

РАХУНКОВА ПАЛАТА УКРАЇНИ

Затверджено
рішенням Рахункової
палати
від 01.12.2015 № 10-4

ЗВІТ

**про результати аудиту стану фінансово-господарської діяльності
Державного територіально-галузевого об'єднання “Південно-
Західна залізниця”**

Київ 2015

ЗМІСТ

ПРЕАМБУЛА	3
ВСТУП	4
Нормативно-правове та організаційне забезпечення діяльності	
1. Державного територіально-галузевого об'єднання “Південно-Західна залізниця”	5
Здійснення Мінінфраструктури та Укрзалізницею покладених на	
2. них повноважень щодо діяльності ДТГО “Південно-Західна залізниця”	11
2.1. Виконання повноважень Мінінфраструктури	12
2.2. Виконання повноважень Укрзалізницею	13
3. Стан фінансово-господарської діяльності ДТГО “Південно-Західна залізниця”	16
3.1. Аналіз фінансових планів ДТГО “Південно-Західна залізниця” та звітів про їх виконання за 2014 рік та I півріччя 2015 року	17
3.2. Аналіз показників фінансового стану ДТГО “Південно-Західна залізниця” за 2014 рік та I півріччя 2015 року	20
3.3. Окремі питання діяльності ДТГО “Південно-Західна залізниця” за 2014 рік та I півріччя 2015 року, пов'язаної з використанням державного майна та власного капіталу	24
4. Реорганізація ДТГО “Південно-Західна залізниця”	26
ВИСНОВКИ	31
ПРОПОЗИЦІЇ	33

Преамбула

Підстава для проведення аудиту: План роботи Рахункової палати на II півріччя 2015 року, п. 1 розділу “Зовнішній аудит” Додатку 1 Меморандуму про взаєморозуміння між Україною як Позичальником та Європейським Союзом як Кредитором (щодо отримання Україною макрофінансової допомоги Європейського Союзу у сумі до 1 мільярда 800 мільйонів євро), ратифікованого Законом України від 18.06.2015 № 538-VIII.

Мета аудиту: оцінка діяльності Державного територіально-галузевого об’єднання “Південно-Західна залізниця” (далі – Південно-Західна залізниця, ПЗЗ, Залізниця) щодо повноти, достовірності даних бухгалтерського обліку та фінансової звітності, підтвердження правильності їх ведення, стану збереження активів, дотримання вимог законодавства, рішень уповноваженого органу управління майном ПЗЗ, органу управління залізничним транспортом загального користування.

Аналіз рівня управління фінансово-господарською діяльністю Південно-Західної залізниці, досягнення визначених цілей та завдань. Оцінка дій Міністерства інфраструктури України (*уповноважений орган управління майном ПЗЗ, далі - Мінінфраструктури*) та Державної адміністрації залізничного транспорту України (*орган управління залізничним транспортом загального користування, підвідомчий Мінінфраструктури, далі- Укрзалізниця*) щодо здійснення функції управління об’єктами державної власності.

Предмет аудиту:

- порядок використання Південно-Західною залізницею майна, закріпленого за нею; доходів, які одержані від реалізації продукції, робіт, послуг та інших видів господарської діяльності; капітальних вкладень та коштів отриманих з інших джерел, що не заборонені законодавством України;
- нормативно-правові акти, розпорядчі, бухгалтерські, фінансові, статистичні та інші документи, пов’язані з діяльністю ПЗЗ.

Об’єкти аудиту: Міністерство інфраструктури України; Державне територіально-галузеве об’єднання “Південно-Західна залізниця”.

Термін проведення аудиту та підготовки Звіту: з 07.09.2015 по 24.11.2015 року.

Критерії, які використовуються в ході аудиту:

- *оцінка законності* – відповідність управлінських рішень, розпорядчих та відомчих нормативно-правових актів об’єктів аудиту положенням чинного законодавства, дотримання вимог законодавства, актів та рішень уповноваженого органу управління майном (Міністерство) та органу управління залізничним транспортом загального користування (Укрзалізниця) і Південно-Західної залізниці; достовірність даних бухгалтерського обліку та фінансової звітності, їх повнота та відповідність законодавству;

- *оцінка ефективності* – своєчасність та повнота прийняття управлінських рішень об’єктами аудиту; стан збереження активів;

- *оцінка результативності* – ступень досягнення Південно-Західною залізницею визначених Статутом цілей і завдань, порівняння планових і

фактичних показників фінансових планів ПЗЗ, а також фактичних показників діяльності, порівняння фактичних показників діяльності ПЗЗ у динаміці;

- *оцінка економності* – стан досягнення об'єктами аудиту запланованих результатів за рахунок використання мінімального обсягу ресурсів;

- *оцінка стану внутрішнього контролю* – об'єктивність і незалежність висновків і рекомендацій системи внутрішнього контролю.

Початкові обмеження щодо проведення аудиту:

часові: аудит проведено за 2014 рік та I півріччя 2015 року; динаміку показників діяльності ПЗЗ наведено починаючи з 2010 року; окремі показники діяльності за 9 місяців 2015 року.

географічні: аудит проведено на центральному рівні (м. Київ).

Методи збирання даних: аналіз нормативно-правових, розпорядчих актів, пов'язаних з предметом та об'єктами аудиту; перевірка фінансових планів та звітів про їх виконання, первинних бухгалтерських, фінансових, статистичних та інших документів, які є підставою для здійснення операцій з матеріальними та іншими активами, правильності їх відображення в бухгалтерському обліку та звітності; опрацювання матеріалів засобів масової інформації та спеціальних видань; аналіз показників фінансово-господарської діяльності ПЗЗ; опитування посадових осіб об'єктів аудиту.

За результатами аудиту **складено 2 акти**. При складанні Звіту використано інформацію Укрзалізниці, надіслану на запит Рахункової палати.

Вступ

Українські залізниці входять до п'ятірки найпотужніших залізниць світу за основними показниками вантажо- і пасажирообігу, ступенем електрифікації, розвитком залізничної мережі, обсягом вагонного парку, поступаючись лише Китаю, США, Росії та Індії. Високою також є відносна частка залізниць в транспортній роботі України – залізничним транспортом виконується понад 61 відсоток вантажообігу та 34 відсотка – пасажирообігу країни.

Серед шести залізниць України Південно-Західна залізниця є однією з найстаріших, у 2015 році їй виповнилося 145 років. Це головна транспортна артерія держави, проходить через 11-ть областей України (*Київська, Вінницька, Житомирська, Чернігівська, Сумська, Хмельницька та частково Рівненська, Чернівецька, Черкаська, Полтавська та Тернопільська області*). Загальна протяжність залізничних колій Південно-Західної залізниці складає 4 668 км.

Південно-Західна залізниця межує із Російською Федерацією, Республікою Молдова, Республікою Білорусь, Одеською, Львівською і Південною залізницями. Південно-Західна залізниця серед шести залізниць України займає друге місце за обсягом перевезень. Із загального обсягу перевезень 94 відс. здійснюються електротягою.

Серед вантажів, які відправляються, перше місце належить мінерально-будівельним матеріалам. У загальному обсязі перевезень 78 відс. складає транзит. Цьому сприяє проходження територією залізниці міжнародних транспортних коридорів.

У загальних обсягах перевезених пасажирів приміське сполучення складає більше 80 відсотків. Приміські пасажирські перевезення є основними і найбільш надійними видами транспорту. Соціальне значення таких перевезень тісно взаємопов'язане з платоспроможністю населення.

У сучасних умовах перед залізницями України стоїть важливе завдання повного задоволення потреб населення в перевезеннях і скорочення збитковості пасажирських перевезень. Субсидювання пасажирських перевезень за рахунок прибуткових вантажних забезпечує доступність залізничного транспорту для більшості пасажирів.

1. Нормативно-правове та організаційне забезпечення діяльності Державного територіально-галузевого об'єднання “Південно-Західна залізниця”

Законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із законів України “Про транспорт”¹ (далі – Закон № 232) і “Про залізничний транспорт”² (далі – Закон № 273), Статуту залізниць України³, інших нормативно-правових актів, які регулюють відповідну сферу. Питання управління об'єктами державної власності регулює, зокрема, Закон України⁴ “Про управління об'єктами державної власності”.

Довідково: *“залізничний транспорт” - виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності, тощо; “залізниця” - статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі (стаття 1 Закону № 273 у редакції до 21.10.2015).*

Статус Державного територіально-галузевого об'єднання “Південно-Західна залізниця” визначено його статутом⁵, затвердженим наказом Мінтрансу від 25.11.2002 № 847. Південно-Західна залізниця – створене на невизначений строк статутне територіально-галузеве об'єднання, засноване на державній власності, належить до сфери управління Мінтрансу (орган управління майном) та підпорядковане Укрзалізниці.

¹ Закон України від 10.11.1994 № 232 “Про транспорт”.

² Закон України від 04.07.1996 № 273 “Про залізничний транспорт”.

³ Затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457.

⁴ Закон України від 21.09.2006 № 185.

⁵ Статут Державного територіально-галузевого об'єднання “Південно-Західна залізниця” (нова редакція) підписано державним секретарем Мінтрансу (Абдуллаєв Е.Ф.), зареєстровано у Шевченківській районній в м. Києві держадміністрації 01.10.2003 № 12197, погоджено 09.09.2003 Міністерством економіки та з питань європейської інтеграції України за № 51-34/367 (Перший заступник Міністра Перишин В.) та Антимонопольним комітетом України (протокол засідання від 11.04.2003 № 30).

Слід зазначити, що правонаступником Мінтрансу стало Міністерство інфраструктури України. Однак відповідні зміни до статуту ПЗЗ не внесені.

Статутом визначено, що Південно-Західна залізниця є основною організаційною ланкою на залізничному транспорті, що здійснює перевезення пасажирів і вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі, виробничу та комерційну діяльність з метою одержання прибутку. Експлуатаційну роботу залізниці забезпечують дирекції залізничних перевезень (*Жмеринська, Коростенська, Козятинська, Конопотська, Київська*).

Управління залізниці знаходиться в місті Києві. Розташування ПЗЗ та її дирекцій на карті України додається (Додаток № 1).

Залізниця, відповідно до статутних завдань, здійснює: перспективне планування перевезень та узгодження їх з Укрзалізницею; управління та координація діяльності дирекцій, відособлених структурних підрозділів, що входять до складу ПЗЗ, оперативне керівництво експлуатаційною роботою, проводить роботу щодо утримання інфраструктури і рухомого складу, складає зведений баланс дирекцій, відособлених структурних підрозділів, які входять до складу ПЗЗ, здійснює бухгалтерський, податковий, оперативний облік та веде статистичну звітність згідно з чинним законодавством.

Відповідно до пункту 6.1 статті 6 статуту, ПЗЗ самостійно визначає структуру управління і встановлює штати, та погоджує їх з Укрзалізницею.

Встановлено, що **структура управління та штат Південно-Західної залізниці, з відміткою Укрзалізниці про погодження, відсутні.**

Довідково: *Згідно з поясненням ПЗЗ, штатний розпис та структура апарату управління ПЗЗ розроблені відповідно до вимог наказу Укрзалізниці від 24.04.2001 № 238-Ц. У 2014 році та I півріччі 2015 року ПЗЗ направляла до Укрзалізниці копії штатних розписів апарату Управління залізниці, дирекцій залізничних перевезень, відокремлених підрозділів залізниці. Оскільки зауважень зі сторони Укрзалізниці в частині затвердження та оформлення штатних розписів апарату Управління залізниць не надходило, то ПЗЗ вважає, що штатний розпис апарату Управління ПЗЗ погоджений з Укрзалізницею.*

За даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців станом на 14.09.2015 до складу ПЗЗ входять 126 відокремлених підрозділів. Схема структури ПЗЗ додається (Додаток № 2).

Визначені статутом у складі ПЗЗ підприємства були **реорганізовані, проте змін до статуту про їх виключення Мінінфраструктури не внесло.**

Довідково: До переліку юридичних осіб, які входять до складу ПЗЗ (додаток 1 до статуту) включено два державних підприємства: ДП “Український центр по обслуговуванню пасажирів на залізничному транспорті України” та ДП “Центральна станція зв’язку”. Однак, ДП “Український центр по обслуговуванню пасажирів на залізничному транспорті України” **реорганізовано шляхом його приєднання до ПЗЗ як відокремленого підрозділу** на виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.02.2010 № 345-р. ДП “Центральна станція зв’язку” **виключено зі складу Залізниці** на підставі наказу Міністерства транспорту та зв’язку України від 25.08.2005 № 488 “Про перепідпорядкування Державного підприємства – Центральної станції зв’язку Державної адміністрації залізничного транспорту України”.

Фактично, з 2010 року у складі Південно-Західної залізниці **юридичні особи відсутні**. З цього часу Південно-Західна залізниця перестала бути об'єднанням. Зазначене **не відповідає нормам Закону України “Про залізничний транспорт”**, згідно з якими залізниця є об'єднанням, до складу якого входять підприємства.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.02.2010 № 345-р щодо реорганізації Державного територіально-галузевого об'єднання “Південно-Західна залізниця” шляхом перетворення у державне підприємство не виконано, реорганізація не проведена.

З часу реєстрації ПАТ “Українська залізниця” до Закону “Про залізничний транспорт” внесено зміни, якими надано інше визначення терміну залізниця⁶, і вказана невідповідність вже усунена.

Згідно із частиною другою статті 141 Господарського кодексу України управління об'єктами державної власності відповідно до закону здійснюють Кабінет Міністрів України і, за його уповноваженням, центральні органи виконавчої влади. У випадках, передбачених законом, управління державним майном здійснюють також інші суб'єкти.

Статтею 4 Закону України “Про транспорт” (Закон № 232) визначено, що державне управління в галузі транспорту здійснює, зокрема, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. Таким центральним органом виконавчої влади є Мінінфраструктури. Положення про Міністерство затверджено в 2011 році Указом Президента України⁷ (далі – Положення № 581). З 17.07.2015 набуло чинності Положення, затверджене рішенням Уряду⁸ (далі – Положення № 460).

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2011 № 265-р до Переліку підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України, включено Державне територіально-галузеве об'єднання “Південно-Західна залізниця”. Крім того, Південно-Західну залізницю включено до Переліку підприємств державного сектору економіки, які мають найбільші за розміром активи (станом на 31 грудня 2014 року)⁹.

Також, Південно-Західну залізницю включено до Реєстру великих платників¹⁰ податків на 2015 рік¹¹.

⁶ **Залізниця** - відокремлений підрозділ публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, утвореного відповідно до Закону України “Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування”, який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі (Закон України “Про залізничний транспорт” в ред. 21.10.2015).

⁷ Указ Президента України від 12.05.2011 № 581/2011.

⁸ Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460.

⁹ Затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.05.2015 № 600-р.

¹⁰ **Великий платник податків** - юридична особа, у якої обсяг доходу від усіх видів діяльності за останні чотири послідовні податкові (звітні) квартали перевищує п'ятсот мільйонів гривень або загальна сума сплачених до Державного бюджету України податків за

Згідно із частиною першою статті 74 Господарського кодексу України державне комерційне підприємство є суб'єктом підприємницької діяльності, діє на основі статуту. Частиною третьою статті 74 Кодексу визначено, що статутний капітал державного комерційного підприємства утворюється уповноваженим органом, до сфери управління якого воно належить, тобто Міністерством інфраструктури України.

Встановлено, що в порушення вимог частини третьої статті 74 Господарського кодексу України Мінінфраструктури розмір статутного капіталу ПЗЗ не встановило.

Як наслідок, статут ПЗЗ не приведено у відповідність до статті 57 Господарського кодексу України, якою передбачено, що статут повинен містити, зокрема, розмір і порядок утворення статутного капіталу.

На діяльність Південно-Західної залізниці поширюється дія Закону України від 20.04.2000 № 1682 “Про природні монополії” (стаття 5) щодо користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування. Станом на 15.09.2015 ПЗЗ включено до Зведеного переліку суб'єктів природних монополій.

Слід зазначити, що **Методика аналізу фінансово-господарської діяльності підприємств державного сектору економіки** (далі - Методика¹²), яка застосовується, зокрема центральними органами виконавчої влади, які уповноважені здійснювати управління такими підприємствами, **потребує перегляду, оскільки основою для її аналізу були правові документи, які втратили чинність:**

- **Положення** (стандарт) бухобліку 2 “Баланс”, затверджене наказом Мінфіну від 31.03.1999 № 87, **втратило чинність** згідно із наказом Мінфіну від 07.02.2013 № 73;

- з набуттям чинності Податкового кодексу України запроваджено податкову декларацію з податку на прибуток підприємства, податкову декларацію платника єдиного податку - юридичної особи, у зв'язку з чим **втратили чинність форми декларації з податку на прибуток підприємства¹³ та розрахунку сплати єдиного податку суб'єктом малого підприємництва - юридичною особою¹⁴.**

Слід зазначити, що ст. 10 Закону України “Про залізничний транспорт” (Закон № 273) передбачено, що будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного

платежами, контроль за справлянням яких покладено на контролюючі органи, за такий самий період перевищує дванадцять мільйонів гривень (ст. 14 Податкового кодексу України).

¹¹ Реєстр затверджено наказом Державної фіскальної служби України від 26.09.2014 № 145.

¹² Методика затверджена наказом Міністерства фінансів України від 14.02.2006 № 170 і зареєстрована у Мінюсті 27.03.2006 за № 332/12206.

¹³ Згідно з наказом Державної податкової адміністрації України від 28.02.2011 №114.

¹⁴ Згідно з наказом Міністерства фінансів України від 21.12.2011 № 1688.

рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються, зокрема, за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень. Водночас, жодного року за час незалежності України кошти з державного бюджету на зазначені цілі залізницям не виділялися. При цьому Укрзалізниця щорічно надавала до Мінінфраструктури свої пропозиції щодо структури та змісту бюджетних програм з метою підготовки попередніх показників проекту Державного бюджету України на наступний плановий рік.

Фактично, Південно-Західній залізниці із Державного бюджету України кошти надходили для виконання одного із заходів Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу (*будівництво залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві*). Виконавцем цього заходу був відокремлений підрозділ у складі ПЗЗ - Дирекція з будівництва залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро в м. Києві.

Перевірка використання бюджетних коштів на виконання цього заходу була проведена Рахунковою палатою у 2009 році в рамках аналізу виконання заходів Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу в частині підготовки залізничного транспорту (*Звіт затверджено постановою Колегії Рахункової палати від 24.11.2009 № 27-1. Відповідальний за підготовку Звіту – головний контролер, директор департаменту з питань промисловості, виробничої інфраструктури та державної власності Заремба І.М.*).

За інформацією Укрзалізниці, одним із джерел фінансування будівництва залізнично-автомобільного мостового переходу були кредити, залучені відповідно до рішення Уряду від 07.07.2010 № 1376-р. Передбачалося одержання кредитів на суму 370,0 млн. грн. та їх погашення і сплата відсотків за ними у 2011 році за рахунок коштів держбюджету. Південно-Західна залізниця для будівництва вказаного мостового переходу залучила кредитні ресурси у сумі 200,0 млн. грн. від ПАТ “Державний експортно-імпорتنний банк України” та 170,0 млн. грн. від ПАТ “ВТБ-Банк”. Незважаючи на звернення протягом 2011-2012 років Мінінфраструктури, Укрзалізниці та ПЗЗ до Уряду, кошти на погашення кредитів та сплату відсотків за ними не виділялися.

Крім того, Рахункова палата проводила перевірку відшкодування Південно-Західній залізниці з державного бюджету витрат, пов'язаних з наданням студентам та учням пільгового проїзду залізничним транспортом. Перевірка проводилася в рамках аудиту ефективності використання коштів державного бюджету на забезпечення пільгового проїзду студентів вищих навчальних закладів і учнів професійно-технічних училищ у залізничному транспорті (*Звіт затверджено постановою Колегії Рахункової палати від 04.03.2014 № 4-2. Відповідальний за підготовку Звіту – головний контролер, директор департаменту з питань соціальної політики Вітковська Л.В.*).

Довідково: Частиною п'ятою статті 9 Закону України від 05.02.1993 № 2998 “Про сприяння соціальному становленню та розвитку молоді в Україні” визначено, що для учнів і

студентів денної форми загальноосвітніх, професійно-технічних та вищих навчальних закладів державною гарантуються протягом року пільги на проїзд по території України, зокрема, залізничним транспортом. Згідно з зазначеною статтею відповідні кошти повинні передбачатися у Державному бюджеті України окремим рядком.

У вказаному Звіті Рахункової палати зазначено, що **впродовж останніх років у Державному бюджеті України передбачаються видатки на забезпечення пільгового проїзду студентів та учнів у обсязі 20 відс. від понесених Залізницями витрат. У 2011-2012 роках ПЗЗ недоотримала за пільгове перевезення студентів 87,1 млн. гривень.**

Відповідно до пункту 6.5 статті 6 статуту, з метою визначення головних напрямків і координації діяльності ПЗЗ, поєднання інтересів дирекцій, відособлених структурних підрозділів, створена техніко-економічна рада Залізниці. Рішення цієї ради проводяться в життя наказами начальника ПЗЗ.

Склад та порядок організації роботи техніко-економічної ради (далі – Рада) затверджено ПЗЗ ще в 2006 році¹⁵. З того часу **зміни до складу Ради не вносилися**. З 2014 року Техніко-економічну Раду Залізниці згідно з розподілом обов'язків¹⁶ очолює начальник ПЗЗ. Згідно з затвердженим планом, засідання проводяться у лютому, березні та квітні. У 2014 році Рада провела одне засідання, у I півріччі 2015 році – взагалі не проводила.

Відповідно до частини четвертої статті 10 Закону України “Про залізничний транспорт” (у редакції до 21.10.2015) плани діяльності та перспективи розвитку залізниць, інших підприємств, установ та організацій погоджуються з Укрзалізницею.

Плани діяльності і перспективи розвитку залізниці, які погоджуються з Укрзалізницею, в Південно-Західній залізниці відсутні.

Крім того, відповідно до статті 2 статуту ПЗЗ погоджує плани і перспективи розвитку діяльності дирекцій, відособлених структурних підрозділів, що входять до складу ПЗЗ. **Такі документи в ПЗЗ відсутні.** Натомість контрольній групі надано тимчасові контрольні завдання¹⁷ з обсягів перевезень по дирекціях ПЗЗ (затверджені в червні 2015 року наказом ПЗЗ). Також надано обсяги перевезень по дирекціях ПЗЗ на 2015-2019 роки **без розподілу за роками, без підписів та дати.**

Внутрішній контроль та аудит за виробничою та фінансово-господарською діяльністю в ПЗЗ здійснює Служба контролю та внутрішнього аудиту ПЗЗ (далі - Служба). Положення про Службу затверджено наказом ПЗЗ від 18.03.2011 № 119-Н (зі змінами¹⁸). Затверджена Укрзалізницею **Інструкція про проведення контрольних заходів фінансово-господарської діяльності**

¹⁵ Наказ ПЗЗ від 27.01.2006 № 43-Н.

¹⁶ Наказ ПЗЗ від 24.04.2014 № 78-Н.

¹⁷ За підписами начальника фінансово-економічної служби Василюк І.А., начальника служби перевезень Таргонського В.А., начальника пасажирської служби Болжова О.М. та начальника служби приміських пасажирських перевезень Васьковського Ю.М.

¹⁸ Наказ ПЗЗ від 23.08.2011 № 536-Н.

підприємств, організацій залізничного транспорту України¹⁹, якою керується Служба, містить посилення на Стандарти державного фінансового контролю за використанням бюджетних коштів, державного і комунального майна²⁰, які втратили чинність у 2012 році²¹.

У 2014 році Службою (два відділи) проведено 246 контрольних заходів, у I півріччі 2015 року - 127 заходів. Проведеними заходами виявлено порушення фінансово-бюджетної дисципліни (у 2014 році на суму 9808,2 тис. грн., у I півріччі 2015 року – 5912,3 тис. гривень).

Також виробничу і фінансово-господарську діяльність ПЗЗ перевіряла Укрзалізниця (за 2014 рік – 15 контрольних заходів, I півріччя 2015 року - 18), і Мінінфраструктури (за 2014 рік – 1, I півріччя 2015 року - 4) та інші контролюючі органи (за 2014 рік – 59, I півріччя 2015 року - 26).

Крім того, відповідно до пункту 3 постанови Уряду від 04.06.2015 № 390 “Деякі питання проведення аудиту суб’єктів господарювання державного сектору економіки” суб’єкти управління об’єктами державної власності повинні забезпечити в установленому законодавством порядку проведення аудиторськими фірмами аудиту річної фінансової звітності або консолідованої фінансової звітності суб’єктів господарювання державного сектору економіки:

- вартість активів яких згідно з даними фінансової звітності за останній звітний рік перевищує 2 млрд. гривень або розмір чистого доходу яких за останній звітний рік перевищує 1,5 млрд. грн., а також Укрзалізниці починаючи із звітності за 2013 рік;

- вартість активів яких згідно з даними фінансової звітності за останній звітний рік перевищує 250 млн. гривень.

У зв’язку з тим, що процедура відбору аудиторської компанії проводиться Укрзалізницею (в форматі відкритих торгів), матеріали аудиту, проведеного аудиторськими фірмами, в ПЗЗ відсутні.

На час аудиту ПЗЗ знаходиться в стані реорганізації й має увійти до складу новоствореного публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”. Аналіз стану реорганізації ПЗЗ викладено у розділі 4 Звіту.

2. Здійснення Мінінфраструктури та Укрзалізницею покладених на них повноважень щодо діяльності ДТГО “Південно-Західна залізниця”

В період аудиту управління залізничним транспортом забезпечували Кабінет Міністрів України, Мінінфраструктури та Укрзалізниця.

¹⁹ Затверджена наказом Укрзалізниці від 03.02.2012 № 039-Ц.

²⁰ Затверджено наказами ГоловокРУ України від 09.08.2002 № 168 та від 13.07.2004 № 185.

²¹ На підставі наказу Мінфіну від 16.07.2012 № 836.

З дня державної реєстрації публічного акціонерного товариства залізничного транспорту “Українська залізниця”²² (21.10.2015) управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції ПАТ “Українська залізниця”. Управління об’єктами державної власності, що не увійшли до статутного капіталу ПАТ “Українська залізниця”, та його акціями, здійснення державного контролю, регулювання та нагляду за діяльністю залізничного транспорту загального користування провадяться Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади.

2.1. Виконання Мініфраструктури функцій управління ПЗЗ

Мінінфраструктури згідно з Положенням про Міністерство²³ (далі – Положення № 581) є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики, зокрема у сфері залізничного транспорту та здійснює відповідно до законодавства функції з управління об’єктами державної власності.

Довідково: *З 02.03.2014 набули чинності зміни до Конституції України (Закон України від 21.02.2014 № 742), згідно з якими, зокрема, Кабінету Міністрів України повернуто повноваження щодо утворення, реорганізації та ліквідації відповідно до закону міністерств та інших центральних органів виконавчої влади. Крім того, з цієї дати, згідно з ст. 3 Закону України “Про центральні органи виконавчої влади” положення про міністерства, інші центральні органи виконавчої влади затверджує Уряд.*

Положення про Міністерство інфраструктури України затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460, також закріплює за Мініфраструктури такі функції.

Повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері управління об’єктами державної власності, визначені статтею 6 Закону України від 21.09.2006 № 185-V “Про управління об’єктами державної власності” (далі – Закон № 185).

Міністерство інфраструктури України у повній мірі не забезпечило виконання окремих повноважень:

◀ передбачені Положенням № 581 пріоритетні напрями розвитку галузі залізничного транспорту Міністерство на 2014 рік не визначило. Їх визначення покладено на Департамент державної політики в галузі залізничного транспорту²⁴.

До цього часу зазначеним Департаментом (спільно з Укрзалізницею) не забезпечено прийняття галузевої Програми оздоровлення технічного стану

²² Утворене на виконання вимог Закону України від 23.02.2012 № 4442 “Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування”.

²³ Затверджене Указом Президента України від 12.05.2011 № 581/2011.

²⁴ Положення про Департамент затверджене в.о. Міністра Корнієнком В.В. 16.10.2014.

залізничного транспорту. Таку Програму необхідно було розробити до 20.08.2015 (на виконання пункту 9 рішення Колегії Мінінфраструктури від 02.07.2015 № 1). Проект галузевої програми оздоровлення технічного стану залізничного транспорту загального користування на період 2016-2025 роки знаходиться на етапі погодження;

◀ як уже зазначалося, в порушення вимог статті 74 Господарського кодексу України Мінінфраструктури не встановило розмір статутного капіталу ПЗЗ;

◀ Мінінфраструктури не забезпечило складання стратегічних планів розвитку ПЗЗ відповідно до вимог статті 6 Закону № 185.

Складання стратегічних планів розвитку державних підприємств в Мінінфраструктури запроваджено власним наказом²⁵, починаючи з 2014 року. Цим же наказом передбачалося їх затвердження у термін до 01.09.2014 року. Відповідальним за складання таких планів визначено Управління стратегічного розвитку інфраструктури та інвестицій²⁶.

За поясненням Мінінфраструктури (лист від 03.11.2015 №12277/45/10-15) у зв'язку зі створенням ПАТ “Українська залізниця” шляхом реорганізації підприємств залізничного транспорту (у т.ч. ПЗЗ) складання стратегічного плану розвитку ПЗЗ є недоцільним;

◀ Мінінфраструктури не забезпечило виконання повноважень щодо призначення начальника ПЗЗ та укладання з ним контракту.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.03.2015 № 244-р начальника ПЗЗ було звільнено. У зв'язку з чим наказом Мінінфраструктури від 26.03.2015 № 44-О припинено дію укладеного з ним контракту. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.03.2015 № 246-р, до призначення начальника ПЗЗ, виконуючим обов'язки начальника призначено Тягульського В.Г.

Згідно з пунктом 2 постанови²⁷, якою затверджено Порядок проведення конкурсного відбору керівників суб'єктів господарювання державного сектору економіки, Мінінфраструктури (суб'єкт управління майном ПЗЗ) мало забезпечити, зокрема, призначення начальника Південно-Західної залізниці виключно за результатами конкурсного відбору.

Конкурсний відбір на посаду начальника ПЗЗ, передбачений вказаною постановою Кабінету Міністрів України, Мінінфраструктури не проводило.

2.2. Виконання Укрзалізницею функцій управління ПЗЗ

Управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, здійснює орган управління залізничним транспортом - Укрзалізниця, підпорядкована Мінінфраструктури; затвердження статутів залізниць здійснює центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту за погодженням з центральним

²⁵ Наказ Мінінфраструктури від 20.01.2014 № 29.

²⁶ Положення про Управління затверджене 26.06.2015 Міністром А.Пивоварським.

²⁷ Постанова Кабінету Міністрів України від 03.09.2008 № 777.

органом виконавчої влади з питань економічної політики та Антимонопольним комітетом України (стаття 4 Закону № 273 в редакції до 21.10.2015 року).

Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України (Укрзалізниця) затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 262 (далі – Положення № 262). Згідно із п. 1 Положення № 262 до сфери управління Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші об'єднання, підприємства, установи і організації залізничного транспорту.

Основними завданнями Укрзалізниці згідно із п. 3 Положення № 262 є:

- організація злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях;
- забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення;
- розроблення концепцій розвитку залізничного транспорту;
- вжиття заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності його роботи.

Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями проводяться централізовано і належать виключно до компетенції Укрзалізниці (стаття 4 Закону № 273 в редакції до 21.10.2015).

Управління майном підприємств залізничного транспорту загального користування здійснюється Укрзалізницею в межах повноважень, визначених чинним законодавством (стаття 5 Закону № 273 в редакції до 21.10.2015).

Підпунктом 3 пункту 4 Положення № 262 визначено, що Укрзалізниця здійснює функції з управління майном, що перебуває у загальнодержавній власності та закріплене за підприємствами, зокрема, в частині:

- затвердження їх статутів, контролю дотримання та прийняття рішень у зв'язку з порушенням їх вимог;
- укладення і розірвання контрактів з керівниками підприємств (крім начальників залізниць);
- здійснення контролю за ефективністю використання і збереженням закріпленого за підприємствами державного майна.

При цьому, **норма щодо затвердження Укрзалізницею статутів залізниць суперечить статті 4 Закону № 273 (до 21.10.2015 року).**

Виконання функцій управління об'єктами державної власності в Укрзалізниці забезпечується Департаментом майнових та земельних ресурсів²⁸.

На виконання цієї функції Укрзалізниця реалізує єдину стратегію в частині розпорядження, використання, обліку майнових та земельних ресурсів Укрзалізниці, залізниць України, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту, підпорядкованих Укрзалізниці, та забезпечує

²⁸ Положення про Департамент затверджене наказом Укрзалізниці від 20.10.2014 №659-Ц/од.

функціонування ефективної системи обліку та розпорядження, використання майнових та земельних ресурсів.

Відповідно до статті 10 Закону № 273 на Укрзалізницю покладено здійснення галузевого контролю фінансово-економічної діяльності залізниць, інших підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування. З цією метою Укрзалізниця приймає від підприємств фінансову звітність в обсязі та за видами діяльності, визначеними Обліковою політикою Укрзалізниці²⁹, перевіряє її та подає зведену фінансову звітність за видами діяльності до державних органів.

Наказом Мінінфраструктури від 26.07.2013 № 546 ПЗЗ включено до переліку підприємств, установ та організацій залізничного транспорту, які для оперативного централізованого управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулювання виробничо-господарської діяльності залізниць у сфері організації цього процесу підпорядковуються Укрзалізниці.

Укрзалізниця як орган управління залізничним транспортом загального користування не скористалася наданими їй Законом № 273 (стаття 10) повноваженнями та не забезпечила створення цільового фонду інвестиційних ресурсів для вирішення загальногалузевих проблем розвитку залізничного транспорту. За рахунок цього фонду Укрзалізниця мала б можливість забезпечити ПЗЗ рухомим складом і контейнерами, їх капремонт і модернізацію. На 2014 рік та I півріччя 2015 року придбання рухомого складу для ПЗЗ не передбачалося і фактично не здійснювалося.

Відповідно до пп. 1 пункту 4 Положення № 262 Укрзалізниця здійснює пов'язані з експлуатаційною діяльністю функції, зокрема, щодо відкриття єдиного рахунку та організації проведення розрахунків за перевезення вантажів і пасажирів залізницями і використання рухомого складу, а також розподілу між залізницями коштів, отриманих від перевезень в прямому сполученні з урахуванням конкретної участі кожної залізниці в цих перевезеннях. Через цей рахунок забезпечується централізований перерозподіл дохідних надходжень між залізницями та підприємствами, підпорядкованими Укрзалізниці. Відповідне³⁰ положення затверджено наказом Мінінфраструктури.

Фактично на єдиний поточний рахунок зі спеціальним режимом використання від ПЗЗ у 2014 році надійшло 266,5 млн. грн., у I півріччі 2015 року – 56,9 млн. гривень. Перераховано на користь ПЗЗ з цього рахунку 1192,3 млн. грн. та 652,1 млн. грн., відповідно.

²⁹ Затверджена наказом Укрзалізниці від 26.07.2007 № 384-Ц (із змінами).

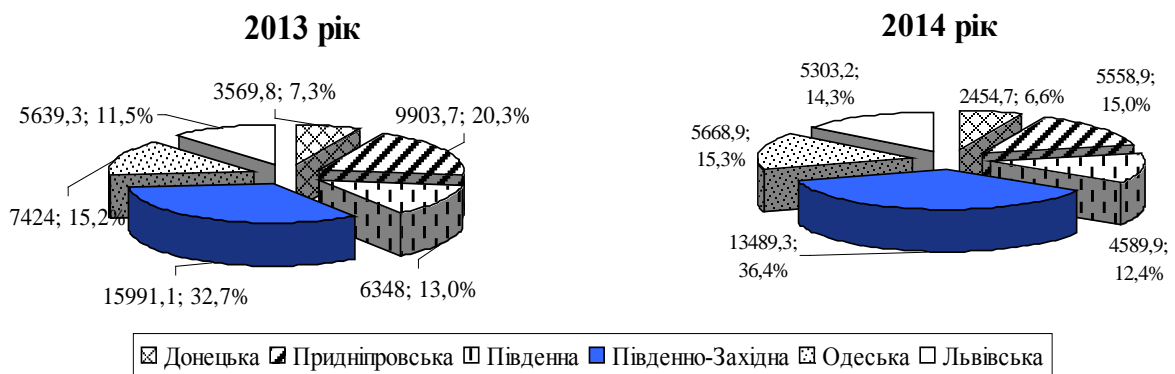
³⁰ Наказом Мінінфраструктури від 04.11.2013 № 872 затверджено Положення про порядок зарахування дохідних надходжень з поточних рахунків зі спеціальним режимом використання залізниць і підприємств, підпорядкованих Державній адміністрації залізничного транспорту України, на єдиний поточний рахунок зі спеціальним режимом використання Державної адміністрації залізничного транспорту України.

3. Стан фінансово-господарської діяльності ДТГО “Південно-Західна залізниця”

У 2014 році, не зважаючи на складну політичну та економічну ситуацію, яка склалася в країні, Південно-Західна залізниця збільшила свій чистий прибуток у 2,2 рази. При загальному зниженні у 2014 році пасажирообігу по всіх шести залізницях, чистий прибуток Південно-Західної залізниці збільшився на 78064,0 тис. грн. і склав 144138,0 тис. гривень.

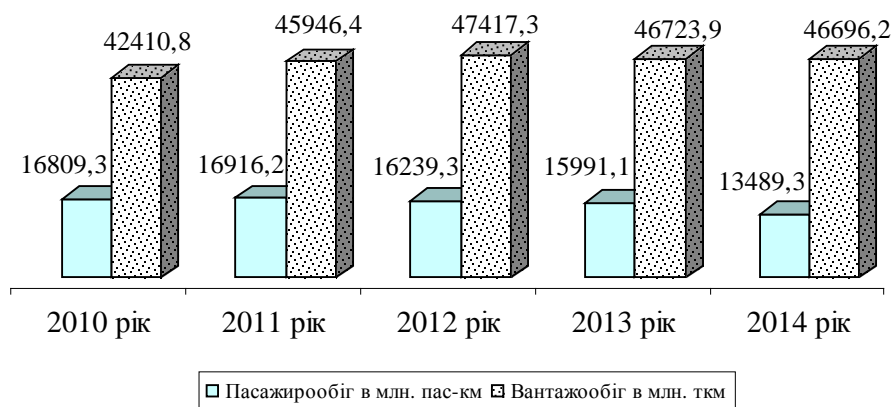
Порівняно з 2013 роком, у 2014 році пасажирообіг всіх залізниць знизився на 24,2 відс. і склав 37064,0 млн. пас-км. Частка ПЗЗ у загальному пасажирообігу склала 36,4 відсотка. Структура пасажирообігу Укрзалізниці у розрізі всіх шести залізниць за 2013-2014 роки наведена на діаграмі 1.

Діаграма 1. Структура пасажирообігу Укрзалізниці у 2013-2014 роках (млн. пасажиро-км)



У 2014 році Південно-Західною залізницею перевезено 138953,9 тис. пасажирів, що становить 31,5 відс. від пасажирських перевезень всіх залізниць. Динаміка пасажирообігу та вантажообігу Південно-Західної залізниці за 2010-2014 роки проілюстрована на діаграмі 2.

Діаграма 2. Динаміка пасажирообігу (млн. пасажиро-км) та вантажообігу Південно-Західної залізниці (млн. тонно-км) за 2010-2014 роки.



Як видно з діаграми 2, порівняно з 2013 роком, у 2014 році по Південно-Західній залізниці показник пасажирообігу знизився на 15,6 відс. і склав 13489,3 млн. пас-км, вантажообіг залишився на рівні 2013 року.

3.1. Аналіз фінансових планів та звітів про їх виконання ДТГО “Південно-Західна залізниця” за 2014 рік та I півріччя 2015 року

Фінансовий план є основним плановим документом державного комерційного підприємства, відповідно до якого підприємство отримує доходи і здійснює видатки, визначає обсяг та спрямування коштів для виконання своїх функцій протягом року відповідно до установчих документів. Фінансовий план підлягає затвердженню до 1 вересня року, що передуює плановому (частина друга статті 75 Господарського кодексу України).

Порядок складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб'єкта господарювання державного сектору економіки затверджено наказом Мінекономрозвитку від 02.03.2015 № 205³¹ (далі – Порядок № 205). Попередній порядок³², чинний до 03.04.2015, затверджений наказом Мінекономіки від 21.06.2005 № 173³³ (далі - Порядок № 173). Крім того, Мінінфраструктури затвердило³⁴ власну інструкцію.

Вказані документи не враховують специфіку функціонування залізниці, як невід'ємної складової єдиного виробничо-технологічного комплексу, до якого входять шість залізниць України та інші підприємства залізничного транспорту. Як наслідок, визначена цими документами процедура подання і затвердження фінансових планів Залізниці не дотримувалася.

Так, ПЗЗ проекти фінансових планів у вигляді основних фінансово-економічних показників на 2014 рік та 2015 рік направляла до Укрзалізниці, а не до Мінінфраструктури, як це передбачено вказаними вище Порядками та Інструкцією Мінінфраструктури. Аналогічно, ПЗЗ звіти про виконання фінансового плану за 2014 рік та 2015 рік направляла до Укрзалізниці, а не до Мінінфраструктури. В свою чергу Укрзалізниця направляла їх до Мінінфраструктури.

Мінінфраструктури подавало до Кабінету Міністрів України проекти зведених фінансових планів залізниць на 2014 та 2015 роки, а не проекти фінансових планів кожної залізниці.

Відповідно до ст. 75 Господарського кодексу України фінансовий план підприємств, плановий розрахунковий обсяг чистого прибутку яких перевищує

³¹ Зареєстровано в Мінюсті 19.03.2015 за № 300/26745.

³² Порядок складання, затвердження та контролю виконання фінансових планів державних підприємств, акціонерних, холдингових компаній та інших суб'єктів господарювання, у статутному фонді яких більше 50 відсотків акцій (часток, паїв) належать державі, та їх дочірніх підприємств.

³³ Зареєстровано в Мінюсті 11.07.2005 за № 729/11009.

³⁴ Наказ від 15.06.2011 № 152 “Про затвердження Інструкції щодо складання та затвердження фінансових планів, надання звітності про їх виконання підприємствами, установами та організаціями, що належать до сфери управління Міністерства”.

50 млн. грн. затверджується Кабінетом Міністрів України. Фактично Уряд затвердив не фінансові плани кожної залізниці, а зведений фінансовий план залізниць України як на 2014 рік³⁵, так і на 2015 рік³⁶.

Згідно з поясненням Мінінфраструктури розробка зведеного фінансового плану залізниць пов'язана зі специфікою функціонування залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу. Фінансовий план залізниць розробляється на основі комплексного аналізу фінансово-господарської діяльності з урахуванням перспективного розвитку залізничного транспорту, виробничих об'ємів та потреби в капітальних інвестиціях всіх шести залізниць. Після затвердження Кабінетом Міністрів України зведеного фінплану фінансові плани окремо кожної із залізниць затверджувало Мінінфраструктури. Слід зазначити, що до затвердження Урядом зведених фінансових планів залізниць наказами Укрзалізниці затверджувалися тимчасові контрольні завдання з основних фінансово-економічних показників, якими ПЗЗ керувалася у своїй діяльності.

Згідно зі звітом про виконання фінансового плану за 2014 рік ПЗЗ отримала чисту виручку від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) 9973440,0 тис. грн. (100,9 відс. від планового обсягу).

Інші операційні доходи склали 564604,0 тис. грн. - в 2,4 рази більше від запланованого обсягу, дохід від участі в капіталі – 43277,0 тис. грн. - в 27 разів вище від плану, інші доходи 78812,0 тис. грн., або 101,3 відсотка. Чистий прибуток збільшився на 78064,0 тис. грн. і склав 144138,0 тис. гривень.

Найбільшу питому вагу в інших операційних доходах займають: операційна курсова різниця – 342033,0 тис. грн. (60,6 відс.) та реалізація оборотних активів – 114421,0 тис. грн. (20,0 відсотка).

Витрати ПЗЗ за 2014 рік склали 10515995,0 тис. грн. або 104,5 відсотка від запланованого обсягу. У складі витрат ПЗЗ найбільшу питому вагу займає собівартість реалізованої продукції, яка фактично склала 8967860,0 тис. грн. (85,2 відс.) при плановій 8544346,0 тис. грн. (84,9 відсотка).

Фактично, у 2014 році на користь держави сплачено 565419,0 тис. грн., що на 25965,0 тис. грн. менше, ніж у 2013 році.

Капітальні інвестиції ПЗЗ у 2014 році виконано в обсязі 1044524,0 тис. грн., що становить 71,6 відс. від затвердженого фінансового плану (у т.ч.: капітальне будівництво – 88,0 відс., придбання основних засобів – 36,3 відс., придбання інших необоротних матеріальних активів – 138,3 відс., придбання нематеріальних активів – 67,9 відс., модернізація, модифікація основних засобів – 54,9 відсотка).

Згідно із звітом про виконання фінансового плану чистий дохід від реалізації продукції за I півріччя 2015 року склав 6418254,0 тис. грн. і перевищив плановий показник на 10,2 відсотка.

³⁵ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 18.06.2014 № 581-р.

³⁶ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.08.2015 № 850-р.

Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) за I півріччя 2015 року склала 4653300,0 тис. гривень.

Чистий прибуток за вказаний період склав 15013,0 тис. грн. і перевищив плановий показник на 4,7 відсотка.

Фактично у I півріччі 2015 року на користь держави сплачено 1302962,0 тис. грн., що на 9,5 відс. більше планового показника на цей період.

В той же час, капітальні інвестиції ПЗЗ за цей період виконано в обсязі 60559,0 тис. грн., що становить лише 65,7 відс. від затвердженого фінансового плану на цей період.

В ході аналізу показників фінансових планів та звітів про їх виконання за 2014 рік та I півріччя 2015 року були виявлені наступні порушення та недоліки.

Аудитом встановлено, що у **звіті про виконання фінансового плану** за I квартал 2015 року до складу капітальних інвестицій **замість обсягів освоєних капітальних вкладень ПЗЗ включила суму фінансування капітальних інвестицій** (оплата грошовими коштами).

Як наслідок, обсяг капітальних інвестицій у звіті про виконання фінансового плану за I квартал 2015 року занижено на 13880,0 тис. гривень. Вказана помилка відкоригована у II кварталі 2015 року шляхом збільшення на зазначену вище суму фактичних обсягів капітальних інвестицій наростаючим підсумком з початку року.

Слід також зазначити, що пунктом 1 постанови Кабінету Міністрів України від 03.10.2012 № 899³⁷ визначено, що у разі незатвердження (непогодження) річних фінансових планів суб'єкти господарювання державного сектора економіки можуть здійснювати витрати, які безпосередньо пов'язані з виробництвом та реалізацією продукції (товарів, робіт, послуг). При цьому забороняється здійснювати витрати на капітальні інвестиції *(за винятком випадків, рішення щодо яких прийнято Кабінетом Міністрів України).*

Оскільки у 2014 році та I півріччі 2015 року Кабінет Міністрів України окремого рішення про надання Південно-Західній залізниці дозволу здійснювати витрати на капітальні інвестиції до затвердження фінплану не приймав, такі витрати здійснювалися із порушенням вимог порядку, визначеного вказаною вище постановою Кабінету Міністрів України.

Як уже зазначалося, до затвердження Урядом зведених фінансових планів ПЗЗ керувалася тимчасовими контрольними завданнями з основних фінансово-економічних показників, які затверджувала Укрзалізниця.

Відповідно до частин восьмої та дев'ятої статті 75 Господарського кодексу України державні комерційні підприємства утворюють за рахунок прибутку (доходу) спеціальні (цільові) фонди, призначені для покриття витрат,

³⁷ Постанова Кабінету Міністрів України від 03.10.2012 № 899 “Про порядок здійснення витрат суб'єктами господарювання державного сектору економіки у разі незатвердження (непогодження) річних фінансових планів у встановленому порядку”.

пов'язаних з їх діяльністю: амортизаційний фонд; фонд розвитку виробництва; фонд споживання (оплати праці); резервний фонд; інші фонди, передбачені статутом підприємства. Розподіл прибутку (доходу) здійснюється відповідно до затвердженого фінансового плану.

У фінансовому плані ПЗЗ на 2014 рік на розвиток виробництва заплановано 38667,0 тис. гривень. За даними звіту про виконання фінансового плану на розвиток виробництва спрямовано 40359,0 тис. грн. (104,4 відс. від плану). У фінансовому плані ПЗЗ на 2015 рік на розвиток виробництва заплановано 34972,0 тис. грн., з яких I квартал – 871,0 тис. грн., II квартал – 3146,0 тис. гривень. Фактично, за даними звіту про виконання фінансового плану на розвиток виробництва спрямовано 4204,0 тис. грн., з яких у I кварталі – 872,0 тис. грн., у II кварталі – 3332,0 тис. гривень.

Формування резервного та інших фондів у фінансових планах ПЗЗ на 2014 рік та 2015 рік не передбачено. За поясненням ПЗЗ рішення щодо створення інших фондів Укрзалізницею як органом управління не приймалось і, відповідно, фінансовими планами ПЗЗ не передбачалось.

Розділом 14 Облікової політики ПЗЗ³⁸ визначено, що ПЗЗ спрямовує чистий прибуток відповідно до напрямків, визначених у фінансовому плані та у порядку, визначеному нормативно-правовими та/або розпорядчими актами, які встановлюють порядок розподілу одержаного чистого прибутку.

Положення про порядок використання чистого прибутку підприємствами залізничного транспорту затверджене наказом Укрзалізниці від 30.08.2005 № 409-ЦЗ (далі – Положення № 409).

Пунктом 3 Положення 409 визначено, що решта чистого прибутку (після відрахування частини чистого прибутку до держбюджету та на розвиток виробництва) у межах фінансового плану спрямовується на інші цілі, серед яких тощо. При цьому, спрямування прибутку за напрямком “тощо” не деталізовано.

Аналогічний напрямок використання прибутку передбачений пунктом 2.2 Положення про порядок використання чистого прибутку, затвердженого ПЗЗ³⁹.

Фактично, **розпорядчі акти** Укрзалізниці та Південно-Західної залізниці, якими встановлено порядок розподілу одержаного чистого прибутку, **не визначають вичерпного переліку виплат**, які повинні здійснюватися **за рахунок прибутку**. Зазначене створює можливості для коригування планових і фактичних показників витрат.

3.2. Аналіз показників фінансового стану ДТГО “Південно-Західна залізниця” за 2014 рік та I півріччя 2015 року

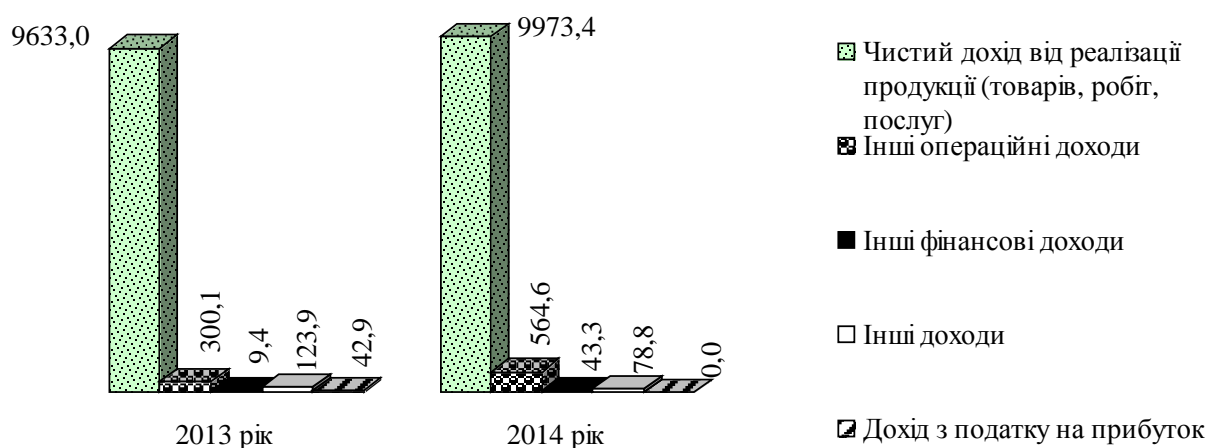
Як показав проведений аналіз, в структурі доходів Південно-Західної залізниці 90,0 відс. займають надходження від пасажирських, вантажних перевезень та від допоміжного виробництва.

³⁸ Затверджено наказом ПЗЗ від 13.08.2007 № 494-Н та погоджено (без дати) Міністром транспорту та зв'язку України (Й. Вінський).

³⁹ Наказ ПЗЗ від 31.01.2006 № 45-Н.

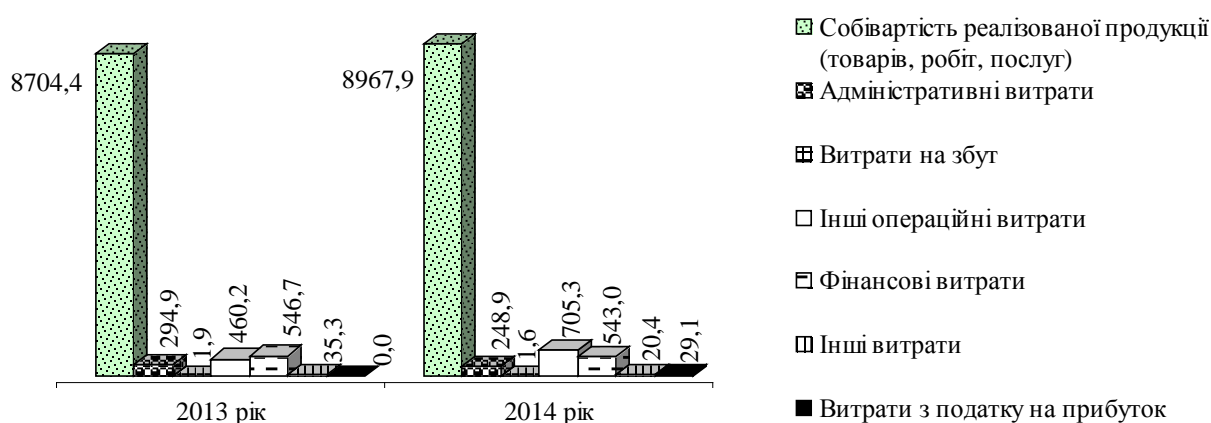
Структура доходів ПЗЗ у 2013-2014 роках проілюстрована на діаграмі 3. Як видно з діаграми 3, доходи ПЗЗ від реалізації продукції⁴⁰ (товарів, робіт, послуг) у 2014 році зросли (порівняно з 2013 роком) на 340446,0 тис. грн. і склали 10660133,0 тис. гривень.

Діаграма 3. Доходи Південно-Західної залізниці у 2013-2014 роках (млн. гривень)



За 9 місяців 2015 року ПЗЗ отримано дохід від реалізації продукції в сумі 9826020,0 тис. гривень.

Структура витрат ПЗЗ у 2013-2014 роках проілюстрована на діаграмі 4. **Діаграма 4.** Витрати Південно-Західної залізниці у 2013-2014 роках (млн. гривень)



Як видно з діаграми 4, в структурі витрат ПЗЗ найбільшу питому вагу (85,3 відс.) займає собівартість реалізованої продукції, яка у 2014 році зросла на 263489,0 тис. грн. і склала 8967860,0 тис. гривень.

Як вже зазначалось, чистий прибуток ПЗЗ у 2014 році порівняно з 2013 роком зріс у 2,2 рази і склав 144138,0 тис. гривень.

Збільшення у 2014 році розміру чистого прибутку відбулося як за рахунок скорочення витрат ПЗЗ за окремими статтями – адміністративних - на 45971,0 тис. грн., інших - на 14897,0 тис. грн. тощо, так і за рахунок зростання

⁴⁰ Доходи від основної операційної діяльності.

інших операційних доходів на 264494,0 тис. грн., переважно від операційної курсової різниці.

За 9 місяців 2015 року чистий прибуток ПЗЗ склав 77068,0 тис. гривень.

Контрольною групою Рахункової палати проведено розрахунки фінансових показників (коефіцієнтів) діяльності Південно-Західної залізниці. Результати цих розрахунків наведено в Додатку № 3.

Результати аналізу засвідчили, що значення всіх показників рентабельності за 2013-2014 роки знаходяться в межах нормативних показників рентабельності (більше 0) і мають позитивну тенденцію до зростання. Так, прибутковість Залізниці від основної господарської діяльності порівняно з 2013 роком (7,02 відс.) у 2014 році зросла майже на 1,2 відс. й склала 8,2 відсотків.

За підсумками 2014 року рентабельність використання активів ПЗЗ зросла в 2 рази порівняно з 2013 роком і склала 0,6 відсотка.

В цілому прибутковість діяльності ПЗЗ у 2014 році також зросла в 2 рази і склала 1,5 відсотка.

Зазначене свідчить про підвищення у 2014 році ефективності використання активів Залізниці та її господарської діяльності.

Однак не відповідають нормативним значенням показники майнового стану, ліквідності та платоспроможності, показники ділової активності.

Аналіз отриманих показників показав, що частка зношених основних засобів має тенденцію до збільшення: 2013 рік - 98,9 відс., 2014 рік - 99,2 відсотків. Це свідчить про необхідність їх оновлення.

Показники ліквідності відображають низький рівень ресурсів ПЗЗ для погашення поточних зобов'язань. Тобто, Південно-Західна залізниця не здатна погасити всі свої зобов'язання протягом року.

Довідково: *ліквідність підприємства - здатність підприємства розраховуватися за своїми фінансовими зобов'язаннями шляхом перетворення активів на гроші.*

У 2013 році Залізниця могла швидко погасити 3,0 відс. поточних зобов'язань, в 2014 році – 25,5 відсотка. Таке збільшення показника швидкої ліквідності у 2014 році відбулося за рахунок залишків грошових коштів на рахунках у банках на кінець року в сумі 988283,0 тис. гривень.

Динаміка зміни показника абсолютної ліквідності у 2014 році (0,0678) порівнюючи з 2013 роком (0,0056) свідчить про збільшення абсолютної ліквідності Залізниці (нормативне значення більше 0).

Довідково: *коефіцієнт абсолютної ліквідності обчислюється як відношення грошових засобів та їхніх еквівалентів і поточних фінансових інвестицій до поточних зобов'язань. Коефіцієнт абсолютної ліквідності показує, яка частина боргів підприємства може бути сплачена негайно.*

Чистий оборотний капітал ПЗЗ має від'ємне значення, тобто відсутній. Цей показник розраховується як різниця між оборотними активами підприємства та його поточними зобов'язаннями, а його відсутність та величина свідчать про неспроможність Залізниці сплачувати свої поточні зобов'язання та розширювати подальшу свою діяльність.

Довідково: оборотні активи - гроші та їх еквіваленти, що не обмежені у використанні, а також інші активи, призначені для реалізації чи споживання протягом операційного циклу чи протягом дванадцяти місяців з дати балансу. Поточні зобов'язання - зобов'язання, які будуть погашені протягом операційного циклу підприємства або повинні бути погашені протягом дванадцяти місяців, починаючи з дати балансу.

Значення всіх показників платоспроможності свідчать про високі фінансові ризики для ПЗЗ. Її залежність від позикового капіталу вказує на нездатність ПЗЗ оперативно реагувати на зовнішні та внутрішні чинники.

Станом на 30.06.2015 за кредитними угодами, укладеними ПЗЗ у 2010-2013 роках (21 угода) заборгованість ПЗЗ становила 6858389,5 тис. гривень. Погашення основної суми кредиту (тіло кредиту) розпочато за п'ятьма угодами.

Крім того, у 2012-2014 роках ПЗЗ було здійснено випуск облігацій на загальну суму 1330000,0 тис. грн., заборгованість за якими станом на 30.06.2015 становила 1021800,0 тис. гривень.

Загалом зобов'язання ПЗЗ за кредитами та облігаціями станом на 30.06.2015 становили 7880189,5 тис. грн., сплачено відсотків за ними 1045595,0 тис. грн. (в т.ч. у 2014 році 596196,3 тис. грн., у I півріччі 2015 року – 449398,7 тис. гривень). Серед найбільших кредиторів є ПАТ “Ощадбанк”, ВТБ “Банк”, ПАТ “Дочірній банк Сбербанку Росії”, ПАТ “Альфа-банк”.

3.3. Окремі питання діяльності ДТГО “Південно-Західна залізниця” за 2014 рік та I півріччя 2015 року, пов'язаної з використанням державного майна та власного капіталу

- Списання об'єктів рухомого складу

В ході аудиту правильності списання вантажних вагонів виявлено випадки списання ПЗЗ об'єктів рухомого складу із первісною вартістю понад 10,0 тис. грн. за дозволом Укрзалізниці замість Мінінфраструктури (орган управління майном).

Пунктом 5 Порядку списання об'єктів державної власності⁴¹ передбачено, що списання майна здійснюється суб'єктом господарювання, на балансі якого воно перебуває, на підставі прийнятого суб'єктом управління рішення про надання згоди на його списання.

За рішенням керівника підприємства, відповідно до п.5 цього Порядку (за винятком підприємств, щодо яких прийнято рішення про приватизацію) здійснюється списання повністю амортизованих основних засобів, первісна (переоцінена) вартість яких становить менш як 10,0 тис. гривень.

Мінінфраструктури наказом від 07.09.2011 № 351 установив, що суб'єкти господарювання, які входять до сфери його управління, за дозволом Укрзалізниці здійснюють списання майна, залишкова вартість якого не перевищує 10,0 тис. грн. (п. 3.2 наказу).

⁴¹ Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 08.11.2007 № 1314.

Однак, в порушення вказаних вимог, Укрзалізниця навала дозволи на списання об'єктів рухомого складу залишкова вартість яких перевищувала 10,0 тис. гривень.

Фактично, Південно-Західна залізниця на підставі наказів Укрзалізниці, у 2014 році списала 194 одиниці вантажних вагонів із залишковою вартістю кожного 15,9 тис. гривень. Також, протягом 2014 року та I півріччя 2015 року ПЗЗ списано інші об'єкти рухомого складу (51 одиниця: вагони пасажирські, поштово-багажні, вагоноповірочні, моторні і причепні, контейнери, тепловози, електровози, машини виправочно-підбивочні, щетбенеочисні, платформи та інші) з залишковою вартістю кожного понад 10,0 тис. гривень.

- Оренда рухомого складу

Відповідно до Статуту, ПЗЗ має право здавати в оренду підприємствам, організаціям, установам та громадянам належне їй майно (крім рухомого складу та контейнерів). Рухомий склад здається в оренду за погодженням з Укрзалізницею.

Мінінфраструктури також рекомендувало залізницям здійснювати передачу в оренду вагонів за погодженням з Укрзалізницею відповідно до Інструкції про порядок передачі в оренду вантажних вагонів⁴² та Порядку розгляду звернень стосовно передачі в оренду пасажирського рухомого складу⁴³ (п. 4.1 та 4.2 Методичних рекомендацій⁴⁴).

Довідково: *протягом періоду, що підлягає аудиту, діяли 11 договорів оренди рухомого складу (вагонів), укладених Залізницею з трьома приватними структурами (4 договори), двома військовими частинами внутрішніх військ МВС (4 договори) та двома державними підприємствами (3 договори). Умовами цих договорів передбачено передачу вагонів в строкове платне користування.*

В ході аудиту виявлено окремі випадки, коли передане в оренду рухоме майно не було своєчасно повернуто до ПЗЗ та орендна плата надійшла не в повному обсязі.

Наприклад, в жовтні 2012 року в оренду передані об'єкти тягового рухомого складу (п'ять локомотивів). У зв'язку з неналежним виконанням орендарем умов по сплаті орендної плати договір оренди розірваний Залізницею 30.04.2013 року.

Господарським судом м. Києва винесено рішення про стягнення з орендаря на користь ПЗЗ коштів на суму 1 050,8 тис. грн. (*у т. ч. 926,5 тис. грн. основного боргу з орендної плати*) та повернення орендованого майна.

Однак, у зв'язку з відсутністю у боржника будь-яких засобів, можливих до стягнення, кошти на рахунок Залізниці станом на 05.11.2015 не надійшли.

⁴² Затверджена наказом Міністерства транспорту України від 28.04.97 № 151, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 18.06.97 за № 223/2027.

⁴³ Затверджений наказом Укрзалізниці від 22.12.2010 № 808-Ц.

⁴⁴ Методичні рекомендації щодо розгляду та надання висновків про умови договорів оренди державного майна підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства затверджені наказом Мінінфраструктури від 29.09.2011 № 393.

Також не в повному обсязі здійснені дії щодо примусового виконання судового рішення в частині повернення локомотивів (з *п'яти локомотивів повернуто три*). Два локомотива у розібраному виді знаходяться на території ремонтного заводу ПрАТ “Івано-Франківський локомотиворемонтний завод” (за договором відповідального зберігання з орендарем). За відсутності основних складових запасних частин, без яких неможливо здійснити ремонт і транспортування, локомотиви не можуть бути повернуті ПЗЗ.

Фактично, **майно належне ПЗЗ досі не повернуто**. Крім того, **ПЗЗ недоотримала коштів в сумі 1050,8 тис. грн.** від орендної плати та штрафних санкцій. При цьому в ПЗЗ відсутня інформація про технічний стан вказаних локомотивів на сьогоднішній день та розрахунок розміру витрат на їх ремонт та транспортування.

- Обладнання

В ході аудиту встановлено, що за результатами наради⁴⁵ під головуванням Міністра інфраструктури України (Козак В.В.), яка відбулася 16.04.2013 року, ПЗЗ було визначено гендиректором будівництва цеху № 3 по виконанню капітальних ремонтів швидкісних поїздів на технічній пасажирській станції в районі станції Дарниця. Замовником будівництва цього цеху, згідно з протоколом, є інша юридична особа - ДП “Українська залізнична швидкісна компанія”. Також доручено оголосити тендери на виконання будівельно-монтажних робіт, на придбання обладнання та устаткування, на залучення кредитних коштів для виконання робіт та придбання обладнання.

В червні 2013 року ПЗЗ розпочала роботи з будівництва виробничого корпусу № 3 технічної пасажирської станції Дарниця.

В листопаді 2013 року між Залізницею та іноземною компанією (Німеччина) було укладено договір на постачання 4-ьох комплексів для облаштування корпусу технічної пасажирської станції Київського вузла ст. Дарниця для виконання середнього та капітального ремонту швидкісних поїздів на загальну суму 57,0 млн. євро.

В забезпечення належного виконання зобов'язань перед постачальником обладнання Південно-Західній залізниці було відкрито непокритий акредитив⁴⁶ на суму 39,9 млн. євро в ПАТ “ВТБ Банк”.

У травні 2014 року - липні 2015 року Залізницею отримано **складові комплекси** на суму 57,0 млн. євро, що в гривневому еквіваленті склало **1054,8 млн. гривень**. Крім того, **супутні витрати ПЗЗ (держмити, митно-брокерські послуги, втрати від курсової різниці тощо)** пов'язані з постачанням складових комплексів склали **55,8 млн. грн., ПДВ - 222,1 млн. гривень**.

Однак, з червня 2014 року будівництво виробничого корпусу № 3 технічної пасажирської станції Дарниця призупинене через розгляд справи у

⁴⁵ Протокол наради від 16.04.2013, затверджений 22.04.2013 Міністром інфраструктури України Козаком В.В.

⁴⁶ **Непокритий акредитив** - акредитив, що не забезпечений власними грошовими коштами наказодавця акредитива. **Наказодавець акредитива** - особа, за дорученням якої в банку-емітенті відкривається акредитив (постанова Нацбанку України від 03.12.2003 № 514).

Господарському суді міста Києва за позовом Залізниці до супідрядної організації щодо незадовільного виконання договірних зобов'язань.

З метою уникнення фінансових втрат Радою Укрзалізниці запропоновано тимчасово сформувати дільниці по ремонту електропоїздів в існуючому виробничому корпусі № 1 з монтажем обладнання, придбаного ПЗЗ для виробничого корпусу № 3 технічної пасажирської станції Дарниця.

Протягом лютого-червня 2015 року придбане ПЗЗ обладнання та її зобов'язання з ПДВ на загальну суму 1332,7 млн. грн. в повному обсязі передані ДП “Українська залізнична швидкісна компанія”. Зазначена передача погоджена Рішенням⁴⁷ Ради Укрзалізниці від 02.04.2015 року. На сьогодні обладнання, придбане для виробничого корпусу № 3, не змонтоване та за призначенням не використовується.

При цьому, зобов'язання за акредитивом на придбання вказаного обладнання станом на 01.10.2015 залишалися за Південно-Західною залізницею. Станом на 30.06.2015 ПЗЗ сплачено відсотків за акредитивом на суму 71,4 млн. гривень. **Останній платіж за акредитивом (13,3 млн. євро) ПЗЗ має здійснити не пізніше 30.12.2016 року.**

Слід зазначити, що на сьогодні обидва господарюючі суб'єкти (ДП “Українська залізнична швидкісна компанія” і Південно-Західна залізниця) увійшли до новоствореного ПАТ “Українська залізниця”.

4. Реорганізація ДТГО “Південно-Західна залізниця”

Законом України від 23.02.2012 № 4442⁴⁸ (далі – Закон № 4442) визначені правові, економічні та організаційні особливості утворення і функціонування публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування 100 відс. акцій якого закріплюються в державній власності, управління і розпорядження його майном.

Слід зазначити, що утворення у 2012 році такого товариства передбачалося Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390 (із змінами).

Крім того, Уряду та Мінінфраструктури доручалося⁴⁹ у 7-ми місячний строк після опублікування Закону № 4442 видати акти щодо утворення ПАТ, персонального складу його органів управління. Тобто, відповідна постанова мала бути прийнята Урядом у кінці жовтня 2012 року (*Закон № 4442 опубліковано 21.03.2012*), а Мінінфраструктури у 10-ти місячний строк (*до лютого 2013 року*) мало забезпечити реєстрацію ПАТ.

⁴⁷ Введено в дію наказом Укрзалізниці від 09.04.2015 № 1-Ц/КомТ.

⁴⁸ Закон України “Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування”.

⁴⁹ Національним планом дій на 2012 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 роки “Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава”, затвердженим Указом Президента України від 12.03.2012 № 187/2012.

Також, перехідні та прикінцеві положення Закону № 4442 (п. 6 розділу III) передбачають внесення змін, зокрема, до Закону України “Про перелік об’єктів права державної власності, що не підлягають приватизації”. Фактично, вказані зміни внесені Законом № 4442 (набули чинності 22.03.2012) – з переліку об’єктів права державної власності (майнові комплекси підприємств з їх інфраструктурою на території України) виключено 29 об’єктів, у т.ч. і ПЗЗ.

У той же час **вказаний перелік потребує змін. З переліку необхідно виключити наступні об’єкти (відділки Південно-Західної залізниці: Коростенський (код ЄДРПОУ 01070244); Конопотський (код ЄДРПОУ 01070445); Козятинський (код ЄДРПОУ 01069933); Жмеринський (код ЄДРПОУ 01070089), які на час проведення аудиту входять до складу ПЗЗ як її структурні підрозділи із зазначеними вище кодами ЄДРПОУ.**

Відповідно до Закону № 4442 постановою Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200⁵⁰ (далі - Постанова № 200) передбачено утворити ПАТ “Українська залізниця” (далі – Товариство) та визначено джерела формування його статутного капіталу, у тому числі майно ПЗЗ.

Наказом Мінінфраструктури від 09.07.2014 № 301 (зі змінами) на виконання Постанови № 200 розпочато реорганізацію Укрзалізниці, підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, у тому числі ПЗЗ, шляхом злиття у Товариство.

На виконання пунктів 5 і 7 Постанови № 200 та пункту 2 наказу Мінінфраструктури від 09.07.2014 № 301 Укрзалізниця видала наказ від 10.07.2014 № 385-Ц/од, яким керувалась ПЗЗ при проведенні інвентаризації майна в цілях формування статутного капіталу Товариства.

У свою чергу, ПЗЗ видала наказ від 11.07.2014 № 331-Н “Про проведення інвентаризації майна дирекцій, служб та інших відокремлених підрозділів залізниці в цілях формування статутного капіталу АТ “Укрзалізниця”.

Протоколом засідання інвентаризаційної комісії ПЗЗ від 20.08.2014 затверджено результати інвентаризації об’єктів нерухомого майна, земельних ділянок та інших активів та зобов’язань, проведеної станом на 31.07.2014 в цілях формування статутного капіталу АТ “Українська залізниця”.

Результати інвентаризації майна ПЗЗ сформовані по кожній категорії віднесення майна до статутного капіталу Товариства. Інвентаризацією встановлено фактичну наявність майна, що вноситься до статутного капіталу вартістю 2 173 млрд. грн. і майна, що закріплюється на праві господарського відання на суму 184,7 млрд. гривень.

Зведені акти інвентаризації вказаного майна ПЗЗ складені інвентаризаційною комісією Залізниці 26.08.2014, затверджені 04.09.2014 Міністром інфраструктури України Бурбаком М.Ю. та 11.09.2014 протокольним рішенням комісії з приватизації (корпоратизації).

⁵⁰ Постанова Кабінету Міністрів України “Про утворення публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”.

За даними витягу з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців Південно-Західна залізниця з 06.08.2014 перебуває в стані припинення діяльності.

Проміжний баланс з відповідним розшифруванням його статей, складання якого передбачено пунктом 3 наказу № 301, **в ПЗЗ відсутній.**

Оцінку ринкової вартості майна та майнових прав для цілей формування статутного капіталу ПАТ “Українська залізниця” здійснила вітчизняна компанія - ТОВ “Делойт і Туш”⁵¹. Переліки майна, що закріплюється за Товариством на праві господарського відання, перелік земельних ділянок, право постійного користування якими вноситься до статутного капіталу Товариства, та передавальний акт Залізниці від 31.07.2015 з результатами оцінки майна станом на 31.07.2014 затверджені 18.08.2015 Міністром інфраструктури України Пивоварським А.М.

За результатами оцінки ТОВ “Делойт і Туш” активів Залізниці загальна ринкова вартість майна та майнових прав (необоротних активів) ПЗЗ визначена в сумі 52 309,4 млн. грн., без ПДВ (*у т. ч. вартість нематеріальних активів - 35 256,9 млн. грн., незавершеного будівництва 3 304,7 млн. грн., основних засобів - 13 724,4 млн. грн., довгострокових фінансових інвестицій - 18,9 млн. грн. та відстрочених податкових активів - 4,5 млн. гривень*). **Результати дооцінки майна, проведеної ТОВ “Делойт і Туш”, на час аудиту в бухгалтерському обліку ПЗЗ не відображені.**

Крім того, різниця між балансовою вартістю незавершеного будівництва (4 814,8 млн. грн.) на дату проведення оцінки 31.07.2014 та його вартістю (3 304,7 млн. грн.) згідно з результатами незалежної оцінки становить 1 510,1 млн. гривень. Тобто **вартість об’єктів незавершеного будівництва загалом уцінено майже на третину** (на 31,3 відсотка). Перелік об’єктів незавершеного будівництва, вартість яких уцінена, з відповідними поясненнями уцінки в Південно-Західній залізниці відсутній.

Має місце **розбіжність в сумі 729,2 млн. грн.** між вартістю необоротних активів (52 309,4 млн. грн), зазначеною у Витягу зі звіту за результатами незалежної оцінки, та їх вартістю (53 038,6 млн. грн.) у передавальному акті від 31.07.2015 щодо вартості і складу активів та зобов’язань Залізниці за даними балансу станом на 31.07.2014 року.

За інформацією ПЗЗ така розбіжність сталася в зв’язку з тим, що компанією “Делойт і Туш” не були проведені роботи щодо оцінки майна Залізниці, яке не увійде до статутного капіталу ПАТ “Українська залізниця” та було віднесено до наступних категорій майна:

- закріплюється за товариством в сумі 358,1 млн. грн.;
- лізинг в сумі 348,2 млн. гривень.

⁵¹ На підставі договору від 26.12.2014 № FAS/2014/28383 “Про надання послуг з оцінки”, укладеного з Укрзалізницею.

Також у поясненні зазначено, що до передавального балансу ПЗЗ включено та враховано основні засоби на суму 22,5 млн. грн. по об'єкту, що територіально розташований на тимчасово окупованій території АР Крим.

Водночас, відповідно до листа ПЗЗ до Укрзалізниці та ТОВ “Делойт і Туш” від 14.08.2015 № НДЕ-5/1376 частина майна, яке не увійде до статутного капіталу ПАТ “Українська залізниця”, зазначеною компанією була оцінена. Крім того, у вказаному листі зазначено, що **ПЗЗ розглянувши попередні результати оцінки, проведеної ТОВ “Делойт і Туш”, не погоджується з ними, оскільки останні є необ'єктивними і такими, що не відповідають нормативно-правовим актам України з оцінки майна, а тому є неякісними.** У листі ПЗЗ зазначила, зокрема, що: “Оцінювальною компанією не оцінено такі об'єкти нерухомого майна, як модернізація верхньої будови колії, тобто залишкова вартість таких об'єктів прирівняна до 0 гривень. Це не відповідає дійсності, так як об'єкти переважно нові і по суті є новою прокладеною колією взамін старої. Тільки по ПЧ-4 не оцінено таких робіт на 95,0 млн. гривень”. У листі також зазначено, зокрема, що: “Не враховані зауваження підрозділів-балансоутримувачів щодо оцінки рухомого складу. Вагони, що повністю амортизовані і мають тільки ліквідаційну вартість, оцінено по 2,2 млн. гривень. Електровози, що обліковуються на балансах підрозділів локомотивної служби оцінені із заниженою вартістю”. ПЗЗ зазначила, що **проведення ТОВ “Делойт і Туш” оцінки з порушенням вимог чинного законодавства України в частині об'єктивності, обґрунтованості та достовірності може призвести до невідповідності реальної вартості майна ринковій.**

На час аудиту Урядом затверджено Статут ПАТ “Українська залізниця”⁵², сформовано склад правління Товариства у кількості 5 осіб⁵³ та призначено в.о. голови правління ПАТ “Українська залізниця”⁵⁴. Державна реєстрація ПАТ “Українська залізниця” відбулася 21.10.2015 (код ЄРДПОУ 40075815).

Слід зазначити, що на сьогодні із країн СНД та Балтії лише Російська Федерація, яка визнана країною-агресором, володіє усією оперативною інформацією про місцезнаходження на території колишнього Радянського Союзу вантажних вагонів і контейнерів, що знаходяться на балансі залізниць України та інших вагонів приписаних до залізничних станцій.

Довідково: Глави урядів 11-ти держав Співдружності Незалежних Держав (Азербайджанської Республіки, Республіки Вірменія, Республіки Білорусь, Республіки Казахстан, Республіки Киргизстан, Республіки Молдова, Російської Федерації, Республіки Таджикистан, Туркменістану, Республіки Узбекистан, України) 14.02.1992 підписали Угоду про координаційні органи залізничного транспорту СНД.

На виконання цієї Угоди було створено Раду щодо залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності, що складається з керівників адміністрацій і органів управління залізничним транспортом держав СНД (далі - Рада). У якості асоційованих членів в роботі Ради беруть участь керівники залізничних адміністрацій Латвії і Болгарії, адміністрації

⁵² Постанова Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735.

⁵³ Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2015 № 815.

⁵⁴ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 952-р.

Литви і Естонії - за окремими договорами. Постійно діючим виконавчим органом Ради є Дирекція, яка у своїй діяльності керується спільними рішеннями держав-учасниць Співдружності в галузі залізничного транспорту, рішеннями Ради і положенням про Дирекцію. Місцезнаходження Дирекції: м. Москва, вул. Ново-Басманна, б. 2.

Радою були прийняті ряд правил, зокрема, Правила експлуатації, пономерного обліку і розрахунків за користування вантажними вагонами власності інших держав⁵⁵, Правила експлуатації, пономерного обліку і розрахунків за користування універсальними контейнерами власності залізничних адміністрацій⁵⁶, Правила експлуатації і пономерного обліку власних вантажних вагонів⁵⁷. Також створено Автоматизований банк даних парка вантажних вагонів Головного інформаційного центру Міністерства шляхів сполучення Російської Федерації.

Згідно з правилами до перевезень як всередині залізничної адміністрації так і в міждержавному сполученні допускаються вагони, що зареєстровані в згаданому Автоматизованому банку даних. Також правилами визначено, що власні вантажні вагони, що виходять на шляхи загального користування, підлягають обліку в картотеці залізничної адміністрації (залізничної дороги) приписки вагону з подальшою передачею необхідної інформації до Інформаційно-обчислювального центру залізничних адміністрацій для формування Автоматизованого банку даних.

Довідково: *Інформаційно-обчислювальний центр залізничних адміністрацій створено за рішенням Ради щодо залізничного транспорту держав-учасниць СНГ (прийнято 23.10.2000 в м. Таллінні на 27-му засіданні Ради). Також затверджено Положення про нього, яке 01.01.2001 введено в дію.*

Інформаційно-обчислювальний центр визначає місцезнаходження вантажних вагонів і контейнерів на основі автоматизованих систем пономерного обліку, та є структурним підрозділом Головного обчислювального центру Міністерства шляхів сполучення Росії.

Фактично, в умовах проведення бойових дій на Південному Сході країни та тимчасової окупації території АР Крим, країна-агресор має доступ до інформації про переміщення українською територією вагонів, якими здійснюється перевезення, в тому числі техніки та живої сили. За таких обставин, можливі непередбачені наслідки для національної безпеки України як незалежної держави.

Також, слід зазначити, що існуючі назви залізниць не відповідають їх розташуванню на території незалежної України. Їх назви співзвучні із назвами часів Російської імперії. Зокрема, Південна залізниця з центром в місті Харкові знаходиться у східній частині країни, а Південно-Західна залізниця з центром в місті Києві – у центральній частині країни.

⁵⁵ Затверджені на нараді уповноважених представників залізничних адміністрацій 24.05.1996 відповідно до рішення 15-го засідання Ради щодо залізничного транспорту від 05.04.1996.

⁵⁶ Затверджені на 19-му засіданні Ради щодо залізничного транспорту від 01.10.1997.

⁵⁷ Затверджені на 29-му засіданні Ради щодо залізничного транспорту від 20.06.2011.

ВИСНОВКИ

1. За підсумками 2014 року Державне територіально-галузеве об'єднання “Південно-Західна залізниця” збільшило чистий прибуток порівняно з 2013 роком в 2,2 раза, його розмір становить 144,1 млн гривень. Залізницю включено до Переліку підприємств державного сектору економіки, які мають найбільші за розміром активи (станом на 31.12.2014). Також її включено до Реєстру великих платників податків на 2015 рік.

Відбулося підвищення ефективності використання активів Залізниці та її господарської діяльності. Існуюча система внутрішнього контролю дозволяла у 2014 році та протягом 9 місяців 2015 року забезпечувати самостійне виявлення можливих ризиків та мінімізацію їх впливу на фінансово-господарську діяльність Південно-Західної залізниці. Прибутковість Залізниці від основної діяльності в 2014 році зросла на 1,2 відс. й становила 8,2 відсотка. Однак частка зношеності основних засобів Залізниці сягає майже 100 відсотків, що свідчить про необхідність їх оновлення.

Проте наявний рівень ресурсів не забезпечує погашення всіх зобов'язань Залізниці протягом року. Вона неспроможна сплачувати свої поточні зобов'язання та розширювати подальшу діяльність. Це призводить до залежності від позикового капіталу та створює фінансові ризики. Станом на 30.06.2015 зобов'язання Південно-Західної залізниці за кредитами та облігаціями становили 7,9 млрд гривень.

2. Виконання у 2014 році та протягом 9 місяців 2015 року функціональних повноважень Міністерством інфраструктури України як головним органом виконавчої влади щодо формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері залізничного транспорту та уповноваженим органом управління майном в частині управління фінансово-господарською діяльністю Південно-Західної залізниці було недостатнім та неналежним.

Пріоритетні напрями розвитку галузі залізничного транспорту на 2014 рік Мінінфраструктури не визначило.

Всупереч вимогам Закону України “Про управління об'єктами державної власності” та власному наказу розроблення і затвердження стратегічних планів розвитку Залізниці Мінінфраструктури не забезпечило.

Конкурсний відбір на посаду начальника ПЗЗ, передбачений Порядком проведення конкурсного відбору керівників суб'єктів господарювання державного сектору економіки, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 03.09.2008 № 777, Мінінфраструктури не проводило.

Укрзалізниця як орган управління залізничним транспортом загального користування не скористалася наданими їй Законом України “Про залізничний транспорт” (стаття 10) повноваженнями та не забезпечила створення цільового фонду інвестиційних ресурсів для вирішення загальногалузевих проблем розвитку залізничного транспорту. На 2014 – 2015 роки придбання рухомого складу не передбачалося і фактично не здійснювалося.

3. Частина нормативно-правових документів, що застосовуються уповноваженими органами виконавчої влади, які здійснюють управління підприємствами державного сектору економіки, не адаптовані до чинних нормативно-правових актів і потребують змін.

Затверджена Мінфіном Методика аналізу фінансово-господарської діяльності підприємств державного сектору економіки (наказ від 14.02.2006 № 170), яка застосовується органами виконавчої влади, уповноваженими здійснювати управління такими підприємствами, потребує перегляду. Підставою для її аналізу були правові документи, які втратили чинність.

Інструкція про проведення контрольних заходів фінансово-господарської діяльності підприємств, організацій залізничного транспорту України, затверджена наказом Укрзалізниці від 03.02.2012 № 039-Ц, містить посилання на стандарти державного фінансового контролю за використанням бюджетних коштів, державного і комунального майна, затверджені наказами Головкин України від 09.08.2002 № 168 та від 13.07.2004 № 185, які втратили чинність у 2012 році.

Розпорядчі акти Укрзалізниці та Південно-Західної залізниці, якими встановлено порядок розподілу одержаного чистого прибутку, не визначають вичерпного переліку виплат, які повинні здійснюватися за рахунок прибутку. Зазначене створює можливості для коригування планових і фактичних показників витрат.

Затверджений Законом України від 07.07.1999 № 847 “Про перелік об’єктів права державної власності, що не підлягають приватизації” перелік містить структурні підрозділи (не юридичні особи) Південно-Західної залізниці, в той час як сама вона з цього переліку виключена.

4. Затверджений Мінтрансом статут Південно-Західної залізниці не приведено у відповідність до норм чинного законодавства.

Правонаступником Мінтрансу стало Міністерство інфраструктури України, однак змін до статуту про зміну назви органу управління майном з 2011 року Міністерство не внесло.

В порушення вимог частини третьої статті 74 Господарського кодексу України Мінінфраструктури як уповноважений орган, до сфери управління якого належить Південно-Західна залізниця, розмір її статутного капіталу не встановило. Статут Залізниці не приведено у відповідність з вимогами статті 57 Господарського кодексу України, якою передбачено, що статут повинен містити, зокрема, розмір і порядок утворення статутного капіталу.

Два підприємства, які згідно з статутом Південно-Західної залізниці входять до її складу, були реорганізовані. Проте змін до статуту про їх виключення Мінінфраструктури не внесло.

З 2010 року в складі Південно-Західної залізниці юридичні особи відсутні. Фактично з цього часу Південно-Західна залізниця перестала бути об’єднанням. Зазначене не відповідає нормам Закону України “Про залізничний транспорт”, згідно з якими залізниця є об’єднанням, до складу якого входять підприємства. З часу реєстрації ПАТ “Українська залізниця” до

вказаного Закону внесено зміни, якими надано інше визначення терміну залізниця, і вказана невідповідність вже усунена.

5. Нормативні акти, які регламентують порядок складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб'єкта господарювання державного сектору економіки, **не враховують специфіки діяльності залізниць України**, які функціонують як єдиний виробничо-технологічний комплекс. Як наслідок, **визначена цими документами процедура** подання і затвердження фінансових планів Залізниці на **2014 та 2015 рік не дотримувалася**. Замість фінансових планів кожної залізниці Кабінет Міністрів України затверджував зведені фінансові плани залізниць України.

6. У порушення вимог наказу Мінінфраструктури від 07.09.2011 № 351 Укрзалізниця надавала дозволи на списання об'єктів рухомого складу, залишкова вартість яких перевищувала 10,0 тис. гривень.

Фактично, на підставі наказів Укрзалізниці, а не Мінінфраструктури, ПЗЗ у 2014 році та I півріччі 2015 року списала **245 одиниць об'єктів рухомого складу**, первісною та залишковою вартістю понад 10,0 тис. гривень.

Водночас з п'яти **переданих в оренду локомотивів два не повернено**. Вони перебувають на території ремонтного заводу (за договором відповідального зберігання, який уклав орендар) у **розібраному вигляді**. Через відсутність основних складових запасних частин **транспортування локомотивів до ПЗЗ неможливе**. Орендна плата в повному обсязі **не надійшла**. Судове рішення про стягнення коштів на користь ПЗЗ **не виконано**. Як наслідок, Залізниця **недоотримала 1050,8 тис. грн** (орендна плата та штрафні санкції).

7. Російська Федерація, яка визнана країною-агресором, має доступ до інформації про здійснення всіх вантажних перевезень територією України.

Починаючи з 1992 року Україна є членом Ради щодо залізничного транспорту держав – учасниць СНД. **Інформаційно-обчислювальний центр залізничних адміністрацій розташований у місті Москві та є структурним підрозділом Головного обчислювального центру Міністерства шляхів сполучення Російської Федерації**. Лише у цьому Центрі визначається місцезнаходження вантажних вагонів і контейнерів **на основі автоматизованих систем пономерного обліку**. **Реєстрація об'єктів рухомого складу в автоматизованих системах обліку є обов'язковою для здійснення перевезень територією України та за кордоном**. Зазначене, **в умовах проведення бойових дій на Південному Сході України**, може мати **непередбачені негативні наслідки**.

ПРОПОЗИЦІЇ

1. За результатами аудиту поінформувати Верховну Раду України.
2. Направити відомості про результати аудиту у формі рішення Рахункової палати Кабінету Міністрів України та запропонувати:

2.1 забезпечити приведення у відповідність з вимогами чинного законодавства:

- Методики аналізу фінансово-господарської діяльності підприємств державного сектору економіки, затвердженої наказом Міністерства фінансів України від 14.02.2006 № 170;

- Інструкції про проведення контрольних заходів фінансово-господарської діяльності підприємств, організацій залізничного транспорту України, затвердженої наказом Укрзалізниці від 03.02.2012 № 039-Ц;

2.2 ініціювати зміни до Закону України від 07.07.1999 № 847 “Про перелік об’єктів права державної власності, що не підлягають приватизації”, якими з переліку об’єктів виключити відділки Південно-Західної залізниці (Коростенський, Конотопський, Козятинський, Жмеринський), які входять до її складу як структурні підрозділи без права юридичної особи;

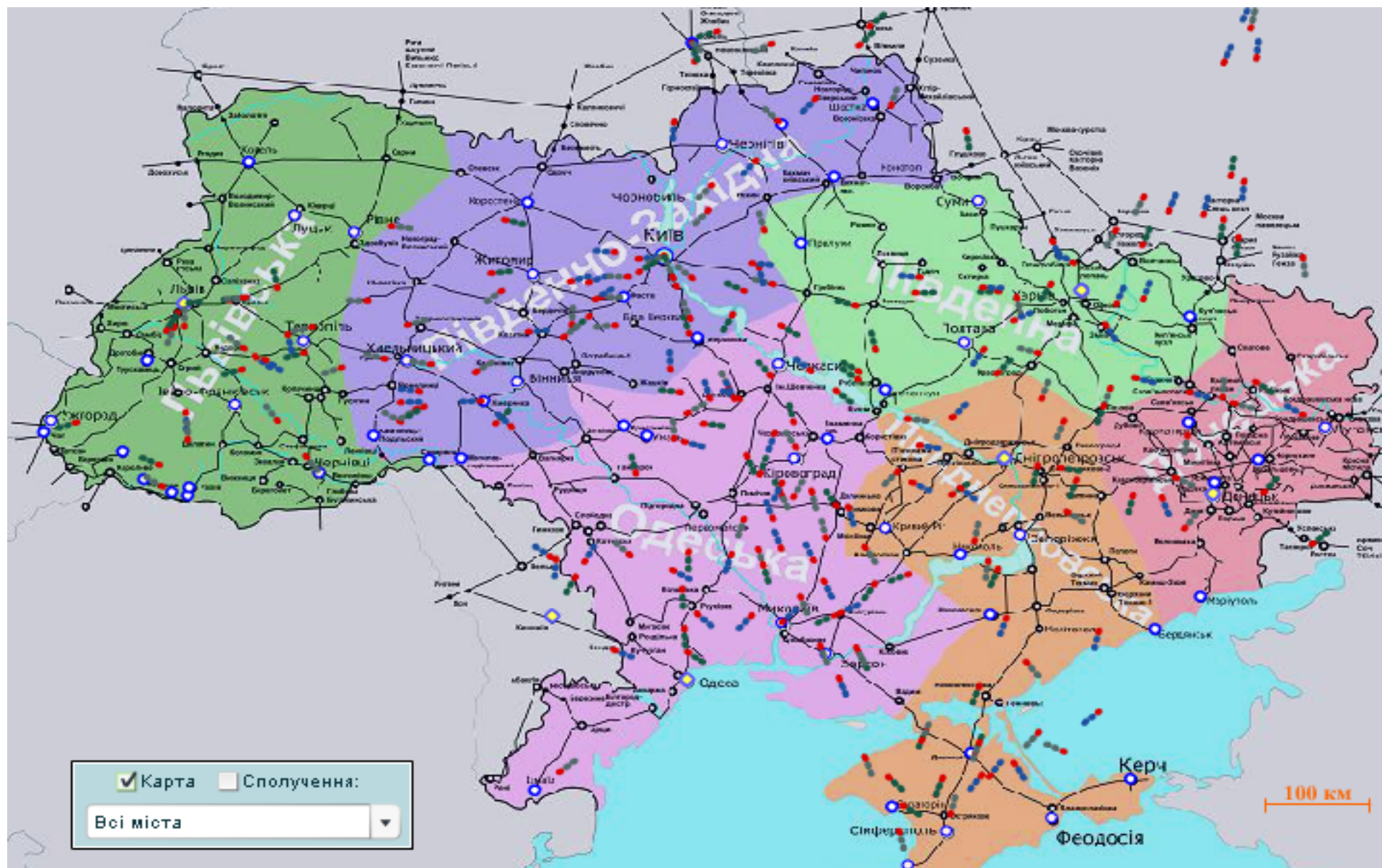
2.3 доручити Міністерству інфраструктури України, як відповідальному за формування державної політики у сфері залізничного транспорту, вивчити питання щодо обмеження доступу Російської Федерації до інформації про вантажні перевезення, що здійснюються Україною власною територією.

3. Направити рішення Рахункової палати та Звіт за результатами аудиту до Міністерства інфраструктури України для вжиття заходів щодо усунення виявлених недоліків і порушень та подальшого їх попередження.

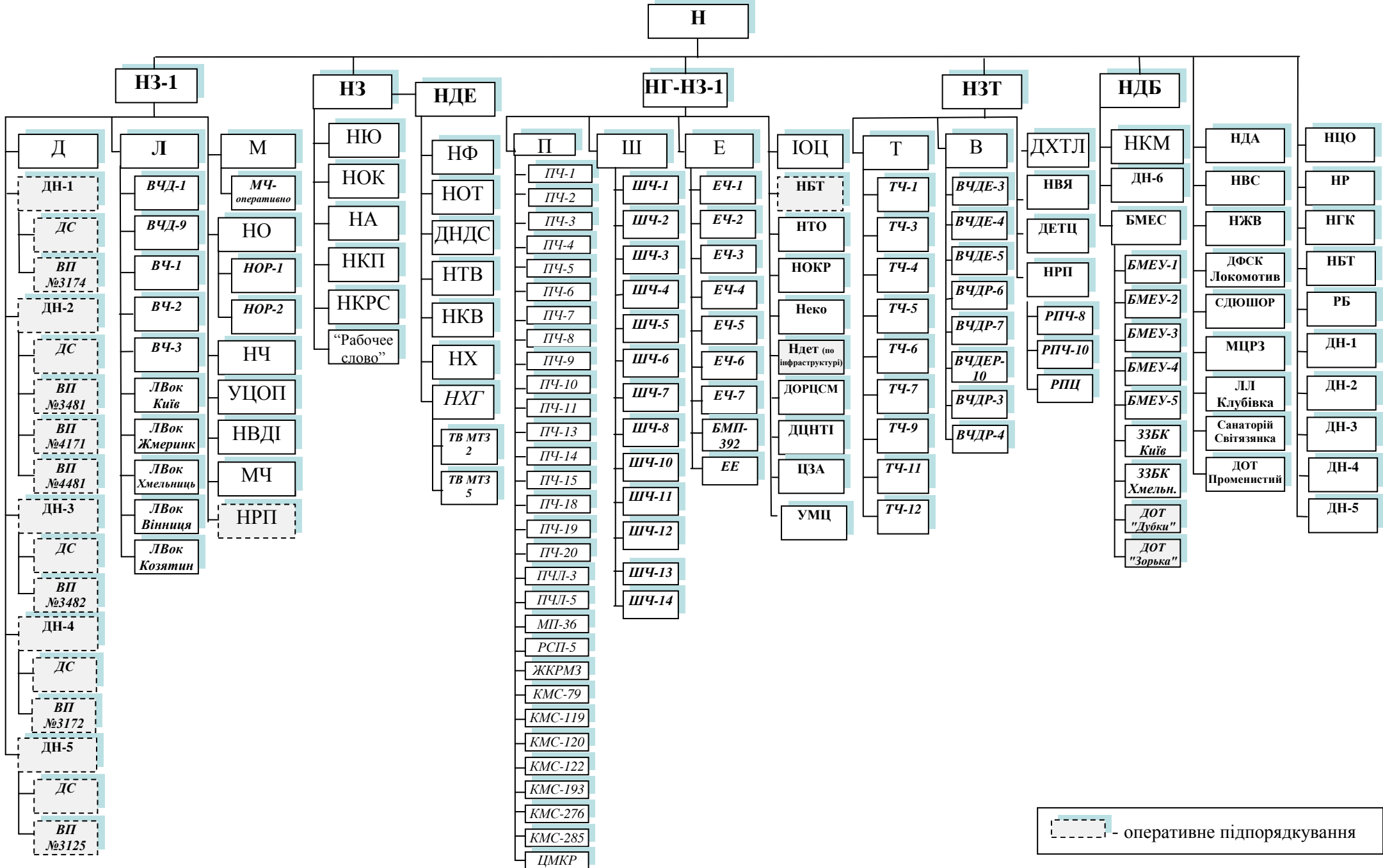
Член Рахункової палати

І.М.Заремба

Залізниці України



Структура Південно-Західної залізниці



Південно-Західна залізниця
назва структурного підрозділу
Керівництво
Д - служба перевезень
М - галузева служба комерційної роботи та маркетингу
НФ - фінансово-економічна служба
РБ - апарат безпеки руху поїздів та автотранспорту
НТО - технічна служба
НОК - служба кадрової та соціальної політики
НОТ - служба організації праці, заробітної плати і структур управління
НБГ - служба охорони праці
НЮ - юридична служба
НПО - перша служба
НР - спеціальна служба
НДА - адміністративна служба
НКП - відділ профілактики правопорушень та запобігання корупції
НА - господарська служба
НКВ - служба капітальних вкладень
НВС - медична служба
НВДІ - інспекція по збереженню вагонного парку
НКРС - служба контролю та внутрішнього аудиту
Неко - вілліл екологічної безпеки
НОКР - відділ з реформування
НЖВ - житловий сектор
НГК - інспекція з контролю виконання при начальнику залізниці
НЧ - служба статистики
НКМ - служба з управління майновими і земельними ресурсами
НТВ - відділ організації закупівель за державні кошти
Підрозділи приписані на фінансове забезпечення до господарської служби
Редакція газети "Рабочее слово"
ДЦНТІ - дорожній центр науково-тех. інформації та бібліотечно-бібліографічного обслуговування
УМЦ - учбово-методичний центр охорони праці
ДЕТЦ - дорожній експертно-технічний центр
ДорЦСМ - дорожній центр стандартизації і метрології
ДНДС - дорожня нормативно-дослідна станція з праці
Їдальня управління залізниці
Господарська служба (виробничий штат)
Дирекції залізничних перевезень
ДН-1 Київська дирекція залізничних перевезень
ДН-2 Козятинська дирекція залізничних перевезень
ДН-3 Жмерінська дирекція залізничних перевезень
ДН-4 Коростенська дирекція залізничних перевезень
ДН-5 Конотопська дирекція залізничних перевезень
Господарство будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд БМЕС
БМЕС - Галузева служба будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд
БМЕУ-1 Київ (Будівельне монтажно-експлуатаційне управління)
БМЕУ-2 Козятин
БМЕУ-3 Жмеринка
БМЕУ-4 Коростень
БМЕУ-5 Конотоп

Південно-Західна залізниця
назва структурного підрозділу
ЗЗБК Київ (завод залізобетонних конструкцій)
ЗЗБК Хмельницький
Господарство приміських пасажирських перевезень НРП
НРП - Відокремлений підрозділ галузева служба приміських пасажирських перевезень
РПЧ-8 Фастів (моторвагонне депо)
РПЧ-10 Чернігів
РПЦ (центр регіональних перевезень пасажирів)
Господарство сигналізації та зв'язку
Ш - Галузева служба сигналізації та зв'язку
ШЧ-1 Київ (дистанція сигналізації та зв'язку)
ШЧ-2 Фастів
ШЧ-3 Козятин
ШЧ-4 Жмеринка
ШЧ-5 Хмельницький
ШЧ-6 Шепетівка
ШЧ-7 Коростень
ШЧ-8 Бахмач
ШЧ-10 Конотоп
ШЧ-11 Ніжин
ШЧ-12 Дарниця
ШЧ-13 Житомир
ШЧ-14 Вінниця
Господарство електропостачання Е
Е - галузева служба електропостачання
ЕЧ-1 Київ (дистанція електропостачання)
ЕЧ-2 Козятин
ЕЧ-3 Жмеринка
ЕЧ-4 Коростень
ЕЧ-5 Конотоп
ЕЧ-6 Дарниця
ЕЧ-7 Фастів
БМП - 392 Будівельно-монтажний поїзд № 392 станції Вінниця
ЕЕ - структурний підрозділ "Енергозбут"
Вагонне господарство В
В - Галузева служба вагонного господарства
ВЧДЕ-3 Козятин (експлуатаційне вагонне депо)
ВЧДР-3 Козятин (ремонтне вагонне депо)
ВЧДЕ-4 Жмеринка
ВЧДР-4 Жмеринка
ВЧДЕ-5 Дарниця
ВЧДР-6 Шепетівка
ВЧДР-7 Коростень
ВЧДЕР-10 Конотоп (експлуатаційно-ремонтне вагонне депо)

Південно-Західна залізниця	
назва структурного підрозділу	
Локомотивне господарство Т	
Т - Галузева служба локомотивного господарства	
ТЧ-1 Київ-Пасажирський (локомотивне депо)	
ТЧ-3 Козятин	
ТЧ-4 Жмеринка	
ТЧ-5 Гречани	
ТЧ-6 Шепетівка	
ТЧ-7 Коростень	
ТЧ-9 Дарниця	
ТЧ-11 Конотоп	
ТЧ-12 Щорс	
Господарство колії П	
П - Галузева служба колії	
ПЧ-1 Конотоп (дистанція колії)	
ПЧ-2 Дарниця	
ПЧ-3 Київ	
ПЧ-4 Фастів	
ПЧ-5 Ніжин	
ПЧ-6 Хутір-Михайлівський	
ПЧ-7 Козятин	
ПЧ-8 Вінниця	
ПЧ-9 Жмеринка	
ПЧ-10 Чернігів	
ПЧ-11 Овруч	
ПЧ-13 Коростень	
ПЧ-14 Щорс	
ПЧ-15 Житомир	
ПЧ-18 Шепетівка	
ПЧ-19 Хмельницький	
ПЧ-20 Старокостянтинів	
ПЧЛ-3 Жмеринка (дистанція захисних лісонасаджень)	
ПЧЛ-5 Бахмач	
КМС-79 Жмеринка (колійна машинна станція)	
КМС-119 Конотоп	
КМС-120 Козятин	
КМС-122 Коростень	
КМС-193 Шепетівка	
КМС-276 Старокостянтинів	
РЗП-5 Київ (рейкозварювальний поїзд)	
МП-36 Київ (мостобудівельний поїзд)	
КМС-285 Бахмач	

Південно-Західна залізниця
назва структурного підрозділу
ЦМКР (центр механізації колійних робіт)
ЖКМРЗ Житомир (Житомирський колійний ремонтно-механічний завод)
Пасажирське господарство Л
Л - Відокремлений підрозділ галузева пасажирська служба
ЛВЧД-1 Київ (пасажирське вагонне депо)
ЛВЧД-9 Бахмач
ВЧ-1 Київ (вагонна дільниця)
ВЧ-2 Жмеринка
ВЧ-3 Хмельницький
ЛВОК Київ-Пасажирський (вокзал)
ЛВОК Вінниця
ЛВОК Хмельницький
ЛВОК Жмеринка
ЛВОК Козятин
УЦОП (Український центр по обслуговуванню пасажирів на залізничному транспорті)
Господарство воєнізованої охорони НО
НО - Служба воєнізованої охорони
НОР-1 Київ (загін відомчої воєнізованої охорони)
НОР-2 Козятин
Господарство матеріально – технічного постачання НХ
НХ - Служба матеріально – технічного забезпечення
НХГ - Головний матеріальний склад
ТВМТЗ Козятин (територіальний відділ матеріально-технічного забезпечення)
ТВМТЗ Конотоп
Відокремлені підрозділи дорожнього підпорядкування
ІОЦ - Інформаційно-обчислювальний центр
МЧ Жмеринка - Механізована дистанція навантажувально-розвантажувальних робіт
ЦЗА - Центральна залізнична автобаза
СДЮШОР - Спеціалізована дитячо-юнацька школа олімпійського резерву
ДФСК - Дорожній фізкультурно-спортивний клуб "Локомотив"
МЦРЗ Хмільник - Медичний центр реабілітації залізничників
ЦПРП - Центр професійного розвитку персоналу
Лінійна лікарня с. Клубівка
Ндет - Київська дитяча залізниця
<i>ДОТ Променистий - Пансіонат, Дитячий оздоровий табір "Променистий"</i>
ДН-6 - Дирекція з будівництва залізнично-автомобільного переходу через р.Дніпро в м.Києві
Санаторій "Світязянка"
ДС - залізнична станція
ВП - відновний поїзд

Фінансові показники (коефіцієнти) діяльності Південно-Західної залізниці

Показник	За даними фінансової звітності						Нормативне значення
	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	01.04.2015	01.07.2015	01.10.2015	
1. Аналіз майнового стану підприємства							
1.1. Коефіцієнт зношеності основних засобів	0,9888	0,9890	0,9915	0,9916	0,9917	0,9918	зменшення
1.2. Коефіцієнт оновлення основних засобів	-	0,0003	0,0012	-	-	-	збільшення
1.3. Коефіцієнт вибуття основних засобів	-	0,0006	0,0004	-	-	-	повинен бути менше ніж коефіцієнт оновлення основних засобів
2. Аналіз ліквідності підприємства							
2.1. Коефіцієнт покриття	0,0838	0,0897	0,3280	0,4384	0,3808	0,3646	> 1
2.2. Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,0267	0,0295	0,2551	0,3886	0,3227	0,3017	0,6 - 0,8
2.3. Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,0029	0,0056	0,0678	0,0901	0,0957	0,0964	> 0, збільшення
2.4. Чистий оборотний капітал, тис. грн	-9921072	-10936368	-9802039	-8180893	-8475844	-8201116	> 0, збільшення
3. Аналіз платоспроможності (фінансової стійкості) підприємства							
3.1. Коефіцієнт платоспроможності (автономії)	0,3174	0,2927	0,3051	0,2930	0,3079	0,3146	> 0,5
3.2. Коефіцієнт фінансування	2,1501	2,4169	2,2779	2,4127	2,2482	2,1783	< 1, зменшення
3.3. Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	-10,93	-10,15	-2,05	-1,28	-1,63	-1,74	> 0,1
3.4. Зменшення/приріст зобовязань, відс.	-	103,82	122,51	105,79	98,36	94,72	< 100 відс., зменшення
3.5. Коефіцієнт маневреності власного капіталу	-1,44	-1,72	-1,19	-0,99	-1,03	-1,00	> 0, збільшення
4. Аналіз ділової активності підприємства							
4.1. Коефіцієнт оборотності активів	-	0,445	0,410	0,452	0,478	0,494	збільшення
4.2. Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	-	0,947	0,911	0,974	1,017	1,104	збільшення
4.3. Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	-	42,071	39,139	39,977	41,409	39,827	збільшення
4.4. Строк погашення дебіторської заборгованості, днів	-	8,557	9,198	2,251	4,347	6,779	зменшення
4.5. Строк погашення кредиторської заборгованості, днів	-	380,002	395,032	92,433	177,032	244,654	зменшення
4.6. Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	-	12,968	10,038	10,224	10,008	10,302	збільшення
4.7. Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача)	-	0,608	0,561	0,633	0,655	0,672	збільшення
4.8. Коефіцієнт оборотності власного капіталу	-	1,458	1,367	1,513	1,559	1,596	збільшення
5. Аналіз рентабельності підприємства							
5.1. Коефіцієнт рентабельності активів	-	0,0031	0,0059	0,0005	0,0011	0,0039	> 0, збільшення
5.2. Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	-	0,0100	0,0198	0,0015	0,0036	0,0125	> 0, збільшення
5.3. Коефіцієнт рентабельності діяльності	-	0,0069	0,0145	0,0010	0,0023	0,0078	> 0, збільшення
5.4. Коефіцієнт рентабельності продукції	-	0,0702	0,0819	0,3329	0,3484	0,3245	> 0, збільшення