активів; максимальний рівень прибутку підприємства при збереженні рівня ліквідності; підвищення показника фінансової безпеки суб'єкта господарювання [3].

Управління суб'єктом господарювання показує сукупність взаємопов'язаних процесів у плануванні, організації, мотивації та контролі, які в свою чергу забезпечують поставлення та досягнення цілей підприємства в цілому. Найактуальніші проблеми обліку розрахунків з дебіторами в період воєнного стану є:

- Організація обліку розрахунків з дебіторами та її місце в обліковій політиці підприємства;
- Об'єктивна оцінка дебіторської заборгованості;
- Можливість створення та його облік резерву безнадійних боргів;
- Особливості відтворення дебіторської заборгованості на рахунках бухгалтерського обліку.

Таким чином можна впевнено стверджувати, що рівень заборгованості суб'єкта господарювання безпосередньо має вплив на здатність діяти в кризових умовах, а саме в період воєнного стану. Дане питання ставить чітку вимогу, яка полягає у впровадженні дієвого інструментарію оптимізації розміру розрахунків з дебіторами. Для українських підприємств в умовах воєнного стану забезпечення безпечного функціонування, в тому числі шляхом оптимізації рівня дебіторської заборгованості, є основним завданням. Не менш суперечливим є питання вартості, за якою, власне, такий вид заборгованості має бути відображений у фінансовій звітності.

Список використаних джерел:

1. Бутко Н., Погрібняк В. Організація обліку дебіторської заборгованості в управлінні підприємством. Молодий вчений. 2020. № 12 (88), с.110–114.

2. Журавська І. Л. Облік розрахунків з постачальниками та підрядниками. Збірник тез Житомирського аграрного університету. 2017. № 4. с. 56–59.

3. Сидоренко О. О. Визнання, класифікація та окремі аспекти обліку дебіторської заборгованості у суб'єктів господарювання. Інфраструктура ринку. 2019. Вип. 32. с. 449–456.

ЩОДО ВИКОРИСТАННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ ДЛЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ ЯК ВАЖЛИВОЇ СКЛАДОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Мельник Т.С., *д.е.н.,*
Акціонерне товариство «українська залізниця»
Христофор О.В., *к.е.н., доцент,*
Акціонерне товариство «українська залізниця»

В напрямку реалізації плану заходів з реформування залізничного транспорту та впровадження Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки у жовтні 2019 р. в складі товариства було створено відокремлений структурний підрозділ – філія

«Вокзальна компанія» (далі – філія ВК).

Головною метою її діяльності було визначено забезпечення пасажирських перевезень у зоні відповідальності філії ВК, до якої віднесено: забезпечення концентрації пасажирів на території вокзальних комплексів; створення комфортних умов очікування посадки в поїзд, в тому числі для осіб з обмеженими фізичними можливостями; інформаційну підтримку; зручну та зрозумілу навігацію; організоване і безпечне просування пасажирів на посадку; зручну висадку і сервіс після прибуття до кінцевих пунктів поїздки.

При цьому на філію ВК покладено ряд складних завдань в контексті реформування галузі, а саме: забезпечення дотримання стандартів обслуговування, всебічна економія ресурсів, отримання додаткових доходів, підвищення комерційної та інвестиційної привабливості вокзальних комплексів, підготовка вокзальної інфраструктури до лібералізації ринку пасажирських залізничних перевезень. Виконання більшості з цих завдань потребує значного фінансування.

Проте на сьогоднішній день має місце ситуація повної відсутності покриття експлуатаційних витрат вокзалів і вокзальних комплексів доходами від продажу проїзних документів, що призводить до негативних фінансових результатів діяльності філії ВК. Так, за підсумками 2022 р. загальний збиток склав 968,6 млн. грн., у т. ч. збиток від експлуатаційної діяльності – 962,1 млн грн. Контрольними завданнями на 2023 р. прогнозувався загальний збиток на рівні 1 164,4 млн. грн., у т. ч. збиток від експлуатаційної діяльності – 1 286,4 млн. грн. За результатами І кварталу 2023 р. загальний збиток по філії ВК склав 281,8 млн. грн., у т. ч. збиток від експлуатаційної діяльності – 309,7 млн грн.

Відповідно до чинних нормативних документів АТ «Укрзалізниця» до складових вартості проїзного документа на пасажирські перевезення (як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні) входить квиткова частина (інфраструктурна складова) і плацкартна частина (компенсує витрати на підготовку в рейс та обслуговування вагона).

Вокзали є важливою складовою залізничної інфраструктури. Але фактично вокзали, які опосередковано беруть участь у перевізному процесі, несуть витрати на утримання вокзальних комплексів, надання необхідного спектру послуг для пасажирів (як правило, нерентабельних, але обов’язкових), не отримуючи від цього жодних відшкодувань з вартості проїзного документу.

В умовах сьогодення, починаючи з першого дня введення воєнного стану в країні, філією ВК здійснюються безпрецедентні заходи щодо обслуговування на вокзалах громадян України, іноземців, осіб без громадянства, які евакуюються з небезпечних територій, де ведуться активні бойові дії або є загроза ведення бойових дій. Вищезазначені заходи також мають негативний вплив на фінансовий стан філії.

Разом з цим до вартості проїзних документів включено комісійний збір, який стягується для компенсації витрат на здійснення вищезазначених процесів із забезпечення пасажирських перевезень, які перебувають у зоні відповідальності філії ВК та, по суті, є

витратами від експлуатаційної діяльності, або вокзальним збором.

Наразі вокзальний збір на залізничному пасажирському транспорті відсутній. Проте передача частини грошових надходжень у вигляді вокзального збору від продажу проїзних документів в далекому сполученні дозволила би компенсувати експлуатаційні витрати і, таким чином, забезпечувала би позитивний фінансовий результат або, принаймні, беззбитковість функціонування залізничних вокзалів.

Враховуючи це, нами пропонується такий варіант відшкодування витрат філії ВК.

З метою відшкодування частини витрат на утримання вокзальних комплексів необхідно запровадити вокзальний збір на одного відправленого пасажира в далекому сполученні. Для розрахунків використовувати статистичні дані форми періодичної звітності № ЦО-27 «Звіт про відправлених пасажирів».

Розрахункову суму витрат вокзального збору щомісячно передавати філії «Пасажирська компанія» АТ «Укрзалізниця», до складу якої у 2023 р. увійшла філія «Українська залізнична швидкісна компанія», шляхом виписки повідомлення по внутрішньогосподарських розрахунках – без укладання внутрішнього зобов'язання.

В табл. 1 наведено пропонований нами розрахунок ставки вокзального збору, виходячи з якого у 2022 р. філія ВК могла б мати підстави для відшкодування 504,9 млн грн. за фактичної суми понесених експлуатаційних витрат у розмірі 962,1 млн грн.

Згідно з розрахунком в табл. 1 вокзальний збір має бути встановлений не нижче 22,2 грн. без ПДВ; приймаємо на рівні 25 грн. без ПДВ та 30 грн. з ПДВ.

Звідси визначаємо, що для компенсації збитків, понесених філією ВК у 2023 р., у розмірі 1286,4 млн грн. потрібно забезпечити наявність 51 456 тис. відправлених пасажирів за рік (1286,400 млн грн. / 25 грн.).

Таблиця 1 – Розрахунок ставки вокзального збору (на одного відправленого пасажира)

№ з/п	Показник	Розрахункова ставка показника, грн.
1	Вокзальний збір	22,19
В тому числі за елементами витрат		
2	Матеріальні затрати – всього, в т. ч.:	1,66
2.1	Витрати на сировину та основні матеріали	0,55
2.2	Витрати на паливо та електроенергію – разом, в т. ч.:	1,11
2.2.1	Витрати на паливо	0,41
2.2.2	Витрати та електроенергію	0,70
3	Витрати на оплату праці	13,62
4	Відрахування на соціальні заходи	3,00
5	Амортизація	3,02
6	Інші операційні витрати	0,89

Джерело: сформовано авторами з використанням даних звітності № ЦО-27 «Звіт про відправлених пасажирів» за 2023 р.

Механізм відшкодування витрат здійснюватиметься виключно в рамках структури витрат АТ «Укрзалізниця» та не впливатиме на вартість проїзного документу.

Висновок. Проблема зниження рівня збитковості діяльності філії ВК за період її існування набула хронічного характеру. Тому впровадження механізму відшкодування витрат на утримання вокзальних комплексів філіями АТ «Укрзалізниця», що задіяні у перевезенні пасажирів далекого сполучення, з огляду на велику кількість відправлених пасажирів з вокзалів філії та з урахуванням кількості оформлених проїзних документів як через квиткові каси на вокзалах, так і через мережу Інтернет, є нагальним завданням часу та потребує організаційної і методичної підтримки. В майбутньому, після досягнення беззбиткового рівня, очікується, що цей механізм дозволить філії ВК отримувати прибутки, що будуть достатніми для забезпечення її стабільної діяльності та інноваційного розвитку.

ІНТЕГРАЦІЯ ЗАГАЛЬНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ ЯКОСТІ В ДІЯЛЬНІСТЬ ЗАКЛАДІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Горохова М. А., *аспірант*
Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини

В сучасних умовах заклади вищої освіти (ЗВО) приділяють значну увагу питанню забезпечення якості освітніх послуг. При цьому воно є глобальним та універсальним, адже охоплює не лише сферу освіти, а й бізнес, актуальним є не лише для України, а й для багатьох країн світу [3]. З цією метою ЗВО прагнуть відповідати нормам Болонської угоди, критеріям, встановленим Національним агентством з якості вищої освіти, міжнародному стандарту ISO 9001:2015, рейтингам закладів вищої освіти. В основі таких прагнень знаходяться намагання бути конкурентними на ринку освітніх послуг та випускати фахівців, які будуть затребуваними на ринку праці, що стає особливо актуальним в умовах зниження державної підтримки та зростання конкуренції з боку комерційних закладів освіти.

Огляд вітчизняної наукової літератури та нормативно-правових актів з якості освіти показав, що, основним чином, відбувається уникнення термінології, пов’язаної з менеджментом, – управління якістю освіти зводиться лише до її забезпечення. Зарубіжні наукові публікації, присвячені вивченню якості вищої освіти, теж здебільшого базуються на соціології та педагогіці, а не на менеджменті, про що стверджується в [2].

Водночас з цим, науковий та практичний інтерес становить