

УДК 338.4.021.8:656.2]:[658.115:347.2.02](477)(045)
DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2019-6.55>

Потетюєва М.В.

кандидат економічних наук, доцент,
начальник Управління офісом взаємодії з вищим
органом та ревізійною комісією АТ «Укрзалізниця»

РОЛЬ ДИСОНУЮЧИХ АКТИВІВ У СТРУКТУРІ МАЙНОВОГО КОМПЛЕКСУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті визначено роль дисонуючих активів залізничного транспорту з урахуванням особливості утворення майнового комплексу акціонерного товариства «Українська залізниця». Розглянуто поняття непрофільності активів, що є суб'єктивним і пов'язане зі стратегією розвитку. Встановлено, що в структурі майнового комплексу залізничного транспорту є активи, які не можна віднести до категорії «непрофільних активів», оскільки вони є обов'язковими складовими залізничної галузі як стратегічного об'єкта обороноздатності держави. У зв'язку з цим запропоновано категорію «непрофільні активи» розширити та визначити їх як «дисонуючі активи», до яких віднести активи, які не беруть участь в основних видах діяльності залізничного транспорту та не віднесені до допоміжних та додаткових видів діяльності, а призначені для надання послуг (заклади охорони здоров'я, науково-дослідні та проектні організації, заклади культурно-масової та оздоровчої сфери тощо) та виконання загальнодержавних функцій (майнові об'єкти цивільної оборони, матеріальні носії секретної інформації, майнові об'єкти спеціального зв'язку та матеріальний резерв), а також надлишкові активи, які незадіяні в діяльності залізничної галузі.

Ключові слова: активи, майновий комплекс, загальнодержавні функції, непрофільна діяльність, залізничний транспорт, обороноздатність держави.

РОЛЬ ДИССОНИРУЮЩИХ АКТИВОВ В СТРУКТУРЕ ИМУЩЕСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Потетюєва М.В.

В статье определена роль диссонирующей активов железнодорожного транспорта с учетом особенности образования имущественного комплекса акционерного общества «Украинская железная дорога». Рассмотрено понятие непрофильности активов, что является субъективным и связано со стратегией развития. Установлено, что в структуре имущественного комплекса железнодорожного транспорта есть активы, которые нельзя отнести к категории «непрофильных активов», поскольку они являются обязательными в структуре имущественного комплекса железнодорожной отрасли как стратегического объекта обороноспособности государства. В связи с этим предложено категорию «непрофильные активы» расширить и определить их как «диссонирующие активы», к которым отнести активы, которые не участвуют в основных видах деятельности железнодорожного транспорта и не отнесены к вспомогательным и дополнительным видам деятельности, а предназначены для предоставления услуг (учреждения здравоохранения, научно-исследовательские и проектные организации, учреждения культурно-массовой и оздоровительной сферы и другие) и выполнение общегосударственных функций (имущественные объекты гражданской обороны, материальные носители секретной информации, имущественные объекты специальной связи и материальный резерв), а также избыточные активы, незадействованные в деятельности железнодорожной отрасли.

Ключевые слова: активы, имущественный комплекс, общегосударственные функции, непрофильная деятельность, железнодорожный транспорт, обороноспособность государства.

ROLE OF DISCORDANT ASSETS IN THE STRUCTURE OF THE PROPERTY COMPLEX OF RAILWAY TRANSPORT

Potetiueva Maryna

The article defines the role of discordant assets of railway transport taking into account the peculiarities of formation of property complex of joint stock company "Ukrainian Railways" in accordance with the Law of Ukraine "On Specifics of Creating a Public Railway Transportation Public Joint Stock Company". The concept of "non-core assets", which is subjective and related to the development strategy, is considered. Thus, in particular, the assets of service factories and establishments represent only a part of non-core assets, but if they participate in the main activity defined by the strategy, then the specified asset is a core one. It is stated that the core feature of an asset is determined depending on the goals and objectives of the activity, so if the management of such assets is not the business strategy of the organization, then such assets become non-core. It is established that in the structure of the property complex of railway transport there are assets that cannot be classified as "non-core" because they are the mandatory components of the railway industry as a strategic object

of the national defense capability. In this regard, it is proposed to expand the category of "non-core assets" and define them as "discordant assets". Discordant assets of railway transport are assets that do not participate in the main types of railway activity and are not classified as ancillary or additional activities, but are intended to provide services (healthcare institutions, R&D and project organizations, cultural and recreational institutions, housing, corporate paramilitary security, etc.) and performance of national functions (property objects of civil defense, physical storage of secret information, property objects of special communication and reserves), as well as surplus assets not involved in the railway industry.

Keywords: assets, property complex, national functions, non-core activities, railway transport, national defence capability.

Постановка проблеми. Для залізничного транспорту проблема реструктуризації активів є вкрай актуальною, так як в них ще з радянських часів зібрані на балансі всі комплекси, що забезпечують процеси перевезень, а також допоміжні виробництва та соціальні об'єкти. Проте в сучасних умовах господарювання така багатогалузева та специфічно складна система організації виробництва показала свою неконкурентоспроможність. Основна діяльність залізничного транспорту, орієнтація на підвищення якості транспортних послуг, сьогодні має зайві та неефективно працюючі підрозділи. Це обумовлює необхідність зміни структури управління активами та пошук оптимальних шляхів щодо ефективного управління непрофільними активами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням питання активів займалися зарубіжні та вітчизняні вчені. Зокрема, В. Новіков визначає активи як «власність фізичної або юридичної особи, що має грошову оцінку і приносить при виробничій або комерційній діяльності прибуток» [1, с. 21]. Інші економісти (В. Рижиков, В. Золотогоров) вказують на те, що «активи – це власність юридичної особи (підприємства), що має грошову вартість, яку підприємство може використати для здійснення підприємницької діяльності» [3, с. 204]. Такої ж думки дотримується і Р. Кох, зазначаючи, що «активи підприємства – це все, що є його власністю та відображено в балансі» [2, с. 148]. Згідно з принципами Міжнародних стандартів фінансової звітності, активи – це ресурси, контрольовані компанією, що виникли в результаті минулих подій, від яких компанія очікує економічну вигоду в майбутньому.

У зв'язку з цим, особливого значення набуває питання визначення сутності категорії «активи», оскільки в економічній літературі їх часто отожднюють з такими категоріями як власність, нерухомість, майно, майновий потенціал, економічні ресурси, капітал тощо, а також розділення активів компанії, з урахуванням їх віднесення до основного та неосновного (непрофільного) виду діяльності.

Постановка завдання. Метою статті є визначення ролі дисонуючих активів у складі майнового комплексу залізничного транспорту з урахуванням непрофільних активів, які напряму не відносяться до основного виду діяльності та не є складовими перевізного процесу галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Акціонерне товариство «Українська залізниця» являє собою складне багатогалузеве господарство та має у своїй структурі достатньо розвинену мережу підрозділів, що займаються неосновним (непрофільним) видом діяльності. Непрофільні види діяльності займають помітну частку в економічних показниках роботи компанії. При цьому необхідно особливо підкреслити, що в цілому, за цим видом робіт, залізнична галузь в основному несли значні витрати, оскільки більшість з них нерентабельні або малорентабельні і виконують свої функції лише за

рахунок фінансування їх діяльності із доходів, отриманих від основної діяльності (перевезення).

До переходу на ринкові відносини проблема фінансування непрофільної діяльності та її рентабельність компенсувалась високою прибутковістю від основної діяльності. Перехід до нової форми господарювання – акціонерного товариства, питанню оптимізації витрат приділяється все більшого значення. Разом з тим слід підкреслити, що при розгляді проблеми малоприбутковості і збитковості послуг, що надаються підрозділами непрофільної діяльності, потрібно враховувати, що багато видів послуг, які надаються ними, тісно пов'язані з основними видами діяльності залізничного транспорту і дають системний ефект щодо якості транспортних послуг і ефективності роботи компанії в цілому.

У зв'язку з цим, особливого значення набуває питання розділення активів компанії, з урахуванням їх віднесення до основного та неосновного (непрофільного) виду діяльності.

І. Бланк та В. Новіков відмічають, що важливою характеристикою активів вважається їх здатність приносити прибуток, так як рівень прибутковості активів в процесі операційної чи інвестиційної діяльності є показником, що характеризує ефективність управління активами [1; 4]. Зокрема, І. Бланк використовує для характеристики цієї здатності активів більш конкретне вираження – «здатність генерувати дохід», тобто породжувати, утворювати дохід, що означає прибутковість від використання активів у процесі ефективного управління за певних умов. Але необхідно відзначити, що ця здатність генерації доходу належить активам як економічним ресурсам, що володіють продуктивністю. З цього випливає, що властивістю продуктивності володіє не вся сукупність сформованих підприємством активів, а тільки та їх частина, яка задіяна в операційному процесі.

Таким чином, здатність приносити дохід і продуктивність є важливими характеристиками як об'єкта управління, що відрізняють активи від інших економічних категорій: майна, бухгалтерського балансу, власності.

На сьогодні законодавчо не визначено категорію «непрофільні активи». У зв'язку з цим, існують різні трактування даної категорії, проте всі вони зводяться до того, що непрофільні активи – це активи, які беруть участь в неосновних для організації видах діяльності.

Разом з тим, категорія «непрофільні активи» в економічній літературі зустрічається досить рідко, а в нормативно-правових актах, сучасному бухгалтерському обліку та звітності інформація про непрофільні активи відсутня.

Поняття непрофільності активу є суб'єктивним і пов'язане зі стратегією розвитку організації, у той же час активи обслуговуючих виробництв і господарств, представляють лише складову частину непрофільних активів. Якщо розглянутий актив бере участь в основній діяльності, що визначається стратегією, то він є

для даного власника профільним. Таким чином, профільність активу визначається залежно від розуміння власником таких активів, цілей і завдань своєї діяльності. А якщо управління активами не є бізнес-стратегією організації, то такі активи стають непрофільними.

Крім того до непрофільних активів слід також віднести, по-перше, виробничі активи, від яких не очікується економічна вигода в майбутньому, і, по-друге, активи, які використовуються в діяльності, що істотно відрізняється від основної, не пов'язані з нею технологічно і не обслуговують її.

Затверджена наглядовою радою товариства Стратегія акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019-2023 роки включає розділ щодо непрофільної діяльності товариства. Зокрема визначено, що у структурі товариства є великий блок закладів, які надають послуги, що входять до соціального пакету працівника та забезпечують перевагу компанії серед роботодавців. До його складу входять заклади охорони здоров'я, центр професійного розвитку, пансіонати, санаторії, профілакторії, дитячі оздоровчі табори, дитячі залізничні, фізкультурно-оздоровчі клуби, рекреаційні об'єкти, житлові фонди та інші об'єкти соціально-культурного призначення.

Під час прийняття рішень щодо впорядкування непрофільних активів має бути врахована соціальна привабливість товариства. Метою є визначення тих соціальних послуг та закладів, які є найбільш важливі для працівників, та надання таких послуг у найбільш ефективний спосіб.

Стратегічні ініціативи щодо соціального блоку, серед іншого включають розробку програм оптимізації соціальних об'єктів, розпродажу невідповідного майна та пошук можливостей для створення громадської організації зі спільного розвитку з потенційними донорами та інвесторами об'єктів соціальної інфраструктури.

Крім того, програмою впорядкування непрофільних активів визначено, що товариство має велику кількість активів та видів діяльності, які напряму не є елементами перевізного процесу, а їх впорядкування є ключовим при оптимізації витрат.

Під час реалізації стратегії буде розроблено програму впорядкування непрофільних активів, яка включатиме:

- критерії віднесення активів та діяльності до непрофільних;
- оцінку важливості цього активу чи виду діяльності для забезпечення діяльності товариства;
- методику прийняття рішення щодо оренди, продажу, концентрації або списання непрофільних активів та розробку критеріїв оцінки економічної ефективності при відмові від володіння певним активом чи здійснення цього виду діяльності або альтернативи придбання відповідних товарів чи послуг.

Необхідно пам'ятати, що залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якого є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави. Отже, безперерйна робота залізничного транспорту сприяє недопущенню негативних економічних та соціальних наслідків, що може негативно вплинути на обороноздатність держави в умовах збройного конфлікту.

Крім того, залізничний транспорт є безпосереднім учасником процесу забезпечення військових перевезень, а також він є відповідальним зберігачем матеріальних цінностей державного резерву.

Під час формування статутного капіталу акціонерного товариства «Українська залізниця» [5; 6] все майно підприємств залізничного транспорту було розділено на три групи, відповідно до методичних рекомендацій щодо визначення критеріїв віднесення майна до статутного капіталу акціонерного товариства «Українська залізниця», затверджених наказом Укрзалізничці від 31.01.2013 № 004-Ц/од.

Зокрема до третьої групи були віднесені об'єкти, що мають загальнодержавне значення, а саме:

1) майнові об'єкти цивільної оборони (будівлі і споруди з належним до них обладнанням, пристроями та комунікаціями);

2) матеріальні носії секретної інформації, що складаються з матеріальних об'єктів, в тому числі фізичні поля, в яких відомості, що становлять державну таємницю, відображені у вигляді текстів, знаків, символів, образів, сигналів, технічних рішень, процесів тощо, відповідно до абзацу 11 статті 1 закону «Про державну таємницю» [7];

3) спеціальний зв'язок, призначений для захисту державних інформаційних ресурсів, до яких відноситься інформація, яка є власністю держави та необхідність захисту якої визначено законодавством. Крім того він:

– забезпечує управління державою та залізничним транспортом в мирний час та в умовах надзвичайного і воєнного стану, забезпечує додержання вимог законодавства з питань захисту інформації, яка містить державну таємницю;

– здійснюється шляхом передавання, випромінювання та/або приймання знаків, сигналів, письмового тексту, зображень та звуків або повідомлень, які містять інформацію з обмеженим доступом, по радіо, провідних, оптичних або інших електромагнітних системах з використанням засобів криптографічного та/або технічного захисту інформації з додержанням вимог законодавства щодо її захисту;

4) матеріальний резерв, який включає запаси матеріальних цінностей державного (мобілізаційного) резерву, створеного на підприємствах залізничного транспорту на підставі мобілізаційних завдань (замовлень) та затверджених відповідних номенклатур і норм накопичення, і утримуються ними згідно з договорами відповідального зберігання.

Зазначене державне майно було закріплено за товариством з метою забезпечення його утримання та функціонування.

Таким чином, можна стверджувати, що в структурі активів акціонерного товариства «Українська залізниця» є активи, які не можна віднести до категорії «непрофільних активів», оскільки зазначені активи є обов'язковими складовими залізничного транспорту, як стратегічного об'єкта обороноздатності держави. У зв'язку з цим запропоновано категорію «непрофільні активи» розширити, та визначити їх як «дисонуючі активи» товариства. До складу дисонуючих активів товариства включити:

1) активи, які не беруть участь в основних видах діяльності залізничного транспорту та не віднесені до

допоміжних та додаткових видів діяльності, а призначені для надання послуг (заклади охорони здоров'я, науково-дослідні та проектні організації, заклади культурно-масової та оздоровчої сфери, житлові фонди, організація відомчої охорони тощо);

2) активи призначені для виконання загальнодержавних функцій (майнові об'єкти цивільної оборони, матеріальні носії секретної інформації, майнові об'єкти спеціального зв'язку та матеріальний резерв);

3) надлишкові активи, які незадіяні в діяльності товариства.

Класифікація дисонуючих активів залізничного транспорту наведена в таблиці.

Необхідно зазначити, що виділення дисонуючих активів пов'язано з тим, що залізничний транспорт обтяжений даними об'єктами, витрати на утримання яких є достатньо високими у порівнянні з рівнем залізничних тарифів. В існуючій системі управління ці об'єкти виконують важливі соціально-допоміжні та загальнодержавні функції, проте вони є чималим фінансовим тягарем для всієї галузі. Так за останні роки на утримання дисонуючих активів було витрачено більше 2,5 млрд. грн.

Різноманітність непрофільних активів не залишає місця для уніфікації порядку управління ними,

оскільки він залежить від тих завдань, які поставлені перед керівництвом компанії.

В основному виділяють такі основні цілі реорганізації непрофільних активів корпоративних структур:

– підвищення ефективності основного бізнесу за рахунок оптимізації витрат на утримання об'єктів непрофільних активів;

– забезпечення прозорості бізнесу;

– концентрація організаційних ресурсів на управлінні основними видами діяльності.

Основними завдання реорганізації на першому етапі є зниження витрат на допоміжні виробництва і невиробничі об'єкти. У першу чергу корпоративні структури позбавляються від підрозділів, що безпосередньо не відносяться до основного виробництва, а саме:

– будівельних підрозділів;

– сільськогосподарських підрозділів;

– об'єктів комунального господарства;

– об'єктів соціальної сфери.

На другому етапі виведення непрофільних активів вже не стільки має на меті зниження витрат, скільки дозволяє компанії зосередитись на основній діяльності і забезпечити отримання якісних конкурентоспроможних послуг. У цих умовах основне завдання не виділення активів, а те, як при цьому організовано

Таблиця. Класифікація дисонуючих активів залізничного транспорту

Найменування ознаки	Види активів
За видами активів	<i>непрофільні активи</i> (заклади охорони здоров'я, науково-дослідні та проектні організації, заклади культурно-масової та оздоровчої сфери, житлові фонди, організація відомчої охорони тощо)
	<i>загальнодержавні активи</i> (майнові об'єкти цивільної оборони, матеріальні носії секретної інформації, майнові об'єкти спеціального зв'язку та матеріальний резерв)
	<i>надлишкові активи</i>
За підрозділами	колійні машинні станції
	кар'єри та щебеневі заводи
	шпалопросочувальні заводи
	господарство лісозахисних насаджень
	об'єкти культури
	спортивні об'єкти
	санітарно-оздоровчі об'єкти
	заклади охорони здоров'я
	заклади освіти
	будівельні організації
	сільськогосподарські об'єкти
	малодіяльні залізничні лінії
	об'єкти відомчої воєнізованої охорони
	видавничі центри та друкарні
інші невиробничі об'єкти	
За вибором стратегії управління	дисонуючі активи, як додатковий вид бізнесу
	дисонуючі активи, що підлягають реструктуризації
За видами послуг	соціально-значимі послуги
	послуги житлово-комунального господарства
	соціально-культурні послуги
	послуги з охорони споруд, будівель та об'єктів залізничного транспорту
	послуги відомчої охорони із супроводу поїздів
	послуги пральних комплексів
	послуги з прибирання вокзалів та прилеглих територій
	послуги з прибирання виробничих та побутових об'єктів
	послуги з прибирання та миття пасажирських вагонів
	послуги з нагляду за зеленими насадженнями
	послуги з очищення вантажних вагонів та пропарювання цистерн.

управління ними, і яким чином збудовані взаємовідносини між видами бізнесу. У зв'язку з цим особливого значення набуває перехід до організації забезпечення основного бізнесу послугами дочірніх підприємств, що забезпечують діяльність корпорації.

На третьому етапі підвищення інвестиційної привабливості бізнесу, виведення непрофільних активів стає одним з найбільш актуальних рішень, оскільки корпоративна структура повинна показати інвесторам готовність нарощувати прибуток і оптимізувати структуру капіталу. Виведення непрофільних активів у великих корпоративних структурах направлено на підвищення акціонерної вартості та інвестиційної привабливості як основного бізнесу, так і непрофільних видів діяльності.

З цих позицій, виділення непрофільних активів виступає інструментом підвищення ефективності бізнесу і сприяє переходу до сталого розвитку. Рішення щодо використання дисонуючих активів акціонерного товариства «Українська залізниця» повинні прийматися на основі результатів економічного аналізу з урахуванням розвитку галузі.

Висновки з проведеного дослідження. Дане дослідження дозволяє зробити висновок, що під

непрофільними активами слід розуміти активи виробничого та невиробничого призначення, які використовуються в діяльності організації, від яких у майбутньому не очікується економічна вигода, а також активи, що беруть участь в неосновному виді діяльності, які підлягають реструктуризації. У той же час для залізничного транспорту, який виконує зокрема функції забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави запропоновано використовувати категорію «дисонуючі активи». До даної категорії включити активи, які не беруть участь в основних видах діяльності залізничного транспорту та не віднесені до допоміжних та додаткових видів діяльності, а призначені для надання послуг та виконання загальнодержавних функцій (майнові об'єкти цивільної оборони, матеріальні носії секретної інформації, майнові об'єкти спеціального зв'язку та матеріальний резерв), а також надлишкові активи, які незадіяні в діяльності залізничної галузі. Подальшого дослідження потребує проблема особливостей виділення дисонуючих активів з метою фінансового оздоровлення та платоспроможності основної діяльності залізничного транспорту.

1. *Практическая рыночная экономика. Толкование 4000 терминов : словарь / В.А. Новиков ; Академия педагогических и социальных наук, Московский психолого-социальный ин-т. Москва : Флинта, 1999. 371 с.*

2. *Менеджмент и финансы от А до Я / Р. Кох ; пер. В. Швецов ; общ. Ред. Ю.Н. Каптуревский. Санкт Петербург : Питер, 1999. 496 с.*

3. *Экономический справочник руководителя предприятия / сост. В.С. Рыжиков, В.Г. Золотоголов, С.В. Рыжиков. Ростов-на-Дону : Феникс, 2000. 320 с.*

4. *Blank I.A. Управление активами и капиталом предприятия. Киев : Эльга : Ника-Центр, 2003. 446 с.*

5. *Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України від 23.02.2012 № 4442-VI / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17> (дата звернення: 09.04.2019).*

6. *Про утворення акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF> (дата звернення: 09.04.2019).*

7. *Про державну таємницю : Закон України від 21 січ. 1994 р. № 3855-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3855-12>*

1. *Novikov V.A. Prakticheskaya rynochnaya ekonomika. Tolkovanie 4000 terminov : slovar' [Practical market economy. Interpretation of 4,000 terms: vocabulary]. Akademiya pedagogicheskikh i social'nyh nauk, Moskovskij psihologo-social'nyj in-t. Moskva : Flinta, 1999. 371 s. (in Russian)*

2. *Koh R. Menedzhment i finansy ot A do Ya [Management and finance from A to Z], per. V. Shvecov ; obshch. red. Yu.N. Kapturevskij. Sankt Peterburg : Piter, 1999. 496 s. (in Russian)*

3. *Ryzhikov V.S., Zolotogorov V.G., Ryzhikov S.V. Ekonomicheskij spravochnik rukovoditelya predpriyatiya. Rostov-na-Donu : Feniks, 2000. 320 s. (in Russian)*

4. *Blank I.A. Upravlenie aktivami i kapitalom predpreyatiya [Asset and capital management]. Kiev : Elga : Nika-Centr, 2003. 446 s. (in Russian)*

5. *Pro osoblyvosti utvorenniya aktsionernoho tovarystva zaliznychnoho transportu zahal'noho korystuvannya : Zakon Ukrayiny vid 23.02.2012 # 4442-VI / Verkhovna Rada Ukrayiny. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17> (accessed 9 April 2019).*

6. *Pro utvorenniya aktsionernoho tovarystva «Ukrayins'ka zaliznytsya»: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 25.06.2014 # 200. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF> (accessed 09 April 2019).*

7. *Pro derzhavnu tayemnytsyu: Zakon Ukrayiny vid 21 sich. 1994 r. # 3855-XII. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3855-12> (accessed 24 November 2019).*

E-mail: marina11176@ukr.net