

ленного комплекса) // Проблемы теории и практики управления. — 2007. — № 4. — С. 25—33.

3. *Ерохин Д. В., Лагерева Д. Г., Ларичева Е. А., Подвесовский А. Г.* Моделирование инновационного механизма предприятия с применением нечетных когнитивных карт // Менеджмент в России и за рубежом. — 2006. — № 3. — С. 95—111.

Віюме Р. Б., аспірант,
Львівський національний
університет ім. І. Франка

АНАЛІЗ ДОХОДІВ ТА ПРИБУТКУ ВІД ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ПІДПРИЄМСТВАХ «УКРЗАЛІЗНИЦІ»

Економічний аналіз доходів і фінансових результатів на підприємствах «Укрзалізниці» має свої особливості, які полягають у порядку формування та методиці розрахунку грошових надходжень. Тобто, основою для аналізу є інформаційні потоки, які визначаються системою бухгалтерського обліку на підприємствах «Укрзалізниці».

Так, доходами від перевезень називаються грошові засоби, які передаються залізниці за виконану нею перевізну роботу в своїх межах. Оскільки дохідні надходження не належать до оборотних засобів залізниці, то їх враховують у відділі дохідних надходжень фінансової служби на основі «Плану рахунків бухгалтерського обліку основної діяльності залізниці». В цьому плані існує кілька рахунків другого порядку, які надають тільки при обліку виручки і дохідних надходжень.

Для збору грошових надходжень, які складають поняття виручки, «Укрзалізняця» в установах банку відкриває підсобні та основні дохідні рахунки, а також централізований дохідно-розподільний рахунок «Укрзалізниці».

На підсобні дохідні рахунки поступає виручка від станцій, а також платежі від клієнтури при централізованих розрахунках через ТехПД. Тому такі рахунки відкриваються в установах банку по місцю знаходження великих станцій і ТехПД, які обслуговують кілька станцій.

Основний дохідний рахунок відкривається в установах банку по місцю знаходження управління залізниці. На цей рахунок поступає виручка з підсобних дохідних рахунків і від станцій, які знаходяться ближче управління залізниці.

Операції по основних і підсобних дохідних рахунках враховує фінансова служба залізниці, а по централізованому дохідно-розподільному рахунку Фінансово-економічне управління «Укрзалізниці». Особливість дохідних рахунків у тому, що засоби, які на них знаходяться, залізниця не може витратити на свої господарські потреби. З підсобного дохідного рахунку установа банку списує лише поштово-телеграфні витрати, зв'язані з перерахуванням виручки, і суми за інкасацію виручки засобами банку. Решту суми виручки у встановлені терміни установа банку перераховує на основний дохідний рахунок «Укрзалізниці».

Порядок формування грошових надходжень на підприємствах «Укрзалізниці» можна подати схематично (рис. 1).



Рис. 1. Схема рахунків грошових надходжень «Укрзалізниці» на рахунки в установи банку

Фінансова служба по виписках банку, які поступили, перевіряє повноту прикладених до них документів, які підтверджують зарахування або списання суми.

Сальдо по виписках банку на перше число наступного місяця зіставляється у встановленому порядку з балансом по дохідних поступленнях по рахунках № 313.2, 313.1, 313.4.

При обробці виписки банку по основному дохідно-розподільному рахунку «Укрзалізниці» перевіряється повнота прикладених документів, які підтверджують списання і зарахування

сум, проводиться розмітка по бухгалтерських рахунках, підраховуються суми по всіх бухгалтерських рахунках і розносяться щоденно в зведення з перевіркою початкового і кінцевого сальдо.

Величину доходів кожного із видів господарської діяльності залізничного транспорту визначають: об'єм перевезень і підсобно-допоміжної діяльності, об'єм випуску промислової продукції і надання послуг, об'єм будівельного виробництва, а також рівень залізничних тарифів на перевезення пасажирів, ставок зборів і тарифів на додаткові послуги, які надаються при перевезенні, відпускних цін і тарифів на продукцію підсобно-допоміжної діяльності, оптових цін на промислову продукцію.

На загальну суму доходів залізниці впливають також суми доходів від податкових послуг та інших операцій, доходів від перевезень багажу і пошти.

На залізницях і особливо у відділеннях залізниць величина доходів, частково від початково-кінцевих операцій по вантажних перевезеннях, у значній мірі залежить від рівня розрахункових цін, що встановлюються за кожен навантажену і розвантажену тонну вантажів, а також за кожен сформований пасажирський поїзд прямого сполучення для залізниць, прямого і місцевого сполучення — для відділень залізниць.

Особливо великий вплив на величину доходів від перевезень залізниці дає структура вантажообороту і пасажирообороту, а доходів від перевезень відділень залізниць — рівня розрахункових цін, встановлених на госпрозрахункові вимірники «10 експлуатаційних т.км» і «10 пасажиро-км». Встановлюються розрахункові ціни за початкову операцію по пасажирських перевезеннях (за кожний сформований поїзд прямого і окремо місцевого сполучення), а також за госпрозрахунковий вимірник «10 пасажиро-км». Рівень встановлення розрахункових цін, кількість сформованих пасажирських поїздів і об'єм перевезень у пасажиро-кілометрах визначають величину доходів від пасажирських перевезень.

Крім цього, на загальну величину доходів відділень залізниці від пасажирських перевезень значно впливають доходи від перевезень пасажирів у місцевому сполученні. Різниця між одержаними доходами і виробничими витратами складає прибуток. Окрім об'єктів перевезень пасажирів, дохідних ставок, вирішальний вплив на величину, як загального, так і відносного прибутку надає розмір витрат (по перевезеннях — розмір експлуатаційних витрат), а відповідно, і рівень собівартості. Величина експлуатаційних витрат і рівень собівартості перевезень на залізниці в ці-

лому і у відділеннях залізниці значно залежить від структури пасажирообороту. Значні коливання у рівні собівартості перевезень зумовлені достатніми розбіжностями в об'ємах перевезень, структури пасажирообороту, в умовах експлуатаційної роботи і природнокліматичних умов.

Для горизонтального аналізу доходів на підприємствах залізниці можна використати табл. 1.

Таблиця 1

**АНАЛІЗ ДОХІДНИХ НАДХОДЖЕНЬ З ПАСАЖИРСЬКИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПО ЛЬВІВСЬКІЙ ЗАЛІЗНИЦІ ЗА 2000—2001 рр.**

Показники	2000 р.	2001 р.	Відхилення (+/-)
Доходи від перевезень			
Місцеве і пряме сполучення, млн грн	117,3	151,4	+ 34,1
Кількість перевезених пасажирів, млн чол.	6,7	7,0	+ 0,7
Середня дохідна ставка на 1 чол., грн	17,51	21,63	+ 4,12
Доходи від перевезень			
Приміське сполучення, млн грн	12,2	13,4	+ 1,2
Кількість перевезених пасажирів, млн чол.	72,3	67,9	- 4,4
Середня дохідна ставка на 1 чол., грн	0,17	0,20	+ 0,03
Доходи від перевезень			
Багаж і товаробагаж, млн грн	2,49	3,92	+ 1,43
Кількість відправок	0,45	0,61	+ 0,16
Середня дохідна ставка на 1 перевезення, грн	5,53	6,42	+ 0,89
Загальна сума доходів, млн грн	131,99	168,72	+ 36,73

Як видно з аналітичної таблиці, зростання доходів (+ 36,76 млн грн) зумовлене насамперед доходами від перевезень місцевого і прямого сполучень (+ 34,1 млн грн). Основним фактором цього зростання стала середня дохідна ставка на 1 пасажир.

Наступним кроком аналізу є факторний аналіз фінансових результатів від перевезень. Для цього найчастіше використовують метод порівняння. Звітні показники порівнюються із плановими величинами, фактичними даними за попередній період. Порів-

нюються також взаємозв'язані показники і їх зміни. Наприклад доходи і витрати, темпи росту продуктивності і т.д.

У багатьох випадках, частково при аналізі затрат (трудових, матеріальних, грошових), метод порівняння застосовується поряд із методом коректування планових даних або даних базисного періоду, а саме періоду, з яким проводиться порівняння.

Таблиця 2

**АЛГОРИТМ ВИЗНАЧЕННЯ ВЕЛИЧИНИ ВПЛИВУ ОКРЕМИХ ФАКТОРІВ
НА ФІНАНСОВИЙ РЕЗУЛЬТАТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Фактор	Чим визначається величина впливу фактору на економію або перерозхід засобів по собівартості перевезень
Зміни об'єму перевезень	Різницею між планом незалежно від розходів, перерахованих на виконаний об'єм перевезень по наданій продукції, і планом цих розходів до його перерахунку
Зміни структури перевезень по їх видах	Різницею між планом залежно від розходів, перерахованих на виконаний об'єм перевезень по наданій продукції, і планом цих розходів до його перерахунку
Зміни розриву між тарифними і експлуатаційними пасажиро-кілометрами	Різницею між планом залежно від розходів по пасажирських перевезеннях, перерахованих на виконаний об'єм перевезень по тарифних і експлуатаційних пасажиро-кілометрах
Зміни якісних показників використання рухомого складу	Різницею між планом залежно від розходів, перерахованих на виконаний об'єм перевезень по видах перевезень, і тим же планом, перерахованим по статтям на виконані пробіги рухомого складу в межах його роботи або обслуговування
Зміни фактичних розходів в порівнянні з нормами затрат	Різницею між планом розходів, перерахованих відносно виконаних пробігів в межах роботи рухомого складу або обслуговуючих його бригад і фактичними розходами

З даної таблиці видно, що вплив кожного фактору визначається послідовним співставленням запланованих показників і фактичних, перерахованих на обсяг перевезень з почерговим виділенням впливу кожного окремого фактору.

Застосування цієї методики дозволяє дослідити причинно-наслідкові зв'язки між показниками, що характеризують роботу залізничного транспорту і фінансовим результатом. На основі такого аналізу можна визначити резерви зростання прибутку на підприємствах «Укрзалізниці».