

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ МІСЬКОГО**

**ГОСПОДАРСТВА імені О. М. БЕКЕТОВА**

**Навчально-науковий інститут економіки і менеджменту**

**Кафедра економіки та маркетингу**

## **Пояснювальна записка**

до кваліфікаційної роботи

перший (бакалаврський)

(рівень вищої освіти)

на тему «Аналіз фінансового стану підприємства та шляхи його  
поліпшення»

Виконав: здобувачка 4 курсу, групи Е 2022-1

спеціальності 051 – Економіка

освітня програма «Економіка»

(шифр та назва)

Єва ЛАПЄЄВА

Керівник

Ганна ЖОВТЯК

**Харків – 2026**

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ІМЕНІ О.М. БЕКЕТОВА**

(повне найменування закладу вищої освіти)

Факультет	<u>ННІ ЕіМ</u>
Кафедра	<u>економіки та маркетингу</u>
Рівень вищої освіти	<u>перший (бакалаврський)</u>
Спеціальність	<u>051 Економіка</u>
	(шифр і назва)
Освітня програма	<u>Економіка</u>

**Завідувач кафедри**

**ЗАТВЕРДЖУЮ**  
доцент, канд.екон.наук  
Наталя МАТВЄЄВА  
«19» травня 2026 року

**ЗАВДАННЯ**

**НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ**

Лапєєвій Єві Артурівні

(прізвище, ім'я та по батькові)

1. Тема роботи	«Аналіз фінансового стану підприємства та шляхи його поліпшення»
керівник роботи	Жовтяк Ганна Анатоліївна, канд.екон.наук, доцент
затверджені наказом вищого навчального закладу від «19» травня 2026 року № 428-03	
2. Строк подання роботи здобувачем	<u>17.06.2026 р.</u>
3. Вихідні дані до роботи: Фінансова і статистична звітність підприємств. Нормативно-правова база здійснення господарської діяльності в Україні. Теоретичні та практичні розробки провідних фахівців у галузі економічного аналізу й економіки підприємства.	
4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити): Вступ Розділ 1. Теоретичні аспекти аналізу фінансового стану підприємства Розділ 2. Аналіз фінансового стану підприємства АТ «Українська залізниця» Розділ 3. Напрями поліпшення фінансового стану підприємства Висновки Список використаних джерел Перелік графічного матеріалу	
5 Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень): 1. Структурна схема кваліфікаційної роботи 2. Теоретичні аспекти аналізу фінансового стану підприємства 3. Характеристика діяльності АТ «Українська залізниця» 4. Аналіз фінансового стану підприємства 5. Аналіз фінансових результатів діяльності підприємства 6. Стратегічні напрями розвитку АТ «Укрзалізниця» 7. Висновки 8. Перелік апробацій результатів дослідження	

6. Дата видачі завдання «19» травня 2026 р.

### КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної (бакалаврської) роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Розробка плану роботи, ознайомлення з літературними джерелами за темою	19.05.2026 – 25.05.2026	
2	Написання теоретико-методичної частини кваліфікаційної роботи	19.05.2026 – 25.05.2026	
3	Написання розрахунково-аналітичної частини кваліфікаційної роботи	26.05.2026 – 08.06.2026	
4	Написання рекомендаційної частини кваліфікаційної роботи	09.06.2026 – 16.06.2026	
5	Оформлення пояснювальної записки, підготовка графічного матеріалу	12.06.2026 – 16.06.2026	
6	Проходження перевірки на ознаки плагіату, попередній захист і отримання рецензії	17.06.2026 – 25.06.2026	
7	Захист кваліфікаційної роботи	26.06.2026	

## АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «Аналіз фінансового стану підприємства та шляхи його поліпшення» містить 58 с., 3 рис., 12 табл., 27 джерел.

Дослідження присвячено вивченню фінансового стану підприємства залізничної галузі та розробці напрямків його поліпшення. *Об'єктом кваліфікаційної роботи* виступають процеси дослідження та вдосконалення фінансового стану суб'єкта залізничної галузі. *Предметом кваліфікаційної роботи* є теоретико-методичні основи та прикладні аспекти аналізу й покращення фінансового стану підприємства транспортної галузі. *Метою кваліфікаційної роботи* є розроблення теоретичних засад і практичних рекомендацій щодо аналізу та покращення фінансового стану підприємства транспортної галузі. *Методи дослідження*, які були застосовані при виконанні кваліфікаційної роботи: табличний і графічний аналіз, методи аналізу та синтезу, порівняння, групування, деталізації та рядів динаміки.

У кваліфікаційній роботі розглянуто теоретичні основи дослідження фінансового стану залізничного підприємства. Проаналізовано фінансовий стан конкретного підприємства. Запропоновано стратегічні напрями вдосконалення фінансових результатів та розвитку потенціалу АТ «Укрзалізниця», зокрема окреслено ключові чинники підвищення фінансової стійкості компанії та концептуальні основи її технологічної модернізації. На основі результатів аналізу фінансового стану підприємства за 2023–2025 роки було ідентифіковано основні структурні проблеми, зокрема зниження коефіцієнта фінансової автономії, зростання залежності від позикового капіталу та критичний рівень зносу рухомого складу, що дозволило визначити пріоритетні напрями управлінського впливу. У виконанні поставлених завдань було сформовано комплекс із шести стратегічних напрямів розвитку – цифровізація та автоматизація, розвиток контейнерних і мультимодальних перевезень,

модернізація рухомого складу, диверсифікація доходів, євроінтеграція та державно-приватне партнерство, які дозволили визначити очікувані ефекти від їх реалізації. Це стало підґрунтям для розробки прогнозних показників діяльності компанії на 2026–2030 роки, які можуть бути трансформовані в конкретні управлінські рішення та враховані при формуванні довгострокової стратегії розвитку залізничної галузі України в цілому.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛІКВІДНІСТЬ, ПЛАТОСПРОМОЖНІСТЬ, ФІНАНСОВИЙ СТАН, ФІНАНСОВА СТІЙКІСТЬ, РЕНТАБЕЛЬНІСТЬ**

## ABSTRACT

The qualification work on the topic "Analysis of the company's financial position and ways to improve it" contains 58 pages, 3 figures, 12 tables, 27 sources.

The research is devoted to studying the financial condition of a railway industry enterprise and developing directions for its improvement. *The object of the qualification work* is the processes of research and improvement the financial condition of a railway industry entity. *The subject of the qualification work* is the theoretical and methodological foundations and applied aspects of analysing and improving the financial condition of a transport industry enterprise. *The purpose of the qualification work* is to develop theoretical principles and practical recommendations for analysing and improving the financial condition of a railway enterprise. *Research methods*, which were applied when performing the qualification work: tabular and graphical analysis, methods of analysis and synthesis, comparison, grouping, detailing and series of dynamics.

In qualifying work the theoretical foundations of the study of the financial condition of a railway enterprise. The financial condition of a specific enterprise has been analysed. Strategic directions for improving the financial results and developing the potential of JSC "Ukrzaliznytsia" have been proposed, in particular, the key factors for enhancing the company's financial stability and the conceptual foundations of its technological modernisation have been outlined. Based on the results of the financial condition analysis for 2023–2025, the main structural problems were identified, including a decline in the financial autonomy ratio, growing dependence on borrowed capital, and a critical level of rolling stock depreciation, which allowed priority areas of managerial influence to be determined. Within the framework of the tasks set, a set of six strategic development directions was formed – digitalisation and automation, development of containers and multimodal transportation, rolling stock modernisation, income diversification, European integration, and public-private partnership – which allowed the expected effects of their implementation to be determined. This provided

the basis for developing forecast performance indicators for the company for 2026–2030, which can be transformed into specific managerial decisions and considered when forming the long-term development strategy of the Ukrainian railway industry.

**KEYWORDS: LIQUIDITY, SOLVENCY, FINANCIAL CONDITION, FINANCIAL STABILITY, PROFITABILITY**

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	9
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ АНАЛІЗУ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА .....	11
1.1 Сутність, значення та інформаційна база аналізу фінансового стану підприємства .....	11
1.2 Методичні засади до оцінки фінансового становища підприємства.....	15
1.3 Особливості аналізу фінансового стану підприємства в умовах воєнного стану.....	19
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» .....	23
2.1 Характеристика підприємства залізничної галузі.....	23
2.2 Аналіз ліквідності та платоспроможності підприємства .....	28
2.3 Аналіз фінансових результатів та ділової активності АТ «Українська залізниця».....	37
РОЗДІЛ 3 НАПРЯМКИ ПОЛПШЕННЯ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА .....	44
3.1 Актуальність проблеми реформування залізничного транспорту України.....	44
3.2 Стратегічні напрями вдосконалення фінансових результатів та розвитку потенціалу АТ «Укрзалізниця».....	46
ВИСНОВКИ.....	51
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	55
ПЕРЕЛІК ГРАФІЧНОГО МАТЕРІАЛУ .....	58

## ВСТУП

Сучасне економічне середовище висуває підвищені вимоги до фінансової спроможності підприємств, їхньої стійкості та гнучкості в умовах мінливої кон'юнктури ринку. У зв'язку з цим оцінка фінансового стану суб'єктів господарювання виступає невід'ємним елементом управлінської діяльності, що дає змогу виявляти слабкі місця, відстежувати динаміку розвитку та формувати стратегічні орієнтири. Регулярний і всебічний моніторинг фінансових показників забезпечує керівництву підприємства необхідну інформаційну основу для прийняття виважених рішень, утримання ринкових позицій та збереження стабільності в періоди економічних потрясінь.

Особливої значущості це питання набуває стосовно підприємств державної форми власності, що мають стратегічне значення для національної економіки. Серед них чільне місце посідає Укрзалізниця – провідний оператор залізничного транспорту України, який здійснює масштабні вантажні та пасажирські перевезення і є одним із системоутворюючих елементів транспортної інфраструктури держави. В умовах воєнних дій, глибоких економічних дисбалансів, зростання цін та нагальної потреби в оновленні основних фондів проблематика фінансового забезпечення діяльності підприємства набуває критичного значення.

Комплексний фінансовий аналіз охоплює оцінку ліквідності, платоспроможності, фінансової стійкості, ділової активності та рентабельності, що в сукупності дає можливість скласти об'єктивне уявлення про реальний стан справ на підприємстві та виявити чинники, що стримують його розвиток.

Вивчення проблем фінансового стану Укрзалізниці та пошук дієвих шляхів його поліпшення становить значний науково-практичний інтерес. Отримані результати можуть слугувати основою для прийняття ефективних управлінських рішень, раціоналізації витрат, удосконалення механізмів фінансового менеджменту та зміцнення довгострокової стабільності підприємства.

Метою кваліфікаційної роботи є розроблення теоретичних засад і практичних рекомендацій щодо аналізу та покращення фінансового стану підприємства транспортної галузі.

Реалізація зазначеної мети передбачає вирішення таких завдань: розкрити теоретичні засади аналізу фінансового стану підприємства; систематизувати методичні підходи до його оцінки; здійснити аналіз ключових фінансово-економічних показників діяльності підприємства; провести оцінку ліквідності, платоспроможності, фінансової стійкості та рентабельності; встановити основні проблеми, що негативно позначаються на фінансовому стані підприємства; розробити конкретні пропозиції щодо підвищення ефективності діяльності та покращення загального стану підприємства.

Об'єктом кваліфікаційної роботи виступають процеси дослідження та вдосконалення фінансового стану суб'єкта залізничної галузі.

Предметом кваліфікаційної роботи є теоретико-методичні основи та прикладні аспекти аналізу й покращення фінансового стану підприємства транспортної галузі.

Методи дослідження, які були застосовані при виконанні кваліфікаційної роботи: табличний і графічний аналіз, методи аналізу та синтезу, порівняння, групування, деталізації та рядів динаміки.

Інформаційну базу дослідження становлять фінансова звітність Укрзалізниці, праці вітчизняних і зарубіжних науковців, відповідні нормативно-правові документи, офіційні статистичні матеріали та інші релевантні джерела економічної інформації.

Результати досліджено впроваджено в тезах доповідей:

Лапєєва Є.А. Актуальні проблеми реформування залізничного транспорту України / Є.А. Лапєєва // Матеріали ХІХ Всеукраїнської науково-технічної конференції здобувачів вищої освіти «Сталий розвиток міст: поствоєнний період» (91-ї науково-технічної конференції ХНУМГ ім. О. М. Бекетова) : в 5-и ч. / Ч. 4. – Харків : ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2026. 303 с URL: [https://epmg.kname.edu.ua/images/Conference/2026/C.4%20Ekonomika%20i%20menedzment\\_26.pdf](https://epmg.kname.edu.ua/images/Conference/2026/C.4%20Ekonomika%20i%20menedzment_26.pdf)

# РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ АНАЛІЗУ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА

## 1.1 Сутність, значення та інформаційна база аналізу фінансового стану підприємства

Фінансовий аналіз посідає центральне місце в системі управління підприємством та є невід'ємною складовою аудиторської діяльності. Широке коло зацікавлених осіб – від керівників до зовнішніх контрагентів – систематично звертається до аналітичних інструментів для формування обґрунтованих висновків щодо стану справ на підприємстві. Зокрема, власники бізнесу прагнуть забезпечити зростання віддачі від вкладених коштів і зміцнити позиції компанії на ринку, тоді як фінансові установи та інвестори намагаються убезпечити себе від можливих втрат при наданні позик чи здійсненні вкладень. Від того, наскільки глибоким і точним є аналітичне підґрунтя, безпосередньо залежить якість та ефективність управлінських рішень, що приймаються [1,17].

Реформування системи бухгалтерського обліку, зокрема впровадження оновленого Плану рахунків та адаптація облікових форм до міжнародних стандартів, поставили на порядок денний необхідність перегляду підходів до фінансового аналізу. Сучасні ринкові реалії вимагають методичного інструментарію, здатного забезпечити надійну оцінку потенційних партнерів, рівня фінансової стійкості суб'єктів господарювання, їхньої активності та результативності ведення бізнесу [2].

Ключовим, а нерідко й єдино доступним джерелом відомостей про фінансово-господарську діяльність контрагента є публічна бухгалтерська звітність. Вона формується на підставі узагальнених даних фінансового обліку та виконує роль своєрідного «містка» між підприємством і зовнішнім світом діловими партнерами, інвесторами та широким суспільством, зацікавленим у прозорості його діяльності [5].

Коло суб'єктів, які звертаються до результатів фінансового аналізу, є досить широким і охоплює дві основні категорії. Перша – це ті, хто має пряму матеріальну зацікавленість у результатах діяльності підприємства: засновники та акціонери, банківські установи, постачальники товарів і послуг, покупці, фіскальні органи, а також найманий персонал і менеджмент компанії [1].

Кожна з перелічених сторін формує власний запит до фінансової інформації. Акціонери насамперед відстежують динаміку частки власного капіталу та оцінюють, наскільки раціонально керівництво розпоряджається наявними ресурсами. Банки та постачальники зосереджуються на питаннях доцільності надання або пролонгації кредитних ліній, прийнятних умовах фінансування та надійності гарантій повернення коштів. Для тих, хто лише розглядає можливість входження до бізнесу як інвестор чи кредитор, першочерговим є питання перспективності та вигідності такого кроку [4].

Друга категорія – це сторони, які не мають безпосереднього економічного інтересу в діяльності підприємства, проте в силу професійних або договірних зобов'язань покликані представляти та захищати інтереси першої групи. Йдеться про аудиторські компанії, фінансових консультантів, фондові біржі, юридичних радників, засоби масової інформації, галузеві об'єднання та представників трудових колективів [1].

Слід зазначити, що в окремих аналітичних ситуаціях бухгалтерська звітність не може повною мірою задовольнити інформаційні потреби дослідника. Деякі категорії користувачів, зокрема внутрішній менеджмент та аудитори, мають доступ до розширеної бази даних – матеріалів управлінського та оперативного обліку. Однак для більшості зовнішніх аналітиків річна та проміжна звітність залишається головним і часто єдиним доступним інформаційним ресурсом [5].

Фінансовий аналіз покликаний насамперед створити надійне інформаційне підґрунтя для вироблення та прийняття зважених управлінських рішень. Ключові напрями, що охоплює аналіз фінансового стану підприємства, наведено на рис. 1.1 [2].

У розрізі операційної діяльності фінансовий аналіз спрямований на забезпечення результативного функціонування підприємства шляхом раціонального розподілу та використання наявних фінансових ресурсів. Щодо інвестиційної діяльності, його завданням є грамотне управління активами підприємства, формування збалансованої та оптимальної їх структури, а також обґрунтований відбір і практична реалізація інвестиційних проектів. У сфері фінансової діяльності ключовим пріоритетом виступає ефективне управління капіталом підприємства, тобто оптимізація структури його пасивів [4].



Рисунок 1.1 – Основні завдання фінансового аналізу підприємства  
[розроблено автором: на основі 1, 2]

Кінцевою метою аналітичної роботи є формування стислого набору найбільш показових індикаторів, що дають змогу отримати достовірне й повне уявлення про фінансове становище підприємства – структуру його майна та

джерел фінансування, доходи й видатки, стан розрахунків із контрагентами. При цьому аналітики та керівники можуть бути зацікавлені як у діагностиці нинішнього стану справ, так і в побудові фінансових прогнозів на коротко- або довгострокову перспективу [2].

Важливою складовою організації фінансового аналізу є дотримання певних принципів, які забезпечують достовірність та об'єктивність отриманих результатів. Принцип науковості передбачає застосування обґрунтованих методів дослідження, що відповідають сучасному рівню розвитку економічної науки. Принцип системності вимагає розгляду підприємства як цілісної системи взаємопов'язаних елементів, де зміна одного показника закономірно відображається на інших. Принцип комплексності забезпечує охоплення всіх аспектів фінансово-господарської діяльності без вибіркового зосередження на окремих показниках, тоді як принцип об'єктивності зобов'язує аналітика спиратися виключно на достовірні дані та уникати суб'єктивних оцінок [1].

Не менш значущою є якість інформаційної бази, на якій ґрунтується аналіз. Достовірність інформації передбачає її відповідність реальному стану справ на підприємстві, своєчасність – надання даних у строки, що дозволяють прийняти рішення до настання небажаних наслідків, а порівнянність – можливість зіставлення показників за різні звітні періоди або з аналогічними підприємствами галузі. Недотримання хоча б однієї із зазначених вимог суттєво знижує аналітичну цінність результатів і може призвести до прийняття рішень, що не відповідають реальному стану справ [6].

Отже, саме фінансовий аналіз є не просто формальною аналітичною процедурою, а повноцінним засобом стратегічного управління, що дозволяє перетворювати масив фінансових даних на конкретні управлінські ухвали. У сучасних економічних викликах, коли компанії мусять діяти у сфері підвищеної невизначеності, саме ґрунтовність фінансового аналізу окреслює здатність господарського суб'єкта пристосовуватися до зрушень та тримати сталість.

## 1.2 Методичні засади до оцінки фінансового становища підприємства

Дієве вивчення фінансового стану фірми вимагає використання відповідного методичного інструментарію, що забезпечує системність, повноту та об'єктивність аналітичних висновків. Під методологічними засадами оцінки фінансового становища розуміють сукупність методів, прийомів та показників, що використовуються для всебічного дослідження фінансово-господарської діяльності суб'єкта господарювання. Вірний підбір засобів аналізу є вирішальним елементом сприятливості досягнутих наслідків, адже від цього наряду залежить правдивість підсумків та вагомість керівних ухвал, що приймаються на їх підставі [1].

У процесі оцінювання фінансового стану підприємства застосовується низка аналітичних підходів, кожен із яких дозволяє дослідити окремі аспекти фінансово-господарської діяльності.

Одним із найбільш поширених способів дослідження фінансових результатів є аналіз змін показників у часовому проміжку. Аналіз динаміки показників дає можливість простежити зміни у фінансовій звітності підприємства за декілька звітних періодів. Такий підхід допомагає визначити тенденції розвитку підприємства, оцінити темпи зростання або скорочення окремих показників та виявити можливі проблеми у фінансовій діяльності.

У процесі горизонтального аналізу розраховуються абсолютні та відносні відхилення показників від базового або попереднього періоду, що дозволяє простежити характер змін у фінансовому становищі підприємства протягом досліджуваного часового проміжку [1, 16].

За допомогою вертикального аналізу можна встановити, яку частку в загальній структурі займає кожна стаття фінансової звітності. Завдяки цьому методу аналітик отримує можливість оцінити структуру активів, зобов'язань та доходів підприємства, виявити найбільш вагомі складові та відстежити зміни у їх співвідношенні. Використання вертикального аналізу є особливо доцільним в

умовах нестабільного економічного середовища, оскільки цей метод дає змогу проводити зіставлення показників незалежно від масштабів діяльності підприємства та змін рівня цін. Поєднання горизонтального та вертикального аналізу утворює так званий трендовий аналіз, що дає змогу прогнозувати майбутні значення показників на основі виявлених закономірностей [2].

Порівняльний аналіз передбачає зіставлення фінансових показників підприємства з аналогічними показниками інших підприємств галузі, середньогалузевими нормативами або плановими значеннями. Цей метод дозволяє визначити конкурентні позиції підприємства, виявити відставання від галузевих стандартів та окреслити напрями вдосконалення фінансової діяльності. Для підприємств транспортної промисловості особливого значення набуває аналіз фінансової стійкості та ліквідності, бо їх діяльність характеризується значною капіталомісткістю, високою часткою основних засобів та потреби у стабільному фінансуванні операційної діяльності.

Сутність факторного аналізу полягає у визначенні причин зміни фінансових результатів підприємства та оцінці сили впливу окремих чинників на підсумкові показники діяльності. Він дає змогу не лише констатувати факт погіршення або покращення фінансового становища, а й встановити конкретні причини таких змін та визначити ступінь відповідальності кожного чинника [3].

Коефіцієнтний аналіз є найбільш поширеним методом оцінки фінансового становища підприємства, що ґрунтується на розрахунку системи відносних показників – фінансових коефіцієнтів. Перевагою цього методу є можливість порівняння показників у динаміці, зіставлення їх із нормативними значеннями та результатами інших підприємств. Уся система фінансових коефіцієнтів традиційно поділяється на чотири основні групи залежно від аспекту фінансової діяльності, що досліджується, які наведено на рис. 1.2 [1].

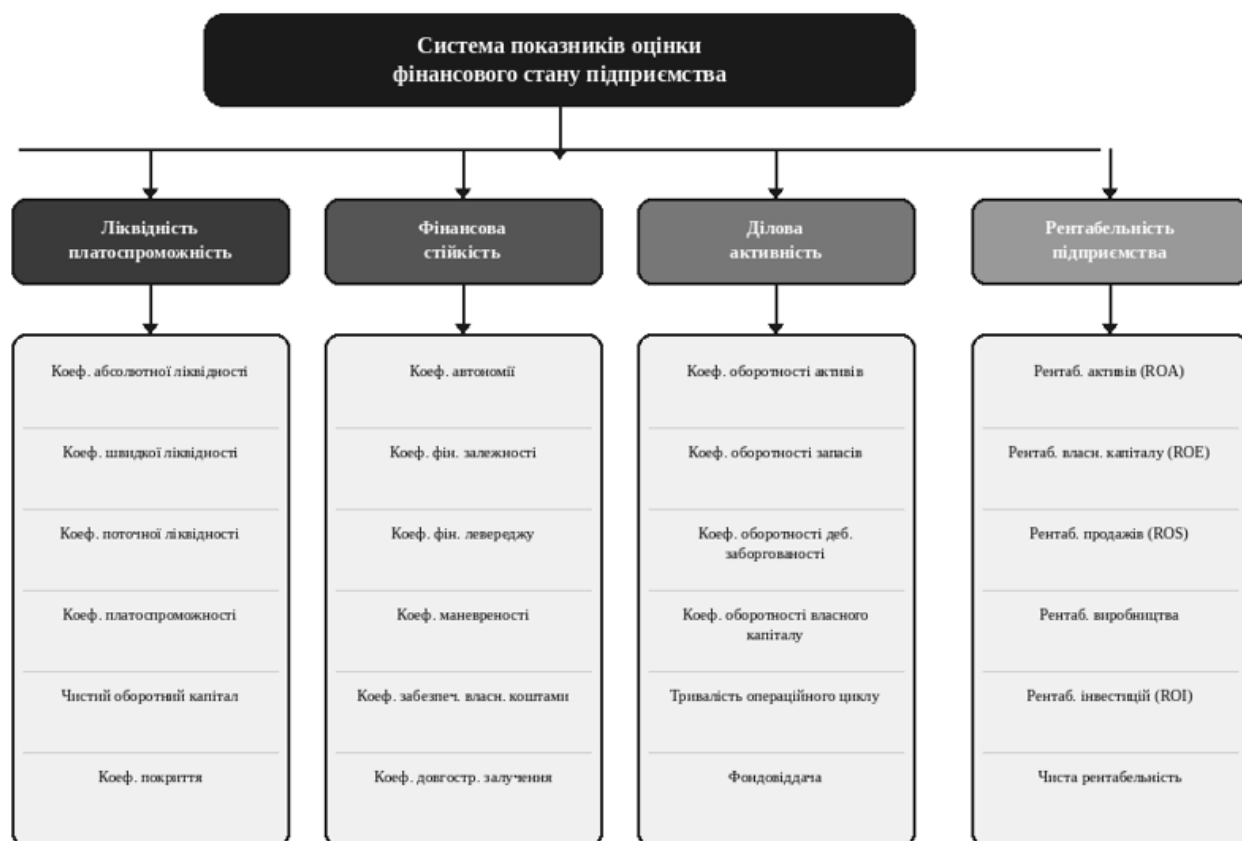


Рисунок 1.2 – Система показників, що відображає ефективність використання ресурсів підприємства [розроблено автором: на основі 1; 2]

Першу групу складають показники ліквідності та платоспроможності, які характеризують здатність підприємства своєчасно виконувати свої поточні фінансові зобов'язання. Коефіцієнт абсолютної ліквідності відображає частку поточних зобов'язань, що може бути погашена негайно за рахунок наявних грошових коштів та їх еквівалентів, нормативне значення якого становить не менше 0,2. Коефіцієнт швидкої ліквідності додатково бере до уваги дебіторську заборгованість і має бути не менше 0,7–1,0. Коефіцієнт поточної ліквідності характеризує загальну забезпеченість підприємства оборотними активами для погашення поточних зобов'язань, нормативне значення якого міститься в межах 1,5–2,5 [6, 26].

Другу групу утворюють показники фінансової стійкості, що відображають ступінь залежності підприємства від зовнішніх джерел фінансування та рівень захищеності інтересів кредиторів. Рівень фінансової самостійності фірми визначають через коефіцієнт автономії, який демонструє співвідношення

власних джерел фінансування до загального капіталу. Коефіцієнт фінансової залежності є оберненим до коефіцієнта автономії та відображає частку позикових коштів у структурі капіталу. Коефіцієнт фінансового левериджу характеризує співвідношення позикового і власного капіталу та не повинен перевищувати 1,0, що свідчить про збалансовану структуру фінансування підприємства.

Третю групу представляють показники ділової активності, що описують ефективність використання ресурсів підприємства та швидкість обороту його капіталу. Коефіцієнт оборотності активів відображає кількість обертів, які здійснюють активи підприємства за звітний період, тоді як коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості демонструє швидкість інкасації боргів.

Четверту групу складають показники рентабельності, що характеризують здатність використання ресурсів підприємства та рівень його прибутковості. Рентабельність активів відображає віддачу від використання всього майна підприємства, рентабельність власного капіталу – ефективність використання коштів власників, а рентабельність продажів – частку прибутку в кожній гривні отриманої виручки. Погіршення показників рентабельності свідчить про зниження ефективності господарської діяльності підприємства та може вказувати на наявність проблем у системі управління витратами, доходами або використанням активів.

Жоден із перелічених методів не є універсальним та самодостатнім. Лише комплексне застосування різних методів і груп показників дозволяє сформулювати об'єктивну та всебічну картину фінансового становища підприємства. [1, 20]

Отже, методичні засади оцінки фінансового стану підприємства являють собою розгалужену систему взаємодоповнюючих методів та показників, чие застосування у сукупності забезпечує комплексність та достовірність аналітичних висновків.

### 1.3 Особливості аналізу фінансового стану підприємства в умовах воєнного стану

Повномасштабне збройне вторгнення Російської Федерації на територію України 24 лютого 2022 року суттєво вплинуло на економічну діяльність вітчизняних підприємств і зумовило необхідність перегляду підходів до оцінки їх фінансового стану. Воєнний стан створив принципово нові умови господарювання, що характеризуються високим рівнем невизначеності, постійними зовнішніми загрозами, руйнуванням виробничої інфраструктури, порушенням логістичних ланцюгів постачання, скороченням платоспроможного попиту та обмеженим доступом до фінансових ресурсів. У таких умовах класичні методики фінансового аналізу потребують суттєвої адаптації, оскільки традиційні підходи не завжди забезпечують об'єктивну оцінку реального фінансового становища суб'єктів господарювання [7, 8].

Підприємства України зіткнулися з комплексом проблем: прямими втратами основних засобів, запасів і готової продукції внаслідок бойових дій, непрямими втратами через зниження обсягів виробництва, втрату традиційних ринків збуту, кадровий дефіцит, спричинений мобілізацією та міграцією населення, а також енергетичною кризою. Багато підприємств були змушені евакуювати виробничі потужності, змінювати логістику та переорієнтовувати асортимент продукції. У результаті для значної частини суб'єктів господарювання пріоритетним завданням стало не максимізація прибутку, а збереження операційної діяльності, робочих місць та забезпечення мінімально необхідного рівня фінансової стабільності [9, 10].

Аналіз фінансового стану підприємства в умовах воєнного стану зберігає традиційні напрями дослідження: оцінку майнового стану, ліквідності, фінансової стійкості, ділової активності та рентабельності. Однак суттєво змінюється інтерпретація отриманих результатів. Показники, які в умовах

стабільної економіки свідчили б про кризовий стан, у воєнний період часто розглядаються як вимушені та об'єктивно обґрунтовані [8, 11].

Важливою особливістю є перегляд нормативних значень фінансових коефіцієнтів. У мирний час для оцінки ліквідності, фінансової стійкості та платоспроможності застосовувалися жорсткі нормативні значення. В умовах воєнного стану підприємства змушені формувати додаткові грошові резерви, зменшувати ризикові операції та скорочувати інвестиційну діяльність. Це призводить до відхилення багатьох показників від довоєнних нормативів, що не завжди є свідченням неефективного управління [7, 11].

Для наочності порівняння основних фінансових показників у різні періоди наведено на табл. 1.1.

Таблиця 1.1 – Порівняльна характеристика нормативних орієнтирів ключових фінансових показників у мирний та воєнний періоди

Показник	Норматив у мирний період	Допустимі значення в умовах воєнного стану	Основні причини відхилення
Коефіцієнт поточної ліквідності	1,5–2,5	1,0–2,0	Накопичення грошових резервів
Коефіцієнт фінансової автономії	0,5–0,7	0,35–0,6	Зменшення залучення кредитних ресурсів
Коефіцієнт оборотності активів	Високий	Значне зниження	Порушення логістики та збуту
Рентабельність власного капіталу	Позитивна, висока	Низька або близька до нуля	Пріоритет збереження діяльності
Частка грошових коштів в оборотних активах	0,1–0,2	0,25–0,45	Підвищення вимог до ліквідності

Для ілюстрації динаміки фінансових показників підприємств України до та після початку повномасштабного вторгнення наведено рисунок 1.3.

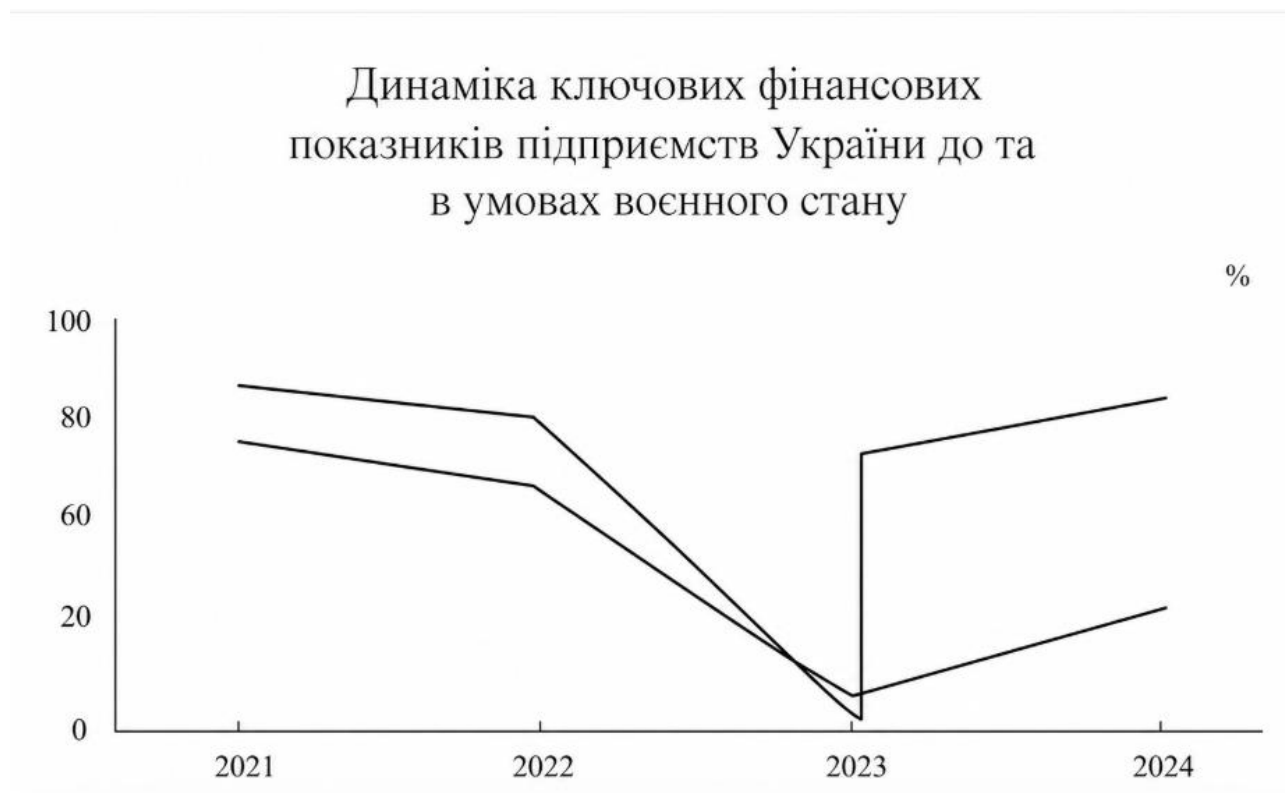


Рисунок 1.3 – Динаміка ключових фінансових показників підприємств України до та в умовах воєнного стану [8]

У воєнних умовах значно трансформувалося управління ліквідністю. Підприємства зосереджують увагу на накопиченні грошових коштів для забезпечення своєчасних розрахунків з працівниками, постачальниками та бюджетом. Багато компаній свідомо відмовляються від інвестиційних проєктів та довгострокових вкладень задля підтримання поточної платоспроможності. [8; 11].

Суттєвих змін зазнала структура джерел фінансування діяльності підприємств. Якщо в довоєнний період широкого використання набувало банківське кредитування, то в умовах воєнного стану доступ до кредитних ресурсів значно ускладнився через посилення вимог банків та високі ризики. У результаті переважна більшість підприємств перейшла на самофінансування та використання власних оборотних коштів. [9; 10].

Особливої уваги потребує аналіз показників ділової активності. Оборотноість активів та дебіторської заборгованості в умовах війни значною мірою залежить від зовнішніх факторів: регіонального розташування, стану транспортної інфраструктури, наявності електроенергії та рівня безпекових ризиків. Тому тимчасове погіршення цих показників не завжди є наслідком внутрішніх управлінських недоліків. [7; 8].

Переосмислення потребує і оцінка рентабельності. Для багатьох підприємств головним завданням стало збереження виробничих потужностей та трудового колективу навіть за умови мінімальної прибутковості або роботи на межі беззбитковості. У таких умовах низький рівень рентабельності часто свідчить не про кризу, а про успішну адаптацію до надзвичайних обставин. [11].

Окремою проблемою фінансового аналізу в умовах воєнного стану є якість інформаційної бази. Через бойові дії, пошкодження офісів, евакуацію підприємств та втрату частини первинної документації ускладнюється збір та обробка інформації. Аналітик змушений працювати з неповними даними, використовувати альтернативні джерела інформації та застосовувати більш критичний підхід до інтерпретації результатів. [7; 10].

Таким чином, аналіз фінансового стану підприємства в умовах воєнного стану зберігає загальну методологічну основу традиційного фінансового аналізу, але потребує суттєвої адаптації методичних підходів. Основними особливостями такого аналізу є перегляд нормативних значень показників, зміна пріоритетів інтерпретації результатів, врахування впливу зовнішніх воєнних ризиків, галузевої специфіки та регіональних особливостей.

Головним завданням фінансового аналізу стає не лише оцінка поточного стану, а й визначення адаптивного потенціалу підприємства, його здатності забезпечувати стабільне функціонування та відновлення в умовах тривалої невизначеності [8; 11].

## РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

### 2.1 Характеристика підприємства залізничної галузі

АТ «Укрзалізниця» займає провідне місце серед державних транспортних підприємств України та входить до числа найбільших роботодавців країни. Правовою підставою для його утворення слугував Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» № 4442-VI від 23 лютого 2012 року; господарська діяльність розпочалася 1 грудня 2015 року після передачі підприємству переважної частини активів і зобов'язань ліквідованої Державної адміністрації залізничного транспорту.

Товариство зареєстровано як акціонерне (код ЄДРПОУ 40075815) за адресою: м. Київ, вул. Єжи Ґедройця, 5. Увесь пакет акцій перебуває у власності держави в особі Кабінету Міністрів України і не підлягає відчуженню. Підприємство підпорядковане Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури України, а розмір статутного капіталу становить 229 879 115 тис. грн.

Основу операційної діяльності формують: внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, надання доступу до залізничної інфраструктури, логістичні послуги, а також технічне обслуговування і ремонт рухомого складу. Оскільки у сфері користування інфраструктурою загального користування підприємство визнане природною монополією, тарифна політика перебуває під державним регулюванням.

Масштаби діяльності АТ «Укрзалізниця» вирізняють його серед залізничних операторів Європи. Загальна протяжність колій перевищує 19 тис. км, а середньооблікова чисельність персоналу у 2024 році сягнула 178 616 осіб. В умовах воєнного стану залізничне сполучення набуло стратегічного значення

як альтернатива закритому повітряному простору при здійсненні внутрішніх і міжнародних перевезень [15, 21].

Структурно підприємство функціонує як вертикально інтегрований холдинг із п'ятьма регіональними філіями: Львівською, Південно-Західною, Південною, Одеською та Придніпровською. Регіональна філія «Південна залізниця», що діє з 1869 року, охоплює Харківську, Полтавську та Сумську області, а «Придніпровська залізниця» – Дніпропетровську і Запорізьку із частковим поширенням на прилеглі регіони. Стратегічне управління, формування тарифів та інвестиційна політика зосереджені на рівні головного офісу, тоді як кожна філія зберігає власну виробничу базу, депо і комерційну службу [15, 21].

Техніко-технологічний стан матеріальної бази є однією з ключових системних проблем підприємства. Три чверті вантажних дизельних локомотивів перебувають в експлуатації понад 35 років, пасажирський рухомий склад також не відповідає сучасним вимогам, а близько 9 тис. км колій потребують невідкладного ремонту. Для подолання цього відставання реалізується програма оновлення рухомого складу: зокрема, у 2025 році завершено приймання 66 нових пасажирських вагонів. Водночас прискорилося електрифікація мережі – якщо у 2021 році було введено в дію 18 км електрифікованих колій, то в наступні роки цей показник зріс до 165 км, що поступово зменшує частку застарілих дизельних тяг [21].

Актуальною структурною проблемою залишається перехресне субсидування між видами перевезень: профіцит від вантажного сегменту використовується для покриття збитків пасажирського. Така модель фінансування є вразливою в умовах скорочення вантажообігу – яке спостерігалось у 2025 році – оскільки будь-яке зниження доходів від вантажів миттєво погіршує консолідований фінансовий результат. Саме тому реформування тарифної системи й диверсифікація джерел доходів розглядаються як пріоритетні завдання для забезпечення довгострокової фінансової стійкості підприємства.

На основі таблиці 2.1 для комплексної оцінки фінансово-господарської діяльності АТ «Укрзалізниця» проведено аналіз ключових показників у динаміці за три роки – 2023, 2024 та 2025 роки. [12, 13 ,14]

Таблиця 2.1 – Основні техніко-економічні показники діяльності підприємства

Показник	2023	2024	2025	Відх. 24/23, %	Відх. 25/24, %
Чистий дохід від реалізації	92 617 631	102 870 908	88 979 794	+11,1	-13,5
Собівартість реалізації	83 949 608	97 185 606	100 450 398	+15,8	+3,4
Валовий прибуток (збиток)	8 668 023	5 685 302	-11 470 604	-34,4	-301,8
Інші операційні доходи	2 660 996	1 927 627	13 505 764	-27,6	+600,6
Адміністративні витрати	247 282	255 904	248 004	+3,5	-3,1
Витрати на збут	14 296	8 999	1 866	-37,1	-79,3
Інші операційні витрати	5 685 315	8 469 575	5 413 451	+49,0	-36,1
Фін. результат до оподаткування	5 050 113	-2 706 734	-7 633 031	-153,6	-182,0
Чистий прибуток (збиток)	5 044 092	-2 710 810	-7 663 426	-153,7	-182,7
Середньорічна вартість основних засобів	211 497 122	217 994 725	226 494 230	+3,1	+3,9
Середня облікова чисельність працівників, осіб	187 620	178 616	169 952	-4,8	-4,9
Продуктивність праці, грн/особу	493 656	576 025	523 560	+16,7	-9,1

Аналіз основних показників діяльності АТ «Укрзалізниця» за 2023–2025 роки дає змогу зробити висновок, що підприємство працювало в умовах постійного впливу зовнішніх факторів, які суттєво позначилися на його фінансових результатах. За досліджуваний період простежуються як позитивні зміни, пов'язані з підтримкою виробничого потенціалу, так і негативні тенденції, що проявилися у погіршенні прибутковості та скороченні кадрового складу.

Насамперед варто звернути увагу на взаємозв'язок між доходами та витратами. Протягом першого року дослідження підприємству вдалося

збільшити обсяг реалізації, однак це не забезпечило відповідного покращення фінансових результатів. Основною причиною стало більш швидке зростання витрат порівняно з доходами. Уже в наступному році ситуація змінилася в протилежний бік: обсяг реалізації скоротився, тоді як рівень витрат залишився високим. Це свідчить про те, що підприємство не змогло достатньо швидко адаптувати структуру своїх витрат до зменшення обсягів діяльності.

Саме така динаміка безпосередньо вплинула на формування фінансового результату. Якщо на початку досліджуваного періоду підприємство отримувало прибуток, то надалі його розмір поступово скорочувався, а вже у 2025 році діяльність стала збитковою. При цьому негативні зміни спостерігаються не лише на рівні валового фінансового результату, а й щодо прибутку до оподаткування та чистого фінансового результату. Це свідчить про те, що погіршення мало системний характер і було викликане не окремими операціями, а загальними умовами функціонування підприємства.

Водночас аналіз операційної діяльності показує, що не всі показники змінювалися однаково. Інші операційні доходи наприкінці досліджуваного періоду суттєво зросли, що частково компенсувало негативний вплив від основної діяльності. Найімовірніше, таке збільшення пов'язане із залученням додаткового фінансування або отриманням державної підтримки. Разом із цим адміністративні витрати протягом трьох років залишалися майже незмінними, що свідчить про відносно стабільний рівень управлінських витрат.

Іншу тенденцію можна спостерігати щодо витрат на збут. Їх обсяг щороку скорочувався і наприкінці досліджуваного періоду був мінімальним. Для підприємства залізничної галузі така ситуація є цілком закономірною, оскільки основна увага приділяється забезпеченню безперебійної роботи транспортної системи, а не розширенню маркетингової діяльності. Інші операційні витрати, навпаки, мали нестабільну динаміку: після різкого збільшення вони частково скоротилися, хоча й залишилися на досить високому рівні.

Окремої уваги заслуговує стан виробничого потенціалу підприємства. Незважаючи на складну фінансову ситуацію, середньорічна вартість основних

засобів протягом трьох років постійно зростала. Це свідчить про те, що підприємство продовжувало вкладати кошти в оновлення та підтримку матеріально-технічної бази. Для такого стратегічно важливого підприємства це є необхідною умовою забезпечення безперервної роботи залізничної інфраструктури навіть у кризових умовах.

Разом із оновленням матеріальної бази відбувалися зміни й у кадровому забезпеченні. Середньооблікова чисельність працівників щороку зменшувалася, що можна пояснити як оптимізацією штатної чисельності, так і об'єктивними причинами, пов'язаними з воєнним станом, мобілізацією та міграцією населення. Незважаючи на скорочення персоналу, продуктивність праці спочатку зростає. Це свідчить про більш ефективне використання трудових ресурсів у 2024 році. Проте вже у 2025 році цей показник знизився, що стало наслідком скорочення доходів підприємства. Отже, підвищення продуктивності мало тимчасовий характер і не перетворилося на стійку позитивну тенденцію.

У цілому результати аналізу свідчать, що протягом досліджуваного періоду підприємство змогло зберегти виробничий потенціал та забезпечити функціонування залізничної інфраструктури, однак це супроводжувалося погіршенням фінансових результатів. Основною проблемою є випереджальне зростання витрат порівняно з доходами, що призвело до формування збитків. Водночас підтримка основних засобів і збереження виробничих можливостей створюють передумови для поступового покращення діяльності після стабілізації економічної ситуації. Для підвищення ефективності роботи доцільно приділити увагу оптимізації операційних витрат, більш раціональному використанню ресурсів та пошуку додаткових джерел фінансування інвестиційних програм.

## 2.2 Аналіз ліквідності та платоспроможності підприємства

Здатність підприємства вчасно розраховуватися за своїми зобов'язаннями є одним із визначальних індикаторів його фінансового здоров'я. Саме тому аналіз ліквідності та платоспроможності посідає центральне місце в оцінці фінансового стану будь-якого суб'єкта господарювання. Варто розмежувати ці два поняття: ліквідність характеризує здатність активів перетворюватися на грошові кошти, тоді як платоспроможність відображає реальну можливість підприємства погашати наявні зобов'язання у встановлені строки [20, 26].

Під час аналізу ліквідності балансу АТ «Укрзалізниця» за період 2023–2025 років спостерігаємо, що фінансовий стан підприємства з точки зору здатності своєчасно виконувати зобов'язання залишається напруженим та потребує особливої уваги. Відповідно до загальноприйнятої методики, баланс вважається абсолютно ліквідним за умови одночасного виконання чотирьох нерівностей:  $A1 \geq П1$ ,  $A2 \geq П2$ ,  $A3 \geq П3$ ,  $A4 \leq П4$ . Як свідчать дані таблиці 2.2, жодного з досліджуваних років підприємство не досягло цього рівня, що вказує на наявність структурних диспропорцій між активами різного ступеня ліквідності та відповідними групами зобов'язань [ 12, 13, 14, 20].

Аналіз першої групи показників демонструє єдину виражену позитивну тенденцію за весь аналізований період. У 2023 році умова  $A1 \geq П1$  не виконувалась: обсяг найбільш ліквідних активів становив 3525775 тис. грн., що виявилось дещо меншим за найбільш термінові пасиви у розмірі 3562569 тис. грн. Проте вже у 2024 році спостерігається суттєве зростання грошових коштів та їх еквівалентів до 14267170 тис. грн. при одночасному збільшенні П1 до 9024240 тис. грн., внаслідок чого перша умова ліквідності була виконана з істотним запасом. У 2025 році ця тенденція збереглась: А1 становив 13020303 тис. грн. проти 6437378 тис. грн. за П1. Таке покращення може

свідчити про цілеспрямовану політику підприємства щодо підтримання достатнього рівня грошових резервів для покриття поточних зобов'язань [20, 26].

Натомість співвідношення активів, що швидко реалізуються (A2), і короткострокових пасивів (П2) залишається незадовільним упродовж усього досліджуваного періоду. Значення A2 коливається в межах 3939569–5008307 тис. грн., тоді як П2 стабільно перевищує 9600000 тис. грн. в усі три роки, що означає дворазове і більше перевищення короткострокових зобов'язань над дебіторською заборгованістю. Відсутність будь-якої позитивної динаміки у цьому співвідношенні свідчить про системну проблему в управлінні короткостроковою заборгованістю та недостатню ефективність роботи з дебіторами [20, 26].

Найбільш критичним аспектом аналізу є динаміка третьої групи показників. У 2023–2024 роках довгострокові зобов'язання вже в рази перевищували повільно реалізовані активи, що само по собі є негативним явищем. Однак у 2025 році ситуація набула якісно іншого характеру: показник A3 скоротився з 13241005 тис. грн. до 289 982 тис. грн., тобто зменшився майже у 46 разів, тоді як П3 продовжило зростання і досягло 71866541 тис. грн. Подібна динаміка є надзвичайно показовою і може бути пов'язана зі списанням, реалізацією або переведенням значної частини запасів до інших категорій активів, а також із суттєвим нарощуванням довгострокового боргового навантаження в умовах воєнного стану. Це співвідношення потребує поглибленого вивчення в контексті загальної фінансової стратегії підприємства. Четверта умова ліквідності, яка характеризує достатність власного капіталу для фінансування необоротних активів, також не виконується жодного з аналізованих років. Необоротні активи підприємства стабільно перевищують постійні пасиви, причому цей розрив має тенденцію до поступового збільшення.

Зазначена ситуація свідчить про те, що частина необоротних активів фінансується за рахунок залучених коштів, що підвищує залежність підприємства від зовнішніх кредиторів та знижує його фінансову стійкість у довгостроковій перспективі. [20, 26].

Виходячи з усіх даних ,які ми маємо, можна стверджувати, що ліквідність балансу АТ «Українська залізниця» протягом 2023–2025 років не відповідає нормативному рівню. Незважаючи на позитивні зрушення у забезпеченні термінових зобов'язань грошовими коштами, підприємство стикається з системними проблемами у сфері короткострокової та довгострокової платоспроможності.

Таблиця 2.2 – Аналіз ліквідності балансу АТ «Українська залізниця»

Статті активу	На початок періоду, тис. грн. 2023	На початок періоду, тис. грн. 2024	На початок періоду, тис. грн. 2025	Статті активу	На початок періоду, тис. грн. 2023	На початок періоду, тис. грн. 2024	На початок періоду, тис. грн. 2025
Найбільш ліквідні активи А1	3 525775	14 267170	13 020303	Найбільш термінові пасиви П1	3 562569	9 024240	6 437378
Активи, що швидко реалізуються А2	5 008307	3 939569	4 188528	Короткострокові пасиви П2	9 634184	11 639860	11 509945
Активи, що повільно реалізуються А3	11 803599	13 241005	289982	Довгострокові пасиви П3	45 621463	61 083784	71 866541
Активи, що важко реалізуються А4	231 966879	240 912863	249 210951	Постійні пасиви П4	190 750907	194 158182	189 224951
Баланс	252 304560	272 360607	266 709764	Баланс	249 569123	275 906066	279 038815

Також для аналізу ліквідності розрахуємо коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт поточної ліквідності, коефіцієнт загальної ліквідності та чистий оборотний капітал.

Таблиця 2.3 – Показники ліквідності підприємства

Показники	2023	2024	2025	Відхилення 2024-2023 +,-	Відхилення 2025-2024 +,-
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,267	0,69	0,726	+0,423	+0,036
Коефіцієнт поточної ліквідності	0,647	0,881	0,959	+0,234	+0,078
Коефіцієнт загальної ліквідності	1,541	1,522	0,975	-0,019	-0,547
Чистий оборотний капітал	+7 140 928	+10 783 644	-448 510	+3 642 716	-11 232 154

Розраховані показники ліквідності дозволяють детально оцінити рівень платоспроможності АТ «Укрзалізниця» та простежити зміни, що відбувались у фінансовому стані підприємства протягом трьох років. Кожен із чотирьох показників розкриває окремий аспект здатності підприємства виконувати свої зобов'язання, тому їх необхідно розглядати як у сукупності, так і в динаміці [20].

Коефіцієнт абсолютної ліквідності показує, яку частку поточних зобов'язань підприємство може погасити негайно – виключно за рахунок грошових коштів та їх еквівалентів, без залучення будь-яких інших активів [20]. Нормативне значення цього показника знаходиться в межах 0,2–0,35. У 2023 році коефіцієнт становив 0,267, що відповідало нормі, хоча й не залишало значного запасу. Ситуація кардинально змінилась у 2024 році, коли показник зріс до 0,690 переважно внаслідок різкого збільшення обсягу грошових коштів на рахунках підприємства.

У 2025 році зростання продовжилось і коефіцієнт досяг 0,726. Таке значення майже втричі перевищує верхню межу норми, що на перший погляд може здаватись суто позитивним явищем. Однак надмірне накопичення грошей на рахунках без їх направлення у виробничий чи інвестиційний оборот фактично означає, що кошти «заморожені» і не працюють на користь підприємства. Тому подібна ситуація потребує не лише позитивної оцінки, а й аналізу причин такого накопичення.

Коефіцієнт поточної ліквідності, на відміну від абсолютного, враховує не лише гроші, а й дебіторську заборгованість та готову продукцію, тобто ті активи, які можуть бути перетворені на кошти у відносно короткі строки. Нормативний

рівень для цього показника – не менше 0,7–0,8. У 2023 році значення коефіцієнта становило 0,647, що було нижчим за норму і свідчило про певну напруженість у покритті поточних зобов'язань мобільними активами. Протягом наступних двох років показник послідовно зростав: у 2024 році – до 0,881, у 2025 році – до 0,959. Це означає, що підприємство поступово нарощувало свою здатність розраховуватись за короткостроковими боргами без необхідності реалізовувати запаси чи інші менш ліквідні активи. Позитивна динаміка є очевидною, проте варто зауважити, що навіть у 2025 році показник не досяг одиниці, тобто повного покриття поточних зобов'язань так і не було досягнуто.

Коефіцієнт загальної ліквідності охоплює всі оборотні активи підприємства і дає найширше уявлення про його здатність покривати поточні борги. Нормативний діапазон – від 1,0 до 2,0. У 2023 та 2024 роках показник перебував у межах норми і становив 1,541 та 1,522 відповідно, що свідчило про збалансоване співвідношення між оборотними активами і поточними зобов'язаннями. Однак у 2025 році стався різкий злам: коефіцієнт впав до 0,975, опустившись нижче нормативної межі вперше за весь аналізований період. Головною причиною цього стало обвальне скорочення групи А3 – запасів та інших повільно реалізованих активів – з 13241005 тис. грн. у 2024 році до 289982 тис. грн. у 2025 році. Фактично підприємство втратило значний масив оборотних активів, що одразу позначилось на загальному рівні покриття зобов'язань. З'ясування конкретних причин такого скорочення – чи то списання, чи то реалізація, чи то переведення до інших статей балансу – є принципово важливим для повноти фінансового аналізу.

Чистий оборотний капітал є показником, який в абсолютному вираженні демонструє, чи вистачає підприємству власних оборотних коштів після погашення всіх поточних зобов'язань. Позитивне значення означає наявність фінансової подушки, від'ємне – що поточні борги перевищують оборотні активи. У 2023 році ЧОК становив 7140928 тис. грн., а у 2024 році зріс до 10783644 тис. грн., що відображало стійке фінансове становище та певний запас платоспроможності. Проте у 2025 році показник різко змінив знак і склав -

448510 тис. грн. Це означає, що вперше за досліджуваний період поточні зобов'язання перевищили оборотні активи підприємства. Втрата позитивного значення ЧОК є одним із найтривожніших сигналів у фінансовому аналізі, оскільки свідчить про те, що підприємство більше не має власного оборотного капіталу і змушене покривати частину поточних боргів за рахунок довгострокових джерел фінансування або нових запозичень.

Таким чином, аналіз показників ліквідності АТ «Укрзалізниця» за 2023–2025 роки відображає суперечливу картину: коефіцієнти абсолютної та поточної ліквідності впродовж періоду зростали, що свідчить про певне покращення здатності підприємства розраховуватися за терміновими зобов'язаннями, однак падіння коефіцієнта загальної ліквідності нижче нормативного значення та перехід чистого оборотного капіталу у від'ємну зону у 2025 році вказують на послаблення загального рівня фінансової захищеності підприємства, що потребує детальнішого вивчення в контексті структури його зобов'язань.

Динаміку майнового стану підприємства відображено в таблиці 2.4, яка демонструє стійке зростання сукупних активів упродовж аналізованого періоду: з 249 569 123 тис. грн у 2023 році до 272 360 686 тис. грн у 2024-му (+9,1%) та до 279 038 815 тис. грн у 2025-му (+2,5%). Основним рушієм цієї динаміки виступали необоротні активи – передусім основні засоби, частка яких у структурі балансу стабільно перевищує 78%, що підтверджує капіталомістку природу залізничного бізнесу. Водночас суттєве скорочення грошових коштів у складі оборотних активів – з 14 267 170 тис. грн у 2024 році до 13 020 303 тис. грн у 2025-му (-8,7%) – свідчить про підвищення інтенсивності поточних витрат і є додатковим сигналом щодо необхідності уважного моніторингу рівня ліквідності підприємства [12,13,14,16]. У 2024 році баланс збільшився на 9,1% відносно 2023 року, а у 2025 році – ще на 2,5%, досягнувши 279 038 815 тис. грн. Тобто за два роки підприємство наростило активи майже на 30 млрд грн, що є вагомим результатом навіть з огляду на складні економічні умови.[1,12,13,14]

Якщо говорити про структуру активів, то вона є асиметричною – необоротні активи займають переважну більшість балансу. Їх питома вага

становила 92,9% у 2023 році, дещо знизилася до 88,5% у 2024 році, проте вже у 2025 році знову підскочила до 97,0%. Це означає, що лише 3% усього майна підприємства перебуває у мобільній формі, а решта – це довгострокові вкладення, які неможливо швидко перетворити на гроші. Основу необоротних активів складають основні засоби, частка яких коливалася в межах 78,7–83,6% від валюти балансу впродовж усього аналізованого періоду [12,13,14].

Окремо варто зупинитися на незавершених капітальних інвестиціях, які за два роки зросли більш ніж утричі – з 8115056 тис. грн у 2023 році до 24075214 тис. грн у 2025 році, причому лише за останній рік приріст склав 108,8%. Це свідчить про те, що підприємство активно вкладає кошти у розбудову та оновлення виробничої бази, однак ці інвестиції поки що не введені в експлуатацію.

Щодо оборотних активів, то попри їх невелику питому вагу – 7,1% у 2023 році, 11,5% у 2024 році та 10,7% у 2025 році – саме вони демонструють найцікавішу динаміку. У 2024 році їх обсяг різко зріс на 78,7%, і головну роль тут відіграли грошові кошти. За один рік вони збільшилися з 789887 тис. грн до 14267170 тис. грн – тобто більш ніж у 18 разів. Пояснити таке стрімке накопичення ліквідних коштів можна надходженням від великих господарських операцій або змінами у фінансовій стратегії підприємства. У 2025 році залишок грошових коштів скоротився на 8,7%, однак навіть після цього він залишився у 16 разів вищим за рівень 2023 року.

Дебіторська заборгованість у 2025 році зменшилася на 23,1% – з 1562567 тис. грн до 1202227 тис. грн, що говорить про покращення розрахункової дисципліни контрагентів або активнішу роботу підприємства з погашення боргів. Запаси впродовж усього періоду залишалися стабільними на рівні 4,4–4,5% від валюти балансу, що вказує на незмінний підхід до управління виробничими ресурсами.

Отже, майновий стан підприємства за 2023–2025 роки характеризується стійким зростанням загальної вартості активів при збереженні яскраво вираженої капіталомісткої структури балансу. Критично висока частка необоротних

активів – особливо у 2025 році – разом із відносно невеликим обсягом оборотних коштів створює певні ризики для підтримання поточної платіжної спроможності, що буде детальніше розглянуто у наступних блоках аналізу.

Таблиця 2.4 – Динаміка та структура активів підприємства за 2023–2025 роки, тис. грн.

Показник	Абсолютні значення, тис. грн.						Відхилення, %	
	2023		2024		2025		24/23	25/24
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%		
Необоротні активи	231 966879	92,9	240 912863	88,5	270 749002	97,0	+3,9	+12,4
у т.ч. основні засоби	208 755908	83,6	214 238335	78,7	231 237344	82,9	+2,6	+7,9
у т.ч. нематеріальні активи	257894	0,1	387392	0,1	504346	0,2	+50,2	+30,2
у т.ч. незавершені кап. інвестиції	8 115056	3,3	11 532450	4,2	24 075214	8,6	+42,1	+108,8
у т.ч. інші необоротні активи	13 886320	5,6	13 874844	5,1	13 874197	5,0	-0,1	0,0
Оборотні активи	17 602244	7,1	31 447823	11,5	29 827864	10,7	+78,7	-5,2
у т.ч. запаси	10 916274	4,4	12 321974	4,5	12 321974	4,4	+12,9	0,0
у т.ч. дебіторська заборгованість	1 517495	0,6	1 562567	0,6	1 202227	0,4	+3,0	-23,1
у т.ч. грошові кошти	789887	0,3	14 267170	5,2	13 020 303	4,7	+170 6,2	-8,7
у т.ч. інші оборотні активи	887325	0,4	319299	0,1	297 051	0,1	-64,0	-7,0
Баланс	249 569123	100,0	272 360686	100,0	279 038 815	100,0	+9,1	+2,5

Наведені дані свідчать про те, що майновий потенціал підприємства протягом досліджуваного періоду зростав переважно за рахунок необоротних активів, тоді як структура оборотних активів зазнала суттєвих коливань. Для повноцінної оцінки фінансового стану АТ «Укрзалізниця» необхідно розглянути не лише склад активів, а й джерела їх фінансування, які відображаються у структурі пасивів балансу. Динаміку та структуру пасивів підприємства за 2023–2025 роки представлено у таблиці 2.5.

Таблиця 2.5 – Коефіцієнти капіталізації за 2023–2025 роки, тис. грн.

Показники	Рівень показника			Зміна (+,-) 2023–2025
	2023 рік	2024 рік	2025 рік	
Коефіцієнт фінансової автономії	0,71	0,68	0,60	-0,11
Коефіцієнт фінансової залежності	1,40	1,48	1,65	+0,25
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	-0,24	-0,32	-0,50	-0,26

Розглядаючи показники таблиці, варто зазначити, що фінансовий стан АТ «Укрзалізниця» за 2023–2025 роки має чітку тенденцію до погіршення. Якщо у 2023 році підприємство ще мало достатньо стійку структуру капіталу, то вже до 2025 року ситуація помітно змінилася не на краще.

Зокрема, частка власних коштів у загальному обсязі фінансування поступово скорочувалася – з 0,71 до 0,60, тоді як залежність від зовнішнього фінансування, навпаки, зросла з 1,40 до 1,65. Це означає, що компанія дедалі більше спирається на позикові ресурси, а не на власні, що у довгостроковій перспективі несе в собі додаткові фінансові ризики.

Окремої уваги заслуговує показник маневреності власного капіталу, який протягом усього періоду залишається від'ємним і продовжує знижуватися – з -0,24 у 2023 році до -0,50 у 2025 році. Така ситуація пояснюється тим, що більша частина власного капіталу компанії вкладена у необоротні активи – залізничну інфраструктуру, рухомий склад тощо, – а отже, власних коштів для фінансування поточної діяльності фактично не залишається.

Подібна картина є досить характерною для великих інфраструктурних підприємств, однак в умовах війни вона набуває особливої гостроти. Скорочення вантажних перевезень, постійні пошкодження інфраструктури та зростання боргового навантаження – все це разом тисне на фінансову стійкість компанії, що і відображають наведені показники [18].

## 2.3 Аналіз фінансових результатів та ділової активності АТ «Українська залізниця»

Фінансовий результат є кінцевим підсумком усієї господарської діяльності підприємства – саме він показує, наскільки ефективно воно використовує наявні ресурси та чи здатне генерувати додану вартість. Для АТ «Укрзалізниця» як стратегічно важливого підприємства країни цей аспект набуває особливого значення, адже збитковість державної компанії такого масштабу несе ризики не лише для самого підприємства, а й для економіки загалом. У цьому підрозділі проведено комплексний аналіз динаміки доходів і витрат, підприємства за 2023–2025 роки [3; 16; 19].

Щоб скласти загальне уявлення про те, як формувався фінансовий результат підприємства, розглянемо динаміку основних показників його діяльності. Відповідні дані наведено у таблиці 2.5.

Розглядаючи динаміку чистого доходу від реалізації продукції, варто звернути увагу на те, що у 2024 році цей показник збільшився на 10 253 277 тис. грн відносно 2023 року, що у відсотковому вираженні становить 11,07%. Таке зростання, імовірно, пов'язане з розширенням ринків збуту або нарощуванням виробничих обсягів. Проте вже у 2025 році картина кардинально змінилася – виручка скоротилася на 13 891 114 тис. грн, або на 13,50% порівняно з попереднім роком. За підсумками трирічного періоду чистий дохід виявився на 3 637 837 тис. грн нижчим за показник 2023 року, що загалом свідчить про послаблення позицій підприємства на ринку.

Таблиця 2.5– Звіт про фінансові результати, тис. грн.

Стаття	Абсолютні значення, тис. грн.			Абсолютні відхилення, тис. грн.			Темпи росту %		
	2023	2024	2025	2024/2023	2025 рік		24/23	25/24	25/23
					2024	2023			
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	92 617 631	102 870 908	88 979 794	10 253 277	-13 891 114	-3 637 837	111,07	86,50	96,07
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	83 949 608	97 185 606	100 450 398	13 235 998	3 264 792	16 500 790	115,77	103,36	119,65
Валовий прибуток	8 668 023	5 685 302	-11 470 604	-2 982 721	-17 155 906	-20 138 627	65,59	-201,76	-132,33
Інші операційні доходи	2 660 996	1 927 627	13 505 764	-733 369	11 578 137	10 844 768	72,44	700,64	507,54
Адміністративні витрати	247 282	255 904	248 004	8 622	-7 900	722	103,49	96,91	100,29
Витрати на збут	14 296	8 999	1 866	-5 297	-7 133	-12 430	62,95	20,73	13,05
Інші операційні витрати	5 685 315	8 469 575	5 413 451	2 784 260	-3 056 124	-271 864	148,97	63,92	95,21
Фінансові результати від звич. Діяльності до оподаткування	5 050 113	-2 706 734	-7 633 031	-7 756 847	-4 926 297	-12 683 144	-53,60	282	-151,14
Витрати (дохід) з податку на прибуток	6 021	4 076	395	-1 945	-3 681	-5 626	67,70	9,70	6,56
Чистий прибуток (збиток)	5 044 092	-2 710 810	-7 663 426	-7 754 902	-4 952 616	-12 707 518	-53,74	282,70	-154,97

Поведінка собівартості реалізованої продукції заслуговує на окрему увагу, оскільки саме тут криється одна з ключових причин погіршення результатів. У 2024 році вона зросла на 13235998 тис. грн (15,77%), тоді як виручка збільшилася лише на 11,07% – це тривожний сигнал, адже витрати зростали швидше за доходи. У 2025 році, попри падіння виручки, собівартість продовжила зростання ще на 3264792 тис. грн (3,36%). Можна припустити, що підприємство не встигло своєчасно адаптувати виробничі витрати до нових ринкових умов. Загальне збільшення собівартості за аналізований період склало 16500790 тис. грн.

Закономірно, що така розбіжність між динамікою доходів і витрат позначилася на валовому прибутку. У 2023 році він становив 8668023 тис. грн, однак рік за роком показник послідовно йшов донизу: у 2024 році скоротився на 2982721 тис. грн, а у 2025 році підприємство вперше за аналізований період отримало валовий збиток у розмірі 11470604 тис. грн. Погіршення лише за один рік склало 17155906 тис. грн – цифра, яка красномовно характеризує глибину проблеми.

Показово, що певну підтримку загальному результату надавали інші операційні доходи. У 2024 році вони дещо скоротилися на 733369 тис. грн, проте у 2025 році зафіксовано їх різке зростання – одразу на 11578137 тис. грн, що більш ніж у сім разів перевищує рівень попереднього року. Цей фактор частково пом'якшив негативний вплив збиткової операційної діяльності, хоча повністю компенсувати його не зміг.

Характерно, що адміністративні витрати впродовж усього досліджуваного періоду трималися на відносно стабільному рівні: у 2024 році приріст склав лише 8622 тис. грн (3,49%), а у 2025 році відбулося незначне скорочення на 7900 тис. грн (3,09%) – це свідчить про те, що управлінський апарат функціонував без суттєвих структурних змін. Витрати на збут, навпаки, рік за роком скорочувалися: у 2024 році на 5 297 тис. грн (37,05%), у 2025 році ще на 7133 тис. грн (79,27%). Ймовірно, це відображає не стільки оптимізацію, скільки фактичне згорання комерційної активності підприємства. Інші операційні витрати у

2024 році зросли на 2784260 тис. грн (48,97%), проте у 2025 році скоротилися на 3056124 тис. грн (36,08%), повернувшись близько до рівня 2023 року.

Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування у 2024 році перейшов у від'ємну зону, погіршившись на 7756847 тис. грн та сягнувши -2706734 тис. грн. У 2025 році від'ємне значення поглибилося ще на 4926297 тис. грн і досягло -7633031 тис. грн – майже втричі більший збиток порівняно з попереднім роком.

Підбиваючи підсумок, зазначимо, що фінансові результати підприємства за 2023–2025 роки рік за роком погіршувалися. Якщо у 2023 році чистий прибуток становив 5044092 тис. грн, то вже у 2024 році підприємство зазнало чистого збитку в розмірі 2710810 тис. грн, а у 2025 році збиток зріс до 7663426 тис. грн. Все це разом узятє свідчить про системну проблему: собівартість зростає незалежно від того, зростає виручка чи падає, тоді як інструменти її стримування наразі не працюють належним чином. Без конкретних управлінських рішень у сфері оптимізації витрат і нарощування доходів від основної діяльності ситуація навряд чи зміниться на краще.

Для розуміння глибинних причин такої динаміки варто розглянути структуру доходів і витрат підприємства у відносному вираженні. Відповідні дані наведено у таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 – Структура доходів і витрат АТ «Укрзалізниця» за 2023–2025 роки, %

Показник	2023	2024	2025
Чистий дохід	100,0	100,0	100,0
Собівартість / Дохід	90,6	94,5	112,9
Валовий прибуток (збиток) / Дохід	9,4	5,5	-12,9
Адміністративні витрати / Дохід	0,3	0,2	0,3
Інші операційні доходи / Дохід	2,9	1,9	15,2
Інші операційні витрати / Дохід	6,1	8,2	6,1

Структурний аналіз наочно підтверджує головну проблему підприємства – неконтрольоване зростання питомої ваги собівартості. Якщо у 2023 році на кожну гривню доходу припадало 90,6 коп. витрат на виробництво, то у 2024 році цей показник зріс до 94,5 коп., а у 2025 році перевищив одиницю – 112,9 коп. Це означає що підприємство витрачає на виробництво більше ніж заробляє від реалізації. Водночас інші операційні доходи у 2025 році різко збільшили свою питому вагу – з 1,9% до 15,2%, що частково компенсувало збитковість основної діяльності. Адміністративні витрати залишалися стабільними на рівні 0,2–0,3% від доходу, що свідчить про збереження контролю над управлінськими витратами [3; 12; 13; 14].

Абсолютні показники прибутку дають лише часткове уявлення про ефективність діяльності підприємства. Для повнішої картини розрахуємо показники рентабельності, що наведені у таблиці 2.7.

Таблиця 2.7 – Показники рентабельності АТ «Укрзалізниця» за 2023–2025 роки, %

Показник	Формула	2023	2024	2025
Рентабельність продажів	Чист. прибуток / Дохід × 100	5,45	-2,64	-8,61
Рентабельність активів (ROA)	Чист. прибуток / Активи × 100	1,85	-0,97	-2,56
Рентабельність власного капіталу (ROE)	Чист. прибуток / Власний капітал × 100	2,60	-1,44	-4,24

Показники рентабельності відображають ту саму тенденцію що й абсолютні дані – але у відносному вираженні вона виглядає ще більш промовисто. У 2023 році підприємство демонструвало помірно позитивні результати: рентабельність продажів становила 5,45%, рентабельність активів – 1,85%, власного капіталу – 2,60%. Це були скромні але стабільні показники. Вже у 2024 році всі без винятку коефіцієнти перейшли у від'ємну зону – рентабельність продажів впала до -2,64%, що означає що на кожній гривні доходу підприємство втрачало 2,64 коп. У 2025 році збитковість поглибилася ще більше: рентабельність продажів досягла -8,61%, рентабельність активів – -

2,56%, рентабельність власного капіталу – -4,24%. Особливо показовою є валова рентабельність: якщо у 2023 році кожна гривня доходу приносила 9,36 коп. валового прибутку, то у 2025 році – навпаки, генерувала 12,89 коп. валового збитку. Така динаміка чітко вказує на те, що проблема криється не у загальногосподарських чи адміністративних витратах, а безпосередньо у виробничій собівартості [1; 3].

Поряд із аналізом фінансових результатів важливо оцінити наскільки ефективно підприємство використовує свої ресурси у поточній діяльності. Для цього розраховуються показники ділової активності, що характеризують швидкість обороту активів та зобов'язань. Відповідні розрахунки представлено у таблиці 2.8 [17].

Таблиця 2.8 – Показники ділової активності АТ «Укрзалізниця» за 2023–2025 роки

Показник	2023	2024	2025	Норма
Коефіцієнт оборотності активів	0,340	0,373	0,308	зростання
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	2,945	3,358	2,983	зростання
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	61,03	66,80	64,37	зростання
Період погашення дебіторської заборгованості, дні	6,0	5,5	5,7	зменшення
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	17,88	23,89	29,48	зростання
Період погашення кредиторської заборгованості, дні	20,4	15,3	12,4	—
Коефіцієнт оборотності запасів	7,69	8,36	8,15	зростання
Період оборотності запасів, дні	47,5	43,6	44,8	зменшення
Операційний цикл, дні	53,4	49,1	50,4	зменшення

Коефіцієнт оборотності активів у 2024 році зріс з 0,340 до 0,373 – тобто кожна гривня активів генерувала більше доходу ніж роком раніше. Проте у 2025 році цей показник впав до 0,308, що є найнижчим значенням за весь аналізований період і свідчить про погіршення ефективності використання

майна підприємства. Оборотність оборотних активів демонструє схожу динаміку – зростання у 2024 році до 3,358 та повернення до рівня 2,983 у 2025 році.

Позитивним моментом є динаміка дебіторської заборгованості. Період її погашення скоротився з 6,0 днів у 2023 році до 5,5 днів у 2024 році і залишився на рівні 5,7 днів у 2025 році – це надзвичайно короткий строк, який свідчить про те що покупці розраховуються практично одразу після отримання послуг. Водночас період погашення кредиторської заборгованості також скорочується – з 20,4 днів до 12,4 днів, що означає що підприємство розраховується з постачальниками дедалі швидше. Порівняння цих двох показників вказує на те, що підприємство отримує гроші від покупців за 5–6 днів, тоді як само сплачує постачальникам за 12–20 днів – це здорова ситуація з точки зору управління грошовими потоками [17; 18].

Оборотність запасів залишалася відносно стабільною: у 2024 році вона дещо прискорилася – період скоротився з 47,5 до 43,6 днів, а у 2025 році незначно уповільнилася до 44,8 днів. Операційний цикл підприємства скоротився з 53,4 днів у 2023 році до 49,1 днів у 2024 році, а у 2025 році дещо збільшився до 50,4 днів. Загалом операційний цикл менше 55 днів є прийнятним для підприємства такого масштабу і свідчить про задовільний рівень управління оборотними активами.

Підбиваючи підсумок, зазначимо що фінансові результати АТ «Укрзалізниця» за 2023–2025 роки демонструють стійку негативну динаміку, головною причиною якої є систематичне випередження зростання собівартості над темпами зростання доходів. Якщо показники ділової активності залишаються на прийнятному рівні і навіть покращуються за окремими позиціями, то рентабельність усіх видів діяльності вже два роки поспіль перебуває у від'ємній зоні і продовжує погіршуватися. Без кардинального перегляду структури виробничих витрат та пошуку нових джерел доходів підприємство ризикує й надалі накопичувати збитки, що матиме довгострокові наслідки для його фінансової стійкості [3; 21].

## РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ ПОЛІПШЕННЯ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

### 3.1 Актуальність проблеми реформування залізничного транспорту України

Залізниця в Україні – це не просто транспорт, це основа усієї економіки країни. Особливо це відчувається в умовах війни, коли значна частина автодоріг і повітряного сполучення виявилася недоступною або небезпечною. АТ «Укрзалізниця» фактично перетворилася на критичний елемент виживання держави, і саме тому питання її реформування сьогодні стоїть гостріше, ніж будь-коли.

Масштаби підприємства вражають: понад 180 тисяч працівників, залізничні колії довжиною більше 20 тисяч кілометрів, тисячі одиниць рухомого складу та понад 100 тисяч споживачів електроенергії в мережі компанії. Утім за цими цифрами приховуються серйозні проблеми, які накопичувалися роками.

Передусім йдеться про катастрофічний знос інфраструктури. Локомотиви фізично вичерпали свій ресурс майже повністю – рівень зносу сягає 95–96%. Колії зношені на 70–90%. При цьому власного виробництва локомотивів в Україні немає, а коштів на масову закупівлю нової техніки за кордоном хронічно не вистачає. Ситуацію ускладнює те, що через повномасштабне вторгнення компанія втратила частину активів і персоналу на окупованих територіях, а регулярні удари по залізничній інфраструктурі завдають нових збитків.

Фінансовий стан підприємства також викликає занепокоєння. Прогнозований дефіцит ліквідності до 2026 року може перевищити 48 млрд грн. Певну частину цього розриву планується закрити через внутрішню реорганізацію: злиття філій, продаж металобрухту, передачу об'єктів в оренду. Разом ці заходи можуть принести близько 10 млрд грн, однак цього явно недостатньо. Залишається реальний ризик того, що компанія не зможе своєчасно

розраховуватися за зобов'язаннями і буде змушена заморозити частину інвестиційних програм.

Ще одна болюча точка – технічна несумісність з європейськими залізницями. Українська колія ширша за європейський стандарт на 85 мм, що робить неможливим прямий пропуск вагонів без перестановки візків або перевантаження на кордоні. Це суттєво збільшує час і вартість міжнародних перевезень, стримуючи розширення торгівлі з країнами ЄС.

Орієнтиром для України слугує досвід країн Євросоюзу, які кілька десятиліть тому пройшли через подібні виклики. Реформи, що розпочалися у 2001 році з першого залізничного пакету ЄС, поступово демонополізували галузь і відкрили інфраструктуру для незалежних перевізників. Результатом стало зростання конкуренції, оновлення рухомого складу і поява нових форматів послуг – від лізингу вагонів до цифрових систем управління перевезеннями. Соціально важливі маршрути при цьому збереглися завдяки контрактній моделі фінансування через відкриті конкурси.

Україна рухається схожим шляхом, хоча й в набагато складніших умовах. У 2025 році набрав чинності закон про безпеку та інтегрованість залізниць. До кінця 2026 року планується відкрити доступ приватних перевізників до інфраструктури, а до 2027-го – сформувати повноцінну нормативну базу для роботи конкурентного ринку. Паралельно передбачається створення незалежного регулятора, який контролюватиме тарифи й умови доступу.

Усе це свідчить про те, що реформування «Укрзалізниці» – не абстрактна мета, а конкретна умова виживання галузі в нових реаліях.

### 3.2 Стратегічні напрями вдосконалення фінансових результатів та розвитку потенціалу АТ «Укрзалізниця»

Результати проведеного аналізу фінансового стану АТ «Укрзалізниця» за 2023–2025 роки свідчать про наявність серйозних структурних проблем у діяльності компанії. Зниження коефіцієнта фінансової автономії до 0,60, зростання залежності від позикового капіталу та від'ємне значення маневреності власного капіталу вказують на те, що без цілеспрямованих управлінських рішень ситуація й надалі погіршуватиметься. Водночас масштаб підприємства, його стратегічна роль у транспортній системі країни та відкриті можливості євроінтеграції формують реальне підґрунтя для якісних змін.

Сучасні дослідники звертають увагу на те, що підвищення фінансової стійкості залізничних підприємств неможливе без паралельного вирішення двох завдань: скорочення витратної бази та нарощування джерел доходу. Зокрема, у наукових працях, присвячених інноваційному потенціалу залізниці, підкреслюється, що технологічна модернізація є не просто бажаним напрямом, а необхідною умовою збереження конкурентоспроможності галузі. Паралельно дослідники транспортної логістики наголошують на зростанні глобального ринку мультимодальних перевезень – за оцінками, середньорічний темп його зростання у 2024–2032 роках становитиме близько 8,3%, що відкриває для Укрзалізниці значні перспективи у сегменті контейнерних відправлень [22; 23]

З огляду на виявлені проблеми та наявний потенціал, можна виокремити шість ключових стратегічних напрямів вдосконалення діяльності компанії, які наведено в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1 – Стратегічні напрями розвитку АТ «Укрзалізниця»

Напрямок	Заходи	Очікуваний ефект
Цифровізація та автоматизація	Впровадження систем управління рухом, предиктивного технічного обслуговування, цифрових платформ для клієнтів	Скорочення витрат на 10–15%, зменшення простоїв, підвищення якості сервісу
Розвиток контейнерних та мультимодальних перевезень	Організація регулярних контейнерних поїздів, розвиток прикордонних терміналів, залучення нових клієнтів	Зростання доходів від вантажних перевезень, розширення частки ринку
Модернізація рухомого складу	Закупівля нових локомотивів за рахунок грантів ЄС та РРР, лізингові схеми, локалізація сервісу	Зниження рівня зносу, зменшення витрат на ремонт, підвищення надійності перевезень
Диверсифікація доходів	Здача в оренду об'єктів інфраструктури, розвиток логістичних хабів, сонячна генерація на станціях	Додатковий дохід від непрофільних активів до 5–8 млрд грн/рік
Євроінтеграція та інтеоперабельність	Будівництво євроколії (1435 мм), модернізація прикордонних переходів, сертифікація за стандартами ERA	Спрощення міжнародних перевезень, залучення транзитних вантажів, вихід на ринок ЄС
Державно-приватне партнерство	Допуск приватної тяги, концесії на окремі маршрути, залучення міжнародних інвесторів	Зменшення навантаження на держбюджет, підвищення конкуренції, оновлення сервісу

Найбільш системним напрямом є цифровізація операційної діяльності. Впровадження автоматизованих систем управління рухом, предиктивне технічне обслуговування на основі датчиків та цифрові клієнтські платформи можуть суттєво скоротити витрати і водночас підвищити якість перевізного процесу. Як свідчить досвід залізничних компаній країн ЄС, подібні заходи дозволяють зменшити операційні витрати на 10–15% у середньостроковій перспективі. Для Укрзалізниці, яка щороку несе значні втрати через поломки застарілого обладнання, це може мати особливо відчутний ефект.

Другим важливим напрямом є розвиток контейнерних та мультимодальних перевезень. У 2023 році інтермодальні перевезення залізницею України зросли на 34% – до 201,3 тис. двадцятифутових еквівалентів, з яких 62% припало на експорт. Це свідчить про реальний попит на такі послуги навіть в умовах війни. Організація регулярних контейнерних поїздів, розбудова прикордонних терміналів та залучення нових клієнтів у цьому сегменті здатні стати суттєвим джерелом додаткових доходів [23].

Модернізація рухомого складу є третім, але, мабуть, найбільш капіталомістким напрямом. З огляду на рівень зносу локомотивів у 95–96%, відкладати цю проблему далі неможливо. Реалістичним шляхом її вирішення є поєднання кількох механізмів: залучення грантового фінансування від ЄС у рамках Ukraine Facility (визначено 350 млн євро), розвиток лізингових схем та поступова локалізація сервісного обслуговування. Національна транспортна стратегія до 2030 року передбачає реалізацію цих заходів у два етапи: 2025–2027 та 2028–2030 роки [24].

Суттєвого підвищення прибутковості можна також досягти через диверсифікацію джерел доходу. Компанія має значний масив об'єктів нерухомості та земельних ділянок, які наразі не приносять доходу або використовуються неефективно. Передача їх в оренду, розвиток логістичних хабів, а також впровадження сонячної генерації на станціях – усе це може дати від 5 до 8 млрд грн додаткового доходу щороку без залучення зовнішніх позик.

П'ятим напрямом є поглиблення євроінтеграції через забезпечення технічної сумісності з мережею ЄС. Будівництво євроколії стандарту 1435 мм, модернізація прикордонних переходів та сертифікація за стандартами Європейського залізничного агентства (ERA) відкриють для компанії доступ до транзитних вантажопотоків і ринку міжнародних пасажирських перевезень. Держава вже заклала правову основу для цього – у 2025 році набрав чинності відповідний закон про безпеку та інтеперабельність.

Нарешті, шостим напрямом є розвиток державно-приватного партнерства. Допуск приватної тяги до інфраструктури, запланований до кінця 2026 року,

дозволить залучити приватні інвестиції в оновлення рухомого складу, знизить навантаження на державний бюджет і стимулюватиме конкуренцію в перевізному бізнесі. Досвід країн ЄС підтверджує, що саме поява приватних операторів є одним із найбільш дієвих стимулів для підвищення якості та ефективності залізничних перевезень [25].

Для оцінки результативності запропонованих заходів доцільно встановити цільові орієнтири за ключовими фінансовими та операційними показниками. Прогнозні значення на 2026–2030 роки наведено в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2 – Прогнозні показники діяльності АТ «Укрзалізниця»  
на 2026–2030 рр.

Показник	2025 (факт)	2026 (план)	2027 (план)	2030 (прогноз)
Коефіцієнт фінансової автономії	0,60	0,61	0,63	0,68
Рентабельність операційної діяльності, %	-1,8	0,5	2,1	4,5
Частка контейнерних перевезень, %	4,2	5,5	7,0	12,0
Рівень зносу локомотивів, %	95	90	83	65
Доходи від оренди та непрофільних активів, млрд грн	1,2	2,4	3,8	7,5

Наведені прогнозні значення засвідчують, що послідовна реалізація визначених напрямів дозволить поступово вивести компанію на позитивний рівень рентабельності операційної діяльності вже у 2026 році та досягти коефіцієнта фінансової автономії 0,68 до 2030 року. Скорочення рівня зносу локомотивів із 95% до 65% за рахунок системного оновлення парку стане одним із ключових чинників зниження витрат. Водночас зростання частки контейнерних перевезень до 12% та збільшення доходів від непрофільних активів до 7,5 млрд грн формуватимуть стабільну доходну базу, незалежну від коливань вантажних тарифів.

Варто зазначити, що реалізація окреслених заходів потребує не лише фінансових ресурсів, а й послідовної інституційної підтримки з боку держави – у вигляді своєчасного прийняття підзаконних актів, захисту інвестицій та стабільності тарифної політики. Лише за умови комплексного підходу можна розраховувати на сталий розвиток підприємства та зміцнення його фінансової стійкості в довгостроковій перспективі.

## ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі розроблено теоретичні засади і практичні рекомендації щодо аналізу та покращення фінансового стану підприємства залізничної галузі. Проведене дослідження охоплює широке коло питань – від теоретичного осмислення сутності фінансового аналізу до розробки конкретних стратегічних напрямів розвитку АТ «Укрзалізниця» в умовах воєнного стану.

Фінансовий аналіз посідає центральне місце в системі управління підприємством, оскільки перетворює масив облікових даних на обґрунтовані управлінські рішення. Широке коло зацікавлених сторін – власники, інвестори, кредитори, державні органи – систематично звертається до результатів фінансового аналізу для формування власної позиції щодо доцільності економічної взаємодії з підприємством. Саме тому якість інформаційної бази та методичного інструментарію безпосередньо визначає достовірність аналітичних висновків і ефективність управлінських рішень, що приймаються на їх підставі.

Процедура оцінювання фінансового стану підприємства передбачає послідовне виконання кількох етапів: збір та систематизацію необхідних даних, їх аналітичну обробку, розрахунок фінансових показників і коефіцієнтів, зіставлення отриманих результатів із нормативними орієнтирами та середньогалузевими значеннями, дослідження динаміки змін у часі та формулювання обґрунтованих висновків. Отримані значення слугують підґрунтям для прийняття рішень щодо подальшого розвитку підприємства, оптимізації структури капіталу та налагодження ефективних економічних відносин із контрагентами.

У роботі систематизовано методичний інструментарій оцінки фінансового стану підприємства, що охоплює горизонтальний, вертикальний, трендовий, порівняльний та факторний аналіз, а також коефіцієнтний метод. Встановлено, що жоден із зазначених підходів не є самодостатнім – лише їх комплексне застосування забезпечує об'єктивну та всебічну картину фінансового становища

суб'єкта господарювання. Особливу увагу приділено специфіці фінансового аналізу в умовах воєнного стану, що зумовлює необхідність перегляду нормативних значень показників, зміни пріоритетів їх інтерпретації та врахування впливу зовнішніх безпекових ризиків на господарську діяльність підприємств.

Аналіз фінансового стану АТ «Укрзалізниця» за 2023–2025 роки засвідчив наявність серйозних структурних проблем у діяльності компанії. Підприємство перейшло від прибуткової діяльності у 2023 році, коли чистий прибуток становив понад 5 млрд грн, до наростаючих збитків у наступні роки – 2,7 млрд грн у 2024 році та 7,7 млрд грн у 2025 році. Головною причиною такої динаміки стало систематичне випередження темпів зростання собівартості над темпами зростання доходів від реалізації, внаслідок чого питома вага виробничих витрат у структурі доходу зросла з 90,6% до 112,9%, що фактично означає збиткову основну діяльність підприємства.

Дослідження показників ліквідності виявило суперечливу картину. З одного боку, коефіцієнт абсолютної ліквідності суттєво зріс – з 0,267 до 0,726, що відображає цілеспрямовану політику накопичення грошових резервів. З іншого боку, коефіцієнт загальної ліквідності опустився нижче нормативної межі, а чистий оборотний капітал уперше набув від'ємного значення у 2025 році, що є одним із найбільш тривожних сигналів щодо платоспроможності підприємства. Баланс підприємства жодного року не відповідав критеріям абсолютної ліквідності, що свідчить про наявність структурних диспропорцій між різними групами активів та зобов'язань.

Оцінка фінансової стійкості підтвердила погіршення структури капіталу підприємства. Коефіцієнт фінансової автономії знизився з 0,71 до 0,60, коефіцієнт фінансової залежності зріс з 1,40 до 1,65, а показник маневреності власного капіталу залишався від'ємним упродовж усього досліджуваного періоду, опустившись до -0,50 у 2025 році. Така ситуація пояснюється капіталомісткою природою залізничного бізнесу: переважна частина власного капіталу підприємства вкладена у необоротні активи – залізничну

інфраструктуру та рухомий склад, – що унеможливило його використання для фінансування поточної діяльності. Частка необоротних активів у структурі балансу досягла 97,0% у 2025 році, що суттєво обмежує фінансову гнучкість компанії.

Аналіз ділової активності засвідчив, що попри загальне погіршення фінансових результатів підприємство зберігало задовільний рівень управління оборотними активами. Операційний цикл скоротився з 53,4 до 50,4 днів, період погашення дебіторської заборгованості не перевищував 6 днів, а співвідношення між строками розрахунків із дебіторами та кредиторами залишалося на сприятливому рівні. Це свідчить про те, що проблеми підприємства зосереджені переважно у сфері виробничих витрат, а не в управлінні грошовими потоками.

Запропоновано стратегічні напрями вдосконалення фінансових результатів та розвитку потенціалу АТ «Укрзалізниця», зокрема окреслено ключові чинники підвищення фінансової стійкості компанії та концептуальні основи її технологічної модернізації. На основі результатів проведеного дослідження ідентифіковано головні структурні проблеми, зокрема зниження коефіцієнта фінансової автономії, зростання залежності від позикового капіталу та критичний рівень зносу рухомого складу, що дозволило визначити пріоритетні напрями управлінського впливу. У виконанні поставлених завдань сформовано комплекс із шести стратегічних напрямів розвитку – цифровізація та автоматизація, розвиток контейнерних і мультимодальних перевезень, модернізація рухомого складу, диверсифікація доходів, євроінтеграція та державно-приватне партнерство, – які дозволили визначити очікувані ефекти від їх реалізації.

Це стало підґрунтям для розробки прогностичних показників діяльності компанії на 2026–2030 роки, відповідно до яких послідовна реалізація запропонованих заходів дозволить вивести підприємство на позитивний рівень рентабельності вже у 2026 році, підвищити коефіцієнт фінансової автономії до 0,68 та скоротити рівень зносу локомотивного парку з 95% до 65% до 2030 року. Зростання частки контейнерних перевезень до 12% та збільшення доходів від

непрофільних активів до 7,5 млрд грн сформують стабільну доходну базу, незалежну від коливань вантажних тарифів.

Водночас реалізація окреслених заходів потребує не лише відповідних фінансових ресурсів, а й послідовної інституційної підтримки з боку держави – своєчасного прийняття підзаконних нормативних актів, захисту інвестицій та забезпечення стабільності тарифної політики. Зазначені прогностичні показники можуть бути трансформовані в конкретні управлінські рішення та враховані при формуванні довгострокової стратегії розвитку залізничної галузі України в цілому. Лише за умови комплексного підходу, що поєднує внутрішні організаційні перетворення із зовнішньою підтримкою, можна розраховувати на сталий розвиток підприємства та зміцнення його фінансової стійкості в довгостроковій перспективі.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Савицька Г. В. Економічний аналіз діяльності підприємства : навч. посіб. Київ : Знання, 2007. 668 с.
2. Білик М. Д., Павловська О. В., Притуляк Н. М., Невмержицька Н. Ю. Фінансовий аналіз : навч. посіб. Київ : КНЕУ, 2005.
3. Мних Є. В. Економічний аналіз : підручник. Київ : Центр навчальної літератури, 2010. 412 с.
4. Поддєрьогін А. М. Фінанси підприємств : підручник. Київ : КНЕУ, 2018. 519 с.
5. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.1999 № 996-XIV.
6. Терещенко О. О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання : підручник. Київ : КНЕУ, 2019. 554 с.
7. Вергун А. Аналіз впливу війни на фінансовий стан українських підприємств. *Економіка та суспільство*. 2025. № 81.
8. Марусяк Н. Аналіз фінансового стану як ефективний інструмент управління фінансовою діяльністю підприємств в умовах війни. *Економіка та суспільство*. 2025. № 71.
9. Мельник Т. Український бізнес в умовах війни: сучасний стан, проблеми та шляхи їх вирішення. *Journal of Innovations and Sustainability*. 2023. Vol. 7, №
10. Шергіна Л. А., Канівець Т. О. Перспективи розвитку українських підприємств в умовах воєнного стану. *Економіка та підприємництво* : зб. наук. пр. / КНЕУ ім. Вадима Гетьмана. Київ : КНЕУ, 2024. Вип. 52. С. 57–70.
11. Костенко Ю., Короленко О., Гузь М. Аналіз фінансової стійкості підприємства в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2022. № 43.

- 12.Річний звіт АТ «Укрзалізниця» за 2023 рік. URL: [https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial\\_statements/](https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/) (дата звернення: 01.06.2026).
- 13.Річний звіт АТ «Укрзалізниця» за 2024 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua> (дата звернення: 01.06.2026).
- 14.Річний звіт АТ «Укрзалізниця» за 2025 рік. URL: [https://www.uz.gov.ua/about/f\\_investors/](https://www.uz.gov.ua/about/f_investors/) (дата звернення: 01.06.2026).
- 15.Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 № 4442-VI. Верховна Рада України.
- 16.Костирко Р.О. Фінансовий аналіз : навч. посіб. Харків : Фактор, 2007. 784 с.
- 17.Шеремет О.О. Фінансовий аналіз : навч. посіб. Київ : Кондор, 2005. 196 с.
- 18.Бланк І.А. Управління фінансовою стійкістю підприємства // Економіка та держава. 2022. № 4. С. 45-51.
- 19.Тютюнник Ю.М. Фінансовий аналіз : підручник. Полтава : ПДАА, 2020. 430 с.
- 20.Лищенко О.Г., Бойко В.О. Сучасні методи оцінки ліквідності підприємства в умовах воєнного стану // Економічний вісник. 2023. № 2. С. 112-118.
- 21.Укрзалізниця : офіційний сайт. URL: <https://www.uz.gov.ua> (дата звернення: 01.06.2026).
22. Кузнецов Є. М. Трансформація організаційної структури управління інноваційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту. Адаптивне управління: теорія і практика. Серія «Економіка». 2024. URL: <https://kart.edu.ua>
- 23.Розвиток мультимодальних перевезень в Україні. Аналітичний звіт. ДУ «Інститут регіональних досліджень НАН України». 2023. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20230037.pdf>
24. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1550-2024-п>

25. Стратегічні напрями розвитку залізничного транспорту в Україні. Економіка та суспільство. 2021. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/817>
26. Степаненко О. І., к.е.н., доцент Сучасні науково-практичні підходи до оцінки ліквідності підприємства//Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана м. Київ, Україна. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-036-0-27>
27. Лапєєва Є.А. Актуальні проблеми реформування залізничного транспорту України / Є.А. Лапєєва // Матеріали ХІХ Всеукраїнської науково-технічної конференції здобувачів вищої освіти «Сталий розвиток міст: поствоєнний період» (91-ї науково-технічної конференції ХНУМГ ім. О. М. Бекетова) : в 5-и ч. / Ч. 4. – Харків : ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2026. 303 с URL: [https://epmg.kname.edu.ua/images/Conference/2026/C.4%20Ekonomika%20i%20menedzment\\_26.pdf](https://epmg.kname.edu.ua/images/Conference/2026/C.4%20Ekonomika%20i%20menedzment_26.pdf)

## ПЕРЕЛІК ГРАФІЧНОГО МАТЕРІАЛУ

№ п/п	Назва аркуша	Кількість аркушів
1.	Структурна схема кваліфікаційної роботи	1
2.	Теоретичні аспекти аналізу фінансового стану підприємства	1
3.	Характеристика діяльності АТ «Українська залізниця»	1
4.	Аналіз фінансового стану підприємства	1
5.	Аналіз фінансових результатів діяльності підприємства	1
6.	Стратегічні напрями розвитку АТ «Укрзалізниця»	1
7.	Висновки	1
8.	Перелік апробацій результатів дослідження	1
<b>ВСЬОГО</b>		<b>8</b>