике державне значення, повинна зводитися до податкового стимулювання, а також забезпеченню гарантій інвесторам.

В особливо пріоритетних напрямках і високій потребі держави в необхідних послугах (технологіях) доцільне і пряме фінансування інноваційних проектів з

бюджету. При цьому держава як інституціональний інвестор оцінює інвестиційну привабливість проектів з метою – забезпечити найбільш раціональне й ефективне використання бюджетних коштів без розпилу коштів по проектах і враховуючі як комерційну ефективність проекту (для підприємства і приватного інвестора), так і бюджетну ефективність (для державного інституціонального інвестора).

Виходячи з усіх наведених проблем, можна запропонувати такі покращення:

1. Впровадити нові інноваційні проекти, адже для функціонування залізниці проведення інновацій вимагає витрат різних ресурсів як внутрішніх так і зовнішніх, в першу чергу – ресурсів держави.

2. Впровадити на залізничному транспорті заходи з удосконалення контролю капітальних інвестицій, в тому числі удосконалити внутрішній контроль.

3. Запропонувати зміну нормативно-правової бази капітальних інвестицій, тому що через недостатню узгодженість існуючих нормативно-правових актів в частині капітальних інвестицій, поняття «капітальні інвестиції» може мати різні тлумачення. Так, у П(с)БО 7 «Основні засоби» мало що сказано про капітальні інвестиції, та відсутня методика їх групування, та через це виникають складнощі з оцінкою капітальних інвестицій і віднесення витрат до них.

4. Удосконалити нові аналітичні рахунки бухгалтерського обліку, до яких будуть віднесені всі витрати, пов'язані з введенням об'єктів необоротних активів, в першу чергу, основних засобів, в експлуатацію.

5. Запропонувати і впровадити на залізниці більш сучасні форми первинних документів та реєстрів бухгалтерського обліку, тому, що на сьогоднішній день на залізниці форми первинних документів є досить застарілими, і не можуть давати повну характеристику капітальних інвестицій.

6. Відновити та удосконалити на залізничному підприємстві амортизаційного фонду, адже це фонд, у якому нагромаджуються амортизаційні відрахування на підприємстві та який поряд із нерозподіленим прибутком підприємства є власним внутрішнім джерелом фінансування капітальних інвестицій.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Атамас П.Й. Бухгалтерський облік у галузях економіки: [Текст]: навч. посіб. для студ. ВНЗ / П.Й. Атамас – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 392с.
2. Атамас П. Й. Управлінський облік [Текст]: Навчальний посібник / П. Й. Атамас. – 2-ге вид. – Д.-К.: Центр навчальної літератури, 2009. – 440 с.
3. Базавлюк А. В. Інвестиційний розвиток транспортної компанії та його фінансове забезпечення [Електронний ресурс] / А. В. Базавлюк // БізнесІнформ. – 2012. – № 9. – с. 157-162. – Режим доступу : <http://nbuv.gov.ua/jpdf/binf>.
4. Базилінська О.Я. Фінансовий аналіз: теорія та практика: навч. посіб. [для вищ. навч. закл.] / О.Я. Базилінська. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 328 с.
5. Бенько М. М. Інформаційні системи і технології в бухгалтерському обліку: [Текст]: монографія / М.М. Бенько. – К.: КНТЕУ, 2010. – 336 с.
6. Бланк И.А. Основы инвестиционного менеджмента [Текст] / И. А. Бланк. В.2-х томах. – К.: Ника-Центр, Эльга, 2013. – 1080 с.
7. Бондар М. І. Звітність підприємства [Текст]: підр. / М. І. Бондар, Ю. А. Верига, М. М. Орищенко та ін. – К.: Центр учбової літератури, 2015. – 570 с.
8. Бригхэм Ю. Финансовый менеджмент. [Текст] / Ю. Бригхэм, Дж. Хьюстон; Экспресс-курс 4-е изд. / пер. с англ. – СПб.: Питер, 2017. – 544 с.
9. Булгакова С. В. Управленческий учет [Текст]: учебник / С. В. Булгакова. – М.: Кнорус, 2019. – 288 с.
10. Бутинец Ф.Ф. Бухгалтерский учет в зарубежных странах [Текст]: / Ф.Ф. Бутинец, Я.В. Соколов, Д.А. Панков. – Житомир: ЧП Рута, 2012. – 660 с.
11. Бутинец Ф.Ф. Організація бухгалтерського обліку: підручник для студентів вищих навчальних закладів / 3-тє вид., доп. і перероб. Житомир: ПП Рута, 2013. – 592 с.
12. Бухгалтерський облік на залізничному транспорті: теорія, методологія, практика. [Текст]: навчальний посібник / За заг. редакцією М. В. Макаренка. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 816 с.

13. Ван Хорн Дж. К. Основы финансового менеджмента [Текст] / Ван Хорн Дж. К. – М.: Вильямс, 2006. – 1232 с.
14. Виноградова М. О. Аудит [Електронний ресурс]: навч. посібник / М. О. Виноградова, Л. І. Жидєєва. – К.: Центр учбової літератури, 2014. – 654 с. – Режим доступу: http://culonline.com.ua/Books/audit_vinograd.pdf.
15. Височан О.С., Гнатюк Р.І. Первинний облік капітальних інвестицій [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://ej.journal.kspu.edu/index.php/ej/article/view/512/506>.
16. Герасимович І. А. Організація облікової політики сучасного підприємства [Текст] / І. А. Герасимович // Інвестиції: практика та досвід. – 2018. – № 7. – С. 49-53.
17. Голов С.Ф. Бухгалтерський облік за міжнародними стандартами: приклади та коментарі [Текст]: / С.Ф. Голов, В.М. Костюченко. – К.: Лібра, 2011. – 839 с.
18. Голов С. Ф. Управлінський облік [Текст]. Підручник / С. Ф. Голов – 3-тє вид. – К.: Центр учбової літератури, 2018. – 534 с.
19. Гортошенко Є.С. Організація та особливості документального оформлення первинного обліку капітальних інвестицій в придбання, виготовлення і оновлення (модернізацію) основних засобів сільськогосподарських підприємств [Текст] / Є.С. Гортошенко, А.В. Бурковська // «Молодий вчений» – № 12.1 (40). – 2016. – С. 701-705.
20. Господарський кодекс України: закон України від 16.01.2003 р. №436-IV (зі змінами і доповнен.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
21. Грабовецький Б. Є. Фінансовий аналіз та звітність [Текст]: навчальн. посібн. / Б. Є. Грабовецький, І. В. Шварц. – Вінниця: ВНТУ, 2017. – 281 с.
22. Гричишин С. Дороги железные. Реформы убийственные [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://liva.com.ua/railway-ukraine.html>.
23. Гурнак В.М. Фінансове забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / В. М. Гурнак, Г. П.

Савіцька // Економіка. Менеджмент. Бізнес. – К.: 2013. режим доступу: journals.dut.edu.ua/index.php/emb/article/download.

24. Даньків Й. Я. Історія та еволюція обліку інвестиційних процесів. [Текст] / Й. Я. Даньків, М. Я. Остап'юк. // Науковий вісник Ужгородського ун-ту. 2014. № 3 (44). С. 163-168.

25. Дейнека О. Г. Проблеми реформування залізничного транспорту України [Текст]: / О. Г. Дейнека, М. С. Маковський. // Експлуатація залізниць. Збірник наукових праць УкрДУЗТ, вип. 158, том 1. – Х.: УкрДУЗТ, 2015. – с. 57 – 62.

26. Ейтутіс Г. Д. Економіка залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку [Текст] / Г. Д. Ейтутіс, О. М. Кривопішин, І. П. Федорко та ін.; // за ред. Г. Д. Ейтутіса, О. М. Кривопішина. – Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2014. – 292 с.

27. Єлькін А. В. Лізинг як метод удосконалення фінансового забезпечення відтворення основних засобів [Текст]: зб. матеріалів наук.-практ. круглого столу. / А. В. Єлькін, О. В. Ярошевська. – Запоріжжя : КПУ, 2016. С. 56–59.

28. Загальна інформація про АТ «Українська залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/about/general_information.

29. Інструкція про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій [Електронний ресурс]: Наказ Міністерства фінансів України від 21 грудня 1999 р. № 893/4186. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0893-99>.

30. Каличева Н. Є. Напрями реалізації потенціалу підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах [Текст] / Н. Є. Каличева // Колективна монографія за ред. д.е.н., проф. Прохорової В.В. – Харків: «Смугаста типографія», 2016. – 365 с.

31. Кім Ю. Г. Бухгалтерський та податковий облік [Текст]: Первинні документи та порядок їх заповнення / Ю. Г. Кім. – К.: ЦУЛ, 2014. – 600 с.

32. Кужельний М.В. Організація обліку [Текст]: Підручник / М.В. Кужельний, С.О. Левицька. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 352 с.

33. Кулик В. А. Облікова політика підприємства: набутий досвід та перспективи розвитку [Текст]: монографія. / В. А. Кулік – Полтава: ПУЕТ, 2014. – 380 с.
34. Макаренко М.В. Основи управління фінансами залізничного транспорту[Текст]: навч. посіб. / М.В. Макаренко, Н.М. Колесникова, Н.І. Богомоллова та ін. – К.: ДЕГУТ, 2012 – 340с.
35. Методичні рекомендації з ведення бухгалтерського обліку в структурних підрозділах локомотивного господарства [Електронний ресурс]: Державна адміністрація залізничного транспорту України. – Київ 2004р.
36. Методичні рекомендації щодо заповнення форм фінансової звітності [Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України від 31.03.2013 р. № 87. – Режим доступу: www.minfin.gov.ua.
37. Методичні рекомендації щодо облікової політики підприємства: Наказ Міністерства фінансів України від 27.06.2013 р. № 635 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://buhgalter911.com/Res/Zakoni/MetodRek/metod_uchet_polit.asp
38. Міжнародні стандарти фінансової звітності 2018. URL: <https://www.golovbukh.ua/article/7302-mjnarodn-standarti-fnansovo-zvtnost-2018>.
39. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 40 «Інвестиційна нерухомість» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
40. Мних Є. В. Фінансовий аналіз [Текст]: підручник / Є. В. Мних, Н. С. Барабаш. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2014. – 536 с.
41. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» [Електронний ресурс]: Наказ Міністерства фінансів України від 07.02.2013 р. № 73 – Режим доступу:<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13>.
42. Облік, аналіз, аудит, звітність та оподаткування в умовах глобалізації економіки [Текст]: монографія / за ред. проф. Й. Я. Даньківа. Ужгород: Вид-во УжНУ «Говерла», 2018. – 300 с.
43. Облік і звітність підприємств у системі оподаткування [Текст]: навч. посібник / М. І. Бондар, Л. Г. Ловінська, Н. М. Лисенко та ін.; за заг. ред. М. І.

Бондар, Н. М. Лисенко. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К.: Академія фінансового управління. – 2014. – 585 с.

44. Облікова політика АТ «Українська залізниця».

45. Овчиннікова В. О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні. [Текст] // Економіка і суспільство. Випуск 12, 2017 – с. 129 – 135.

46. Основні аспекти стратегії розвитку АТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки [Електронний ресурс]: Затвердж. правлінням ПАТ «Укрзалізниця» 26.04.2017 р. – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_fin1.pdf.

47. Остапюк Б. Я. Проблеми розвитку залізничного транспорту України та їх вирішення [Текст] / Б. Я. Остапюк, А. В. Кузуб, В. Л. Овчинніков, М. В. Радіонова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. - № 63. – С. 119-127.

48. Пінчук С.С. Фінансування основних засобів підприємств залізничної галузі в сучасних умовах [Текст]: збірник наукових праць ДЕДУТ / С. С. Пінчук, А. О. Ясінська/ сер: Економіка і управління – 2016. – 265 с.

49. План рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій [Текст]: Наказ Міністерства фінансів України від 30 листопада 1999 р. № 291 // Все про бухгалтерський облік. – 2003. – № 17(805).

50. Податковий Кодекс України [Електронний ресурс]: закон України від 2 грудня 2010 р. № 2755-VI (зі змін. та доповн.). – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.

51. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» [Електронний ресурс]: Наказ Міністерства фінансів України від 27.04.2000 р. № 92 – Режим доступу: www.rada.gov.ua.

52. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 32 «Інвестиційна нерухомість» [Текст] // Все про бухгалтерський облік. – 2009. – № 15. – С. 75–79.

53. Пояснювальна записка до виконання показників консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» за 2018 рік [Електронний ресурс]: - Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/vkfp.

54. Пояснювальна записка до виконання показників консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» за 2017 рік [Електронний ресурс]: - Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/vkfp/

55. Про аудит фінансової звітності та аудиторську діяльність: Закон України № 2258-VIII від 21 грудня 2017 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2258-19>.

56. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні [Електронний ресурс]: Закон України від 16.07.1999 р. № 996-XIV (із наступними змінами і доповненнями в редакції від 16.11.2018 р.). – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14_

57. Про внесення змін до Закону України «Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій» [Електронний ресурс]: Закон України від 02.10.2012 р. № 5407-VI. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5407-17/ed20151209#n2>

58. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.

59. Про затвердження форм державних статистичних спостережень зі статистики капітальних інвестицій та основних засобів від 10.06.2020 р. № 205 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0205832-19#n16>.

60. Про інвестиційну діяльність [Електронний ресурс]: Закон України від 18.09.1991р. №1560-XII (зі змінами і доповненнями). – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.

61. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні [Електронний ресурс]: Закон України від 05.12.2012 р. №3715-VI. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17#Text>

62. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 // – Київ, 2015. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>

/laws/show/200-2014-%D0%BF.

63. Радевич Т. В. Нормативно-правове регулювання сутності капітальних інвестицій. [Текст] / Т. В. Радевич. // Інвестиції: практика та досвід, № 23. К.: 2014. С. 64–68.

64. Роз'яснення щодо форми державного статистичного спостереження N 2-ОЗ ІНВ (річна) «Звіт про наявність і рух необоротних активів, амортизацію та капітальні інвестиції» [Електронний ресурс]: Роз'яснення від 24.09.2020 р. N 19.1.2-12/28-20. – Державна служба статистики України. – Режим доступу: <https://www.profiwins.com.ua/uk/letters-and-orders/gks/16551-28ds-20.html>

65. Секретный, «перспективный» план развития Укрзалізнички 2017-2025 от Бальчуна [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://blacklistuz.blogspot.com>.

66. Ткаченко Н. М. Бухгалтерський (фінансовий) облік, оподаткування і звітність [Текст]: підруч. / Н. М. Ткаченко // 7-е вид. доповн. – К.: Алерта, 2016. – 928 с.

67. Топоркова О. А. Аналітичне забезпечення фінансового аналізу на залізничному транспорті [Текст] / О. А. Топоркова, Л. А. Шило. // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпровського національного університету залізничного транспорту, 2018, № 2 (74), С. 31-43.

68. Фінансовий аналіз: навч. Посібник / Н. Б. Кашена та ін. ; Харківський держ. Ун-т харч. та торгівлі. – Х., 2017. – 593 с.

69. Хомюк А. Концептуальна основа фінансової звітності в редакції 2018 року (короткий огляд) [Текст] / А. Хомюк // Практика МСФЗ. – 2018. URL: <https://ibuhgalter.net/newspaper/505>.

70. Шемаєв В. В. Проблеми реформування залізничного транспорту на прикладі ПАТ «Українська залізниця» [Текст]: / В. В. Шемаєв. // Стратегічні пріоритети, № 3 (40), 2016. – с. 263-268.