

реализации продукции, т. е. оборота капитала, возврата средств предоставленных займы и т. п.

Информация об этих процессах содержится в отчете о движении денежных средств. Поэтому отчет о движении денежных средств является по существу отчетом о движении финансовых ресурсов, находящихся в юридическом распоряжении железной дороги и на его основе можно устанавливать какой же размер финансовых ресурсов капитализирован, т.е. превращен в капитал.

В настоящее время форма этого отчета предполагает выделение нескольких частей, в каждой из которых выделяется поступление и расходование денежных средств, а также определяется размер «чистых денежных средств». Недостатки такой формы отчета, по нашему мнению, в том, что в нем определяются показатели, не имеющие реального содержания, и к тому же некорректное наименование - чистые денежные средства. Несуразность наименования показателя, приемлемая при положительном значении результата, становится некорректной, когда показатель принимает отрицательное значение, поскольку такого в реальности быть не может.

Кроме того, вызывает недоумение отражение как движение денежных средств по текущей деятельности направление их на выплату дивидендов и процентов, поскольку, по нашему мнению, это движение связано с перераспределением финансового результата от производственной деятельности. В разделе движение денежных средств по инвестиционной деятельности отражается приобретение основных средств и нематериальных активов, доходных вложений в материальные ценности. Таким образом, нелогично объединяется вместе движение средств, относящихся к различным видам деятельности: инвестиционной и финансовой.

В связи с высказанным замечанием, полагаем необходимым произвести совершенствование формы отчета о движении денежных средств. По нашему мнению, поскольку этот отчет должен позволять получать данные о вложении финансовых ресурсов в каждый вид деятельности, и раскрывать источники их поступления. В частности, следует разделить отчет на две части: поступление и расходование денежных средств. В первой части отчета надо предусмотреть раскрытие поступления денежных средств от производственной, финансовой деятельности, а также возврат средств, отвлеченных от производства и финансирование из бюджета и других источников. Во второй части отчета о движении денежных средств необходимо показывать их расходование на производственную, финансовую и инвестиционную деятельность, перераспределение прибыли (уплата налогов и

сборов, возврат займов и кредитов), а также отвлечение средств на прочие нужды (выдача кредитов работникам, безвозмездная помощь, недостачи и потери и т. п.).

На основе такого отчета может быть составлена таблица, позволяющая дать характеристику движения денежных средств и оценивать степень их капитализации. Для этой цели в таблице может определяться размер денежных средств, направленных в деятельность приносящую прибыль, как сумма средств, авансированных в производственную деятельность, направленных в финансовые вложения. Степень капитализации финансовых ресурсов предлагается определять как отношение денежных средств, направленных в деятельность приносящую прибыль к величине поступивших денежных средств.

УДК 65.011:656.2

### СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Ворона О. В., здобувач (УкрДАЗТ)*

Українське суспільство, економіка все більше інтегруються у глобальні процеси, становляться частиною світового економічного та інформаційного простору. В розвинених країнах більшість споживачів надають перевагу товарам тих виробників, частиною діяльності яких є значимі соціальні проекти. Принципи соціальної відповідальності є однією із складових успішної стратегії, що зміцнює імідж і репутацію компанії, приваблює клієнтів та утримує найкращих працівників.

Широкі розповсюдження концепції соціальної відповідальності бізнесу обумовлене наступними передумовами: 1) концентрація і централізація капіталу призводять до перерозподілу ролі держави і корпорацій, уряди не можуть без участі бізнесу вирішувати крупні суспільно значущі проблеми; 2) виснаження природних ресурсів вимагає раціонального й економного їх використання, посилення заходів з охорони довкілля; 3) загроза того, що новітні досягнення науки і техніки можуть бути використані на шкоду людині, її фізичному і психічному здоров'ю і самому життю людства; 4) прагнення підприємств до залучення кваліфікованої робочої сили та розвитку людського потенціалу робітників; 5) підвищення вимог споживачів: вони бажать не тільки високої якості товарів і послуг, але й впевненості у відповідальності виробників тощо.

## Економічна теорія та загально-транспортні проблеми

Розглянувши напрямки реалізації соціальної відповідальності одного з найкрупніших суб'єктів господарювання – залізничного транспорту, можна

дійти висновку про існування як позитивних такі негативних моментів (табл.)

Таблиця

*Сильні та слабкі сторони в SWOT-аналізі існуючих напрямків реалізації соціальної відповідальності залізничного транспорту України*

Сильні сторони	Слабкі сторони
Розвиненість мережі медичних, лікувальних та оздоровчих закладів	Недостатність фінансового забезпечення напрямків соціальної відповідальності залізниць
Налагоджена система підготовки та перепідготовки кадрів	Недостатня розвиненість корпоративних програм соціальної відповідальності, нерозвиненість корпоративної культури та етики та, як наслідок, недостатня особова відповідальність виконавців за результати їх виконання
Можливість взаємодії підприємств залізничного транспорту у вирішенні соціальних проблем галузі	Значний рівень корупції на транспорті
Відкритість до змін та обміну досвідом з залізницями інших країн, участь у міжнародних організаціях	Недостатня якість управління соціальним розвитком галузі
Зацікавленість у збереженні кадрового потенціалу галузі	Невиконання у терміни програм, прийнятих на державному та галузевому рівні відносно напрямів реалізації соціальної відповідальності залізниць
Розвинена науково-дослідна інфраструктура галузі	Неефективність системи матеріальної та моральної мотивації, яка не враховує особовий внесок кожного працівника у реалізацію концепції соціальної відповідальності залізничного транспорту
Відповідальність перед персоналом та бюджетом по платежам (відсутність заборгованості)	Складність впровадження заходів соціальної відповідальності, враховуючи ієрархічність та складність організаційної структури галузі
Розвинена маркетингова політика галузі, можливість покращення сервісу обслуговування пасажирів	Низький рівень технологічних змін на підприємствах галузі, переважання третього технологічного устрою у виробництві та низький рівень сучасних технологій
Можливість посилення заходів енергозбереження на підприємствах галузі	Нерозвиненість логістичної інфраструктури
Можливість збільшення транзитного потенціалу залізничної мережі	Зношеність виробничих та невиробничих основних фондів
Можливість збільшення прозорості ціноутворення на послуги залізничного транспорту	Збільшення кредитної заборгованості за позиками, зниження платоспроможності у зв'язку з кризою
Можливість покращення інформатизації перевізного процесу та процесу управління діяльністю залізничного транспорту	Принципові розбіжності з європейським законодавством у галузі залізничного транспорту та протиріччя у вітчизняному законодавстві
Можливість уніфікації перевізних документів	Ускладнена технічна сумісність вітчизняної та закордонної залізничної мережі
Дієвість профспілок щодо захисту інтересів працівників	Непрозорість ціноутворення на послуги залізничного транспорту
Розвинена система доплат та надбавок до заробітної плати, постійне зростання розміру заробітної плати	Невирішеність житлових та санітарно-побутових умов працівників
Можливість впровадження системи загального менеджменту якості на залізницях та промислових підприємствах галузі	Відсутність системного характеру інноваційної діяльності суб'єктів залізничного транспорту

Отримані результати доводять необхідність комплексного вирішення проблем соціальної

відповідальності залізничного транспорту, що є умовою його конкурентоспроможності.