

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Козир Ольга Михайлівна

УДК: 658.589.009.12

**СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2007

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту
Міністерства транспорту та зв'язку України

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор

Дикань Володимир Леонідович,

Українська державна академія залізничного транспорту,
завідувач кафедри економіки, організації і управління
підприємством

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор

Шинкаренко Володимир Григорович,

Харківський національний
автомобільно-дорожній університет,
завідувач кафедри менеджменту;

кандидат економічних наук, доцент

Гненний Микола Василійович

Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту
завідувач кафедри економіки та менеджменту

Захист відбудеться „21” грудня 2007 року о 13,00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд.2.209.

Автореферат розісланий „ 19” листопада 2007 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Входження залізниць України до загальної Європейської транспортної системи з розвинутими ринковими відносинами вимагає чіткого виконання вимог спеціалістів транспортної галузі користувачами транспортної продукції, щодо якості обслуговування на рівні світових стандартів, а це приведення всієї системи правових, економічних, фінансових важелів та організаційних форм до потреб користувачів транспортних послуг.

Розвиток залізничного транспорту пов'язаний не тільки з наявністю певного рівня незалежності структурних підрозділів, що володіють свободою господарювання в рамках залізниці, але і зі створенням такої системи господарювання, що значно збільшить зацікавленість трудових колективів у досягненні найбільш високих результатів з одного боку і підвищення рівня задоволення потреб користувачів – з іншого.

Перехід до ринкових відносин потребує радикального переосмислення змісту, методів та інструментарію управління виробництвом. Це особливо стосується найважливішої ланки – планування витрат.

Управління витратами - це розроблення і реалізація управлінських впливів, заснованих на використанні об'єктивних економічних законів, щодо формування та регулювання витрат підприємства відповідно до його стратегічних і поточних цілей. Ефективне використання усіх видів ресурсів нерозривно пов'язане з проблемою підвищення наукового рівня управління витратами, а саме - з необхідністю формування системи управління витратами виробництва. В сучасних умовах величина витрат має не тільки конкретизувати фактичний стан справ на виробництві, але і сприяти оцінці і виявленню попередньо можливих наслідків прийняття тих або інших управлінських рішень.

Ситуація, що склалася в процесі економічних перетворень в Україні, характеризується послабленням уваги до систематизації управління витратами на виробництві. Величина витрат втрачає статус директивного і фундаментального показника. На залізничному транспорті це супроводжуватиметься збільшенням тарифів на перевезення і втратою конкурентоспроможності. Формування системи управління витратами вимагає відмови від деяких догматичних уявлень про економічну суть і природу витрат підприємств галузі, більш широкого використання теорії і практики не тільки вітчизняних економістів, але і закордонних.

Необхідність системного і комплексного підходу до вирішення проблем удосконалення управління виробничими витратами в умовах глобалізації економіки висвітлена в працях таких видатних учених – економістів, як Л.Абалкін, І.Бланк, К.Дорофійенко, Р.Купер, В. Лебедева, І. Лукінов, Дж.Фостер, Ч.Хонгрэн, Н.Чумаченко. На залізничному транспорті цим питанням присвячено наукові праці економістів транспортників: О.П.Абрамова, В.Г.Галабурди, С.Г.Галузи, В.Л.Диканя, О.І.Журавля, О.Г.Кірдіної, Ю.Ф.Кулаєва, В.І.Сергієнка, М.Н.Толкачової, В.Г.Шинкаренка, Ю.Н.Цвєтова.

Актуальність теми дослідження визначається її спроможністю на підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту, його конкурентноздатність в умовах глобалізації.

Особливу актуальність становить удосконалення системи управління витратами та визначення зовнішніх і внутрішніх чинників, що впливають на них, а також обґрунтування оптимальної величини витрат, виходячи із задач стратегічного розвитку підприємства.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження є ініціативним і виконане у відповідності з Державною програмою розвитку транспортного комплексу в рамках науково-дослідних робіт, виконаних в Українській державній академії залізничного транспорту за замовленням Укрзалізниці та Українського союзу підприємців та промисловців затвердженої розпорядженням Кабінету міністрів від 16.11.2002 р. № 657 (договір №2-НП-07КК-1-2003 р.) “Залучення об’єктів підприємницької діяльності у сферу обслуговування транспортних коридорів”.

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретичних підходів, щодо удосконалення системи управління витратами підприємств залізничного транспорту і практичних рекомендацій зі створення ефективних методів та засобів організації фінансово-економічного комплексу у механізмі управління витратами операційної діяльності залізниці.

Досягнення поставленої мети передбачає необхідність вирішення наступних задач:

- визначення сутності і особливості витрат залізничного транспорту;
- дослідження існуючого рівня й основних тенденцій зміни витрат, їх розміру і структури;
- виявлення сутності й особливостей механізму управління витратами залізниці з перевезень та здійснення нею операційної діяльності;
- аналіз впливу зовнішніх чинників на управління витратами , розвиток і результати роботи залізниці;
- розгляд основних напрямків удосконалення управління витратами в ринкових умовах;
- обґрунтування критеріїв оптимальності здійснення витрат;
- розробка моделі визначення величини оптимальних витрат;
- прогнозування обсягів приведеної продукції залізниці на середньострокову перспективу;

- визначення тенденцій змін пасажирообігу і вантажообігу залізниці;

- моделювання розподілу накладних витрат між вантажними і пасажирськими перевезеннями з метою визначення їх граничних розмірів, які підлягають віднесенню на відповідні перевезення.

Об'єктом дослідження є економічні процеси, які спрямовані на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України, шляхом раціоналізації використання ресурсів.

Предметом дослідження є система управління витратами підприємств залізничного транспорту.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою дослідження стали роботи вітчизняних та закордонних економістів із проблем формування, аналізу і планування витрат підприємств залізничного транспорту, а також законодавчі акти України, статистичні дані про роботу залізничного транспорту, звітні дані підприємств.

Для досягнення поставленої в роботі мети були використані наступні дослідницькі прийоми: аналізу, синтезу і теоретичного узагальнення - для визначення теоретичних основ і обґрунтування методичних підходів до управління витратами підприємств залізничного транспорту; структурно генетичний метод та метод синтезу – при дослідженні теоретичних аспектів визначення витрат підприємств і формування собівартості; методи абстрагування та аналізу – при визначенні доцільності і обґрунтованості витрат підприємств і господарств залізниці; методи дедукції, експерименту, порівняння та вимірювання – при дослідженні структурно-функціональних зв'язків між елементами фінансово-економічного механізму; принципи системного аналізу – при побудові моделі визначення величини оптимальних витрат; методи формалізації, економіко – математичного моделювання та експерименту – при прогнозуванні обсягів перевізної роботи залізниці на середньострокову перспективу; історичний метод індукції – при визначенні характеру залежності змін витрат від дії чинників впливу; метод маржинального аналізу – при визначенні меж безпосереднього субсидування пасажирських перевезень за рахунок обґрунтованого розподілу накладних витрат між пасажирськими і вантажними перевезеннями; графічний – для наглядного представлення результатів дослідження.

Наукова новизна результатів дослідження полягає в наступному:

вперше:

- запропоновано новий методологічний підхід до управління витратами підприємств залізничного транспорту, який базується на економіко-математичному моделюванні при прогнозуванні змін зовнішніх та внутрішніх вхідних параметрів;

удосконалено:

- принцип оптимальності витрат, результатом яких є обґрунтування встановлення їх розміру;

- розподіл виробничих та непрямих витрат підприємства залізничного транспорту за допомогою маржинального підходу;

- поняття оптимальності витрат, що дозволило побудувати модель для визначення обґрунтованої величини витрат;

дістали подальшого розвитку:

- формалізація характеру зміни експлуатаційних витрат з часом, суть якої полягає у застосуванні методів сучасного прогнозування;

- інтерпретація графіків рівноваги чинників, згідно з якою такі графіки не тільки дають можливість визначити критичний обсяг робіт (точку беззбитковості), але й визначити межі безперехресного субсидування пасажирських перевезень для залізниці;

- експериментально-методичний підхід до визначення співвідношення темпів зростання заробітної плати і продуктивності праці, шляхом надання відповідної шкали співвідношень.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості їх використання для вирішення проблем управління витратами, які цілком продиктовані практичними умовами роботи залізниці:

- встановлені функціональні залежності змін витрат з часом дають можливість керівництву залізниці і структурним підрозділам визначити прогнозний загальний розмір експлуатаційних і інших витрат операційної діяльності з високим ступенем достовірності;

- запропонована емпірична модель визначення величини оптимальних витрат дозволяє встановити, які витрати є оптимальними і тим самим зорієнтувати керівництво не допускати їх перевершення, що не обумовлене зміною обставин;

- рекомендований спосіб розподілу загально виробничих і інших накладних витрат, виходячи із співвідношення обсягів пасажирських і вантажних перевезень, дозволяє об'єктивно оцінити ефективність останніх;

- крім того, результати дослідження використовуються в навчальному процесі в Українській державній академії залізничного транспорту та в Інституті підготовки і перепідготовки кадрів при викладанні дисциплін “Економіка залізничного транспорту”, “Економіка підприємства”, “Конкурентноздатність підприємств” студентам і слухачам економічних і технічних спеціальностей та в діяльності СТГО “Південна залізниця”, інших підприємств галузі.

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаною науковою працею, в якій викладено авторський підхід до управління витратами в умовах ринкової економіки. Автором у дисертаційній роботі використані тільки ті ідеї, положення, розрахунки й висновки, що є результатом особистого наукового внеску. Особистий внесок здобувача у наукові та практичні праці, виконані у співавторстві є такими: в роботі 1 обґрунтовано необхідність структурного реформування транспортної галузі України; в роботі 4 здобувачем показана

недоцільність застосування - методу при математичному обґрунтуванні та оцінці різних методів реструктуризації залізничного транспорту України.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертаційного дослідження доповідались на Першій науково-практичній міжнародній конференції “Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (смт.Коктебель, 2004), Другій науково-практичній міжнародній конференції “Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (смт.Коктебель, 2006), на Третій науково-практичній міжнародній конференції “Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (смт.Коктебель, 2007), на міжнародній науково-практичній конференції “Корпорації та інтегровані структури: проблеми науки та практики” (м. Харків, 2007).

Публікації. Результати дослідження опубліковані у 12 працях, усі вони опубліковані у фахових виданнях. Загальний обсяг робіт 3,6. друк.арк., з них особисто належить автору 3,2 друк.арк.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (130 найменувань) і додатків. Основний зміст викладено на 196 сторінках. Робота містить 33 таблиці, 15 рисунків, 5 додатків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У першому розділі - “Економічна сутність витрат підприємств залізничного транспорту України в ринкових умовах функціонування галузі” - визначено економічну сутність витрат в ринкових умовах функціонування сучасних підприємств, розглянуто особливості транспортного виробництва та формування витрат на продукцію залізничного транспорту, як державної природної монополії, проаналізовано вплив фінансово-економічного механізму підприємства на управління витратами його діяльності.

В сучасних умовах господарювання головним завданням будь-якого підприємства, у тому числі транспортного, є досягнення такого рівня конкурентоспроможності, який би дозволив не тільки виживати на ринку товарів або послуг, але й прогресивно розвиватися, отримувати бажані обсяги прибутку.

Конкурентоспроможність підприємства сьогодні забезпечується високою якістю, низькою ціною та швидкістю впровадження продукції на ринок, що не можливо реалізувати без значних витрат коштів на зміну технологій, удосконалення матеріально-технічної бази, підвищення кваліфікації кадрів та інше.

Таким чином зроблено висновок, що конкурентоспроможність підприємства в ринкових умовах функціонування залежить від обґрунтованості величини витрат на здійснення виробничої діяльності.

Транспорт, будучи сполучною ланкою між усіма галузями економіки, в процесі своєї діяльності, формує не лише витрати власного виробництва, але й істотно впливає на рівень витрат інших галузей через транспортну складову у

собівартості виробленої та реалізованої ними продукції. Тому рівень витрат у ринкових умовах виступає одним з найголовніших чинників перерозподілу вантажо- та пасажиропотоків між різними видами транспорту.

При дослідженні існуючих положень та основних тенденцій розвитку методів визначення витрат, та особливостей формування витрат на залізничному транспорті виявлено, що основною умовою для обґрунтованого планування витрат транспорту є їхня класифікація, що служить вихідною базою для проведення аналізу беззбитковості, оптимізації структури витрат на окремі види продукції або по структурних підрозділах підприємства, виявлення можливого рівня та напрямку їх економії, а також вирішення завдань максимізації прибутку за рахунок скорочення тих або інших витрат.

При калькуляції собівартості різних видів робіт у структурних підрозділах залізниць, ті групи витрат, які пов'язані з одним видом робіт, відносяться до нього безпосередньо, а непрямі витрати - розподіляються між видами робіт пропорційно різним вимірникам. Багато витрат, що є прямими стосовно продукції залізниці стають у підрозділах непрямими. Доведено, що діюча на залізничному транспорті методика віднесення витрат, не завжди забезпечує точний розрахунок собівартості транспортної продукції, що пов'язано з розподілом непрямих витрат, та вимагає вдосконалення. Прийняття науково-обґрунтованого рішення повинно базуватися на інформації про всі витрати, оскільки тарифи на вантажні й пасажирські перевезення встановлюються централізовано, що вимагає знання повної собівартості з урахуванням всіх витрат.

Досліджено, що на окупність витрат, а також їх оптимальність, вирішальний вплив здійснює фінансово-економічний механізм управління залізничним транспортом, який характеризується значним рівнем регламентації і централізації, та побудований на перерозподілі доходів залізниць між структурними підрозділами. Доходи залізниць формуються за рахунок надходжень від усіх видів діяльності, у тому числі за перевезення вантажу, пасажирів. Отримані кошти, не набуваючи форми фінансового капіталу, використовуються як засіб планування та обліку витрат економічних ресурсів у процесі функціонування технологічної системи залізниці.

Враховуючи важливість залізничної транспортної системи для потреб економіки країни та необхідність підтримки належних умов її функціонування запропоновано впровадження науково-обґрунтованого підходу до формування витрат, який у складних динамічних умовах ринку повинен бути спрямованим на визначення оптимальної величини витрат в залежності від зміни зовнішніх та внутрішніх чинників, що на неї впливають. Реалізація такого підходу у практичній діяльності підприємств залізничного транспорту дозволить обґрунтовувати і оптимізувати плани виробництва та сприяти підвищенню ефективності їх роботи, відповідатиме, як інтересам галузі, так і інтересам споживачів транспортної продукції.

У другому розділі – “Визначення факторів, умов і тенденцій зміни оптимальних витрат підприємств залізничного транспорту ” - обґрунтовані методичні підходи до управління витратами в сучасних умовах господарювання;

проаналізовано структуру експлуатаційних витрат підприємств залізничного транспорту з метою виявлення обґрунтованості їх змін у відповідності до змін обсягів та умов роботи; визначено чинники, що суттєво впливають на формування витрат, та на їх основі сформульовано критерії оптимальності витрат і побудована модель визначення їх оптимальної величини.

Підприємство залізничного транспорту, як і будь-яке підприємство, що функціонує в ринкових умовах, повинно постійно відслідковувати результати своєї діяльності, визначати відхилення отриманих результатів від намічених цілей та завдань. Важлива роль у цьому належить економічному аналізу господарської діяльності, прогностичній оцінці витрат і результатів, науково-обґрунтованим методам калькулювання, формування та розподілу витрат виробництва. Аналіз безпосередньо витрат виробництва дозволяє визначити відповідність техніко-економічного потенціалу підприємства та фактичних витрат на виробництво та реалізацію, визначити межі максимально припустимих витрат та недоліки системи управління ними.

Систему управління витратами в сучасних умовах господарювання запропоновано розглядати у її спрямованості не на досягнення економії витрат, а на досягнення їхньої відповідності задачам розвитку підприємства, як поточним, так і стратегічним. Відповідно і у складі витрат залізниці доцільно виділити дві групи: витрати експлуатаційні і витрати капітальні. Взаємозв'язок між задачами розвитку підприємства залізничного транспорту і витратами основної діяльності показано на рис. 1.

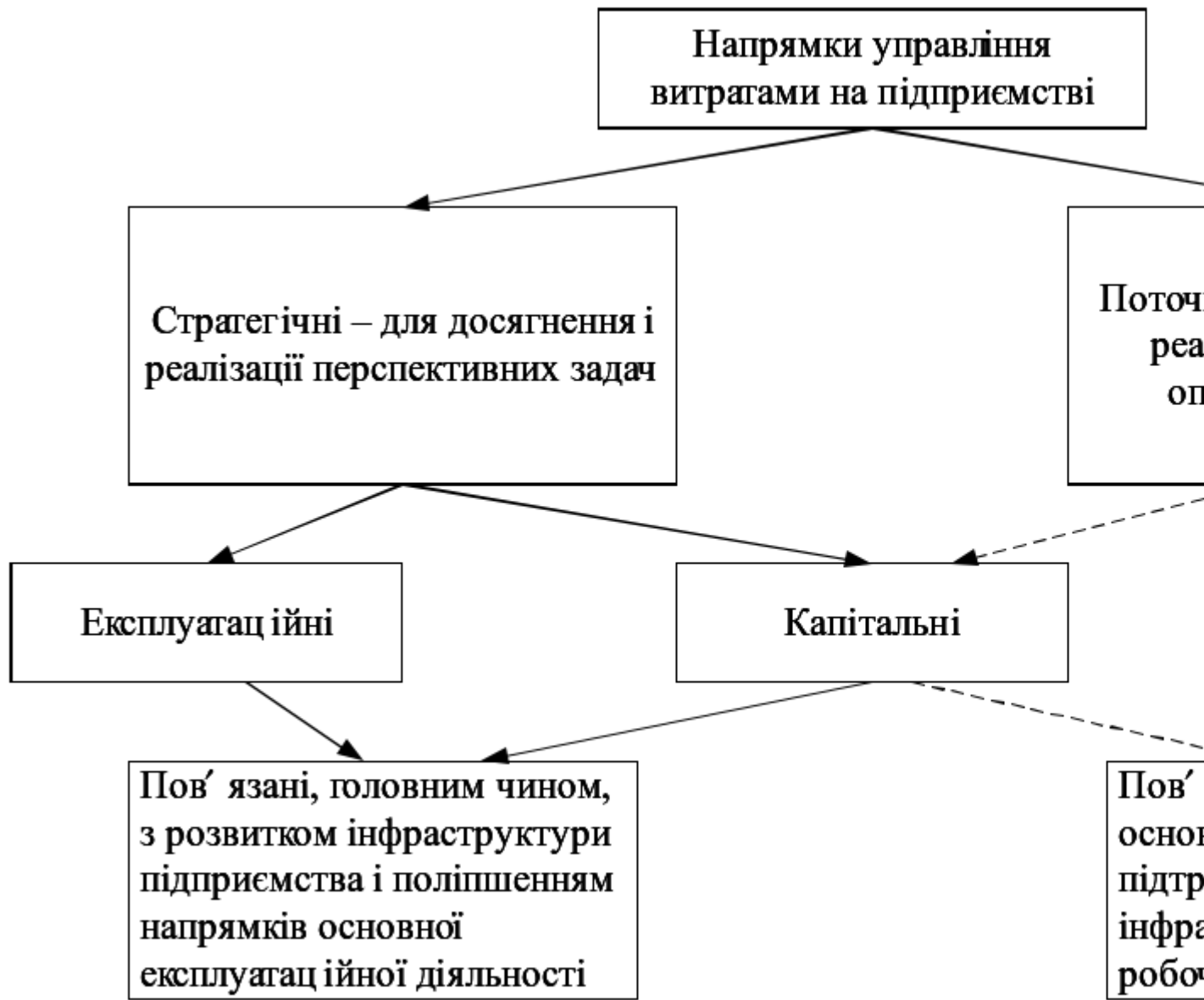


Рис.1. Схема управління витратами на підприємстві залізничного транспорту

Предметом управління у даній системі виступають усі витрати підприємства, при цьому вони мають низку особливостей: 1) динамізм; 2) різноманітність; 3) складність вимірювання, обліку та оцінки; 4) складність і суперечливість впливу на економічні результати.

Управління витратами на підприємстві залізничного транспорту припускає виконання всіх функцій, властивих управлінню будь-яким об'єктом; прогнозування, планування, організація, координація та регулювання, активізація та стимулювання виконання, облік, аналіз, контроль. Виконання функцій управління у повному обсязі по всіх елементах складає цикл впливу керуючої підсистеми (суб'єкт управління) на керовану підсистему (об'єкт управління) (рис. 2).

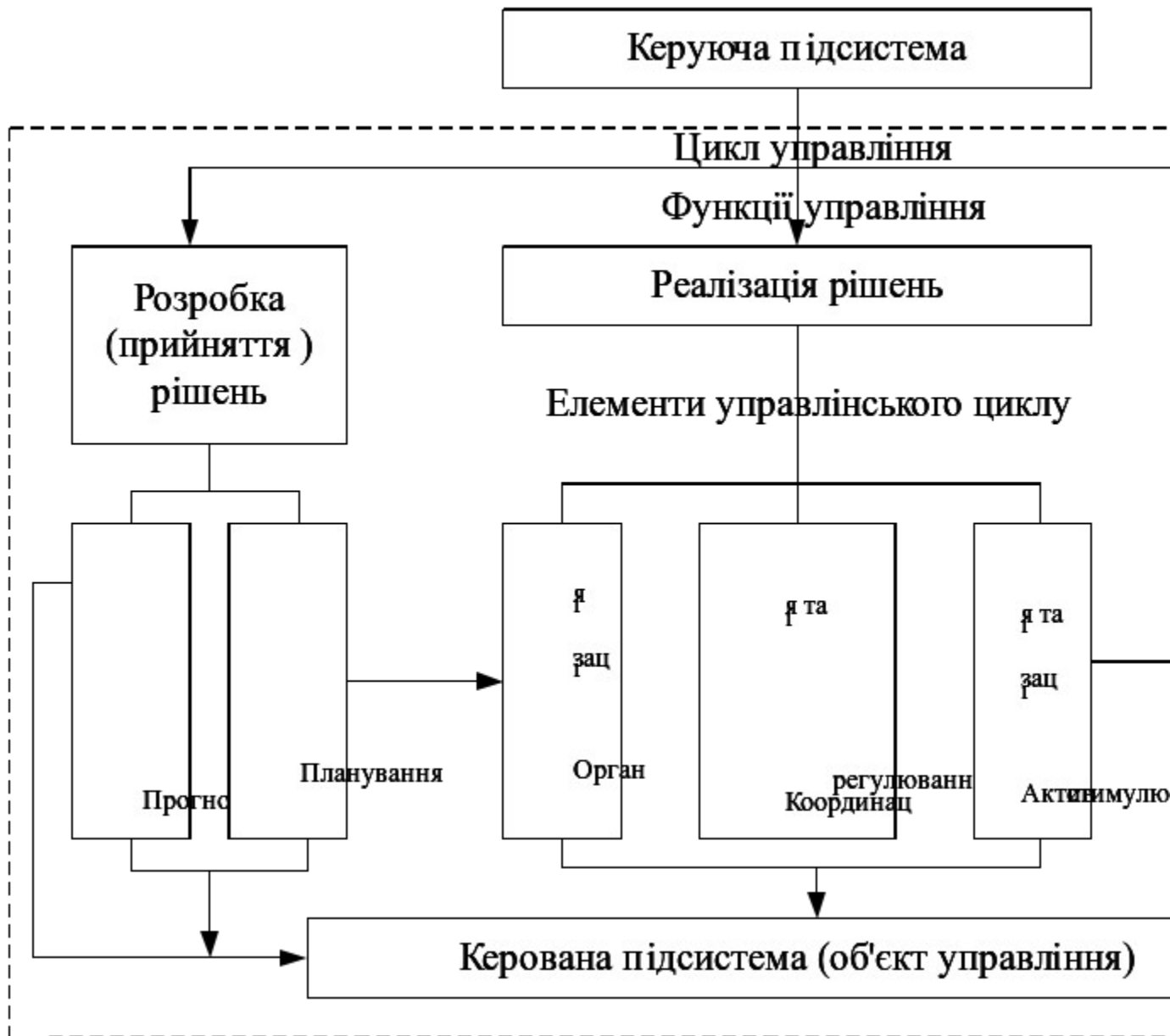


Рис. 2. Схема взаємодії функцій управління витратами

Визначено, що функції управління витратами первинні по відношенню до виробництва, тобто для досягнення певного виробничого, економічного, соціального або іншого результату спочатку необхідно визначити необхідний обсяг витрат. Тому метою управління витратами є правильне визначення величини витрат для досягнення високого економічного результату діяльності підприємства.

Проведений аналіз експлуатаційних витрат Південної залізниці показав, що в їх структурі протягом 1990-2005 років переважають виробничі ресурси, у тому числі на матеріальні, енергетичні ресурси, трудові ресурси та амортизаційні відрахування, що підтверджує фондомісткість, трудомісткість та енергомісткість залізничного транспорту.

При цьому показники, що характеризують ефективність використання наведених ресурсів (фондовіддача, продуктивність праці, матеріаловіддача) не враховують витрати праці, пов'язані з їх комплексним використанням.

Тому обґрунтовано доцільність та необхідність в ринкових умовах визначення таких показників, як ресурсовіддача та зарплато віддача. Показник ресурсовіддача (P_B) характеризує обсяг роботи, що забезпечується витратою однієї гривні ресурсів та розраховується за формулою:

$$P_B = \frac{\sum P_{1_{np}}}{\sum B_p} \quad (1)$$

де $\sum P_{1_{np}}$ - річний обсяг виконаних робіт у приведених ткм (сума вантажообороту та пасажирообороту), млн.ткм;

$\sum B_p$ - річна сума витрат, пов'язаних з придбанням та використанням усіх видів ресурсів (сума експлуатаційних витрат), млн. грн.

Показник зарплато віддачі (Z_B) характеризує, який обсяг роботи виконаний на одну гривню заробітної плати та розраховується за формулою:

$$Z_B = P_B * \alpha = P_B * \frac{\sum Z_p}{\sum B_p} \quad (2)$$

де $\sum Z_p$ - фонд оплати праці, грн;

α – питома вага заробітної плати в експлуатаційних витратах, частка одиниці.

Аналіз показників ресурсовіддачі та зарплатовіддачі за період 1990-2005 роки дозволив зробити висновок, що зростання експлуатаційних витрат треба розглядати як необґрунтоване, що не відповідає виконаній роботі.

У дисертаційному дослідженні запропоновано використання експериментальної шкали співвідношення темпів зростання заробітної плати, темпів зростання зарплатовіддачі (продуктивності праці), наведеної у табл. 1.

Таблица 1

Експериментальна шкала співвідношення темпів зростання заробітної плати і темпів росту зарплатовіддачі (продуктивності праці)

Зростання заробітної плати (фонду зарплати) у порівнянні з базовим рівнем (2002р.), разів	Відповідне зростання зарплатовіддачі (продуктивності праці) у порівнянні з попереднім підвищенням у 2 рази, %	Загальне зростання зарплатовіддачі (продуктивності праці) при наступному подвоєнню заробітної плати, %
у 2 рази	6,5 %	6,5 %
у 4 рази =2*2	6,5*2=13,0 %	6,5+13,0=19,5 %

у 8 разів =2*2*2	13,0*2=26,0%	19,5+26,0=45,5 %
у 16 разів =2*2*2*2	26,0*2+2,5=54,5 %	45,5+54,5=100,9 %
При подальшому зростанні на 1 %	>=2%	-

Проведений аналіз витрат Південної залізниці дозволив сформулювати та підтвердити твердження, що управління витратами, як стратегічне, так і поточне, зводиться не до їх економії, тобто зменшення їх абсолютної величини в умовах постійної зміни зовнішніх та внутрішніх факторів, а до встановлення їх оптимальної величини яка відповідає цим змінам.

На основі дослідження чинників впливу на формування витрат сформульовано критерії оптимальності витрат. До критеріїв оптимальності витрат можна віднести: 1) пов'язаність витрат з обсягами виконуваної роботи; 2) відповідність та забезпечення прийнятного рівня якості товару чи послуг, як для виробника, так і для споживача; 3) швидкість реагування на зміну якості товару чи послуги; 4) раціональну структуру витрат, що забезпечує виконання встановлених цілей підприємства; 5) збільшення величини витрат у межах рівня інфляції певного періоду (не більше).

Звідси, оптимальними витратами слід вважати ті, що відповідають прогнозним (плановим) обсягам робіт та їх змін, враховують встановлені параметри якості роботи та їх зміни, відображають в основній своїй частині відповідність цілям підприємства, не перевищують при своїх збільшеннях реального індексу інфляції.

Модель визначення оптимальної величини витрат у відповідності до названих критеріїв має вигляд:

$$B_{opt} = f(V; I_V; P_{Я}; I_{P_{Я}}; \gamma_{opt}; I_{inf}) \quad (3)$$

де V – обсяг виконаних робіт за певний період, тис.грн;

$P_{Я}$ – прийняті на певний період параметри якості продукції або послуг, балів;

γ_{opt} – коефіцієнт, який відображає раціональність структури фактичних витрат;

$I_V, I_{Я}, I_{inf}$ – відповідно індекси зміни обсягу робіт, параметрів якості, інфляції та інших ризиків за певний період.

Зміну величини оптимальних витрат за певний період можна одержати використовуючи модернізовану залежність через індексну форму кожної складової:

$$I_{B_{opt}} = f(I_V; I_{P_{Я}}; I_{\gamma}; I_{inf}) \quad (4)$$

На підставі аналізу експлуатаційних витрат залізниці за елементами та статтями, проведеного за зазначеною моделлю, зроблено висновок, що на Південній залізниці усі витрати протягом 2002-2006 рр., за виключенням

загальновиробничих, є оптимальними при даних зовнішніх та внутрішніх параметрах функціонування підприємств, що склалися.

У третьому розділі – “Удосконалення системи управління витратами підприємств залізничного транспорту” - розглянуто особливості планування та прогнозування витрат підприємства в динамічних ринкових умовах; здійснено прогнозування розмірів приведеної продукції залізниці та експлуатаційних витрат; встановлено функціональну залежність між ними; на основі маржинального аналізу виконано моделювання перерозподілу непрямих витрат за видами перевезень на залізничному транспорті.

Ефективне управління витратами в сучасних умовах господарювання в Україні набуває особливого значення, як для окремого підприємства, так і для економіки країни в цілому, що пов'язано з необґрунтованим підвищенням цін на продукцію, роботи та послуги вітчизняного виробництва.

Тому першим етапом удосконалення системи управління витратами є впровадження прогнозування та планування їхнього рівня відповідно до змін зовнішніх та внутрішніх чинників впливу на результати діяльності підприємств. Оскільки величина витрат безпосередньо залежить від запланованого обсягу виконання робіт, то визначення прогнозних обсягів виробництва передуює прогнозним оцінкам рівня витрат.

В дисертаційному дослідженні розглянуто методи сучасного прогнозування, визначено тренди зміни приведеної продукції, вантажообігу та пасажирообігу на залізниці. Встановлено, що пасажирообіг в динаміці змінюється за лінійною залежністю – $y=a_0+a_1t$, а зміна у динаміці вантажообігу, приведеної продукції у цілому та експлуатаційних витрат наближена до функції параболи - $y=a_0+a_1t+a_2t^2$. На основі встановлених залежностей розраховано прогнозні величини експлуатаційних витрат залізниці на середньострокову перспективу, темпи зростання яких значно перевищують темпи зростання обсягів роботи за прогнозований період. Виявлено, що на випереджуючий темп зростання експлуатаційних витрат суттєво впливає зростання загальновиробничих витрат, які не відповідають принципам оптимальності, а також їхній необґрунтований розподіл між вантажними та пасажирськими перевезеннями, за рахунок чого останні є збитковими. Аналіз динаміки перевезень показав, що співвідношення пасажирообігу та вантажообігу складає 1:3. У такому ж співвідношенні повинні перерозподілятися загально виробничі витрати між цими видами робіт.

На підставі проведеного дослідження сформульовано твердження, що фінансові результати роботи підрозділів залізничного транспорту багато у чому залежать від принципів, формування та розподілу витрат. Діючі методики розподілу непрямих витрат в сучасних умовах господарювання є недосконалими, оскільки ґрунтуються на нарахуванні цих витрат пропорційно матеріальним витратам або витратам на заробітну плату. Крім того темпи зростання загальновиробничих та адміністративних витрат за період, що аналізується, значно перевищують темпи зростання експлуатаційних витрат взагалі. Пропонована методика розподілу загальновиробничих та інших непрямих витрат ґрунтується на використанні маржинального підходу. При застосуванні даного

підходу загальна сума постійних витрат планується відповідно до моменту визначення суми чистого прибутку, що дозволяє зосередити увагу на динаміці постійних витрат та контролювати відповідність виконання довгострокових та короткострокових планів. Маржинальний підхід є основою рівноважного аналізу. Точка рівноваги показує рівень доходу від реалізації (робіт, послуг), що дорівнює сумі змінних та постійних витрат для даного обсягу виробництва при даному рівні використання виробничих потужностей. Рівноважний аналіз являє собою співвідношення “витрати – обсяг виробництва - прибуток”.

Таким чином, у межах короткострокового періоду, якщо продукт приносить доходу більше, ніж змінні витрати на нього, він сприяє зростанню прибутку.

Проведене моделювання факторів рівноваги показало, що при дотриманні принципу “витрати – обсяг виробництва - прибуток” можна повністю або частково уникнути збитковості пасажирських перевезень на залізничному транспорті без перехресного їх субсидування за рахунок вантажних перевезень.

Маржинальний підхід запропоновано використовувати також для визначення цін на послуги залізничного транспорту через відокремлення змінних і постійних витрат. Він дає змогу змодельовати прибуток, витрати та обсяги робіт, що є основою для прийняття обґрунтованих рішень при виконанні замовлень, як в основній, так і в підсобно-допоміжній діяльності підрозділів залізниці.

ВИСНОВКИ

В умовах глобалізації для забезпечення стійкої позиції залізничного транспорту на ринку послуг з перевезень необхідне удосконалення управління витратами, що включає як прийняття оптимальних рішень, так і моделювання використання ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

У дисертації викладено теоретичне узагальнення і науково обґрунтовані практичні рекомендації, щодо напрямків удосконалення управління витратами підприємств залізничного транспорту. За результатами проведеного дослідження пропонуються наступні висновки і рекомендації:

1. В умовах глобалізації, ринкових відносин треба відмовитися від принципу планування витрат “від досягнутого”. Треба розвивати методичні положення і економічні аспекти, щодо регулювання і управління витратами на підприємствах залізничного транспорту.

2. Економічний аналіз який проведено на залізницях України та огляд наукових праць, присвячених управлінню витратами, дає підстави стверджувати, що теоретична база управління витратами залізничних підприємств перебуває в стадії становлення до ринкових умов.

3. Починати управління витратами треба з визначення стратегічних цілей діяльності підприємств у вигляді найважливіших напрямків їх розвитку і не брати за першочергове економію цих витрат, як показав аналіз.

4. Аналіз показав, що фінанси підприємства треба розглядати, як грошові кошти, які матеріалізуються у засобах виробництва, предметах праці і заробітній платі працівників, виступаючи як ресурси підприємства в якому фінансово-економічна система зводиться до їх управління. У той же час фінансові ресурси, з

точки зору їх розміщення і направленості на забезпечення місії підприємства, приймають форму витрат зі своїми специфічними проблемами й задачами.

5. Вирішення цих проблем реалізується фінансово-економічним механізмом підприємства, який є сукупністю стабільних елементів, послідовність дій яких забезпечує реалізацію визначеної цілі, тобто створення необхідних умов в управлінні економічними процесами через витрати, направлені на їх виконання.

6. Розглядаючи управління витратами підприємства в умовах ринку особливу увагу необхідно приділяти забезпеченню основними засобами, які комплектуються енергозберігаючим обладнанням, яке в подальшому зможе привести до збільшення прибутку.

7. В умовах постійного зростання цін на всі необхідні складові елементи виробництва, управління витратами, яке забезпечує стратегію розвитку підприємства, як процес їх оптимізації.

8. Сформульовані критерії оптимальності витрат, як для залізниці, так і структурного підрозділу залізниці чи підприємства і побудована модель розрахунку оптимальної величини витрат. У роботі підтверджена “працездатність” цієї моделі для практичного застосування і визначення достовірних результатів на базі зміни індексів, які враховують зміни об’єктивних обставин.

9. В дисертації розглянуто різні методи сучасного прогнозування і визначено тренди зміни приведеної продукції залізниці, що дало можливість стверджувати, що пасажирські перевезення (пасажиरोобіг) змінюється з часом по лінійній залежності першого порядку, а вантажообіг і приведена продукція в цілому змінюється по закону параболи другого порядку, а також з високою достовірністю визначити обсяги роботи на середньострокову перспективу – два-три роки.

10. У роботі пропонується застосувати маржинальний підхід до розподілу загально виробничих та інших непрямих витрат, виходячи із розподілу результатів між вантажними і пасажирськими перевезеннями.

11. Проведення моделювання факторів рівноваги показало, що при дотриманні принципу “витрати-обсяги виробництва-прибуток” можна повністю або частково уникнути збитковості пасажирських перевезень без перехресного їх субсидування з боку вантажних перевезень.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

1.

Сивый В.Б., Козырь О.М. К вопросу обоснования необходимости проведения структурной реформы в транспортной отрасли // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2005. - № 9-10. – С. 140-145.

2.

Козырь О.М. Содержание понятия финансов предприятия и финансовых ресурсов // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2005. - № 12. – С. 143-149.

3.

Козырь О.М. Специфика финансов железнодорожного транспорта // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2005. - № 9-10. – С. 28-33.

4.

Ковальов Д.І., Козир О.М. Аналіз методик попередньої оцінки структурної реформи залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2006. - № 15-16. – С. 152-154.

5.

Козир О.М. Удосконалення системи управління витратами підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2006. - № 19. – С. 37-42.

6.

Козир О.М. Теоретичні аспекти планування і прогнозування витрат на підприємстві // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2006. - № 20. – С.48-52.

7.

Козир О.М. Управлінські аспекти витрат залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2007. - № 17. – С. 197-199.

8.

Козир О.М. Теоретичні та методологічні аспекти формування собівартості і витрат підприємства транспортної галузі // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб.наук. праць, - Дніпропетровськ: ДНУ. – 2007. - № 225. – С. 812-818.

Тези доповідей:

9.

Козир О.М. Підвищення ефективності відтворення капіталу в ПФГ // смт. Коктебель - м. Харків. – 3-5 червня 2004р Перша науково-практична конференція “Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2004. - № 7. – С.107.

10.

Козир О.М. Інтеграція в європейську і світову транспортні системи // смт. Коктебель - м. Харків. –7-11 червня 2006р Друга міжнародна науково-практична конференція “Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2006. - № 14. – С.22.

11.

Козир О.М. Проблеми та перспективи розвитку міжнародних транспортних коридорів // смт. Коктебель - м. Харків. – 4-10 червня 2007р. Третя міжнародна науково-практична конференція “Проблеми міжнародних транспортних

коридорів та єдиної транспортної системи України” // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. – 2007. - № 18. – С.75-76.

12.

Козир О.М. Важливість відповідальності техніко-економічного потенціалу підприємства його фактичним витратам // м. Харків, ВД “ІНЖЕК” 22-23 травня 2007 Міжнародна науково-практична конференція “Корпорації та інтегровані структури: проблеми науки та практики” // Тези доповідей, - м. Харків: . – ВД “ІНЖЕК”. – 2007. – С. 131-133.

АНОТАЦІЇ

Козир О.М. Система управління витратами підприємств залізничного транспорту України. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). - Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2007.

Дисертаційна робота присвячена теоретичному обґрунтуванню та розробці методичних підходів до системного управління витратами. Проаналізовано витрати підприємств Південної залізниці і визначено основні тенденції зміни витрат, виявлено закономірності впливу на них різноманітних чинників, запропоновано напрямки удосконалення управління витратами підприємств залізничного транспорту в середньостроковому періоді, розроблено модель оптимізації витрат підприємств залізничного транспорту.

Виходячи з факторів, умов і тенденцій зміни оптимальних витрат підприємств залізничного транспорту, запропоновано принципи оптимальності витрат, наведено поняття оптимальних витрат.

В дисертації розглянуто різні методи сучасного прогнозування. Встановлено, що пасажирські перевезення змінюються з часом по лінійній залежності першого порядку, а вантажні перевезення і всі експлуатаційні витрати – по закону параболи – другого порядку, які дають можливість з високою достовірністю визначити обсяги робіт на перспективу. Проведене моделювання факторів рівноваги показало, що при дотриманні принципу “витрати – обсяги виробництва - прибуток” можна повністю або частково уникнути збитковості пасажирських перевезень без перехресного їх субсидування з боку вантажних перевезень.

Ключові слова: приведена продукція, вантажообіг, експлуатаційні витрати, принципи оптимальності, оптимальні витрати, модель оптимальних витрат, маржинальний дохід, фактори рівноваги.

Козырь О.М. Система управления расходами предприятий железнодорожного транспорта Украины. - Рукопись.

Диссертация на получение научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 - экономика и управления предприятиями (по видам

экономической деятельности). - Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2007.

В диссертационном исследовании определена экономическая сущность расходов в рыночных условиях функционирования современных предприятий, рассмотрены особенности транспортного производства и формирование расходов на продукцию железнодорожного транспорта, как государственной естественной монополии, проанализировано влияние финансово-экономического механизма предприятия на управление расходами его деятельности.

Сделан вывод, что конкурентоспособность предприятия в рыночных условиях функционирования зависит от обоснованности величины расходов на осуществление производственной деятельности.

При исследовании существующих положений и основных тенденций развития методов определения расходов и особенностей формирования расходов на железнодорожном транспорте выявлено, что основным условием для обоснованного планирования расходов транспорта является их классификация, которая служит исходной базой для проведения анализа безубыточности, оптимизации структуры расходов на отдельные виды продукции или по структурным подразделениям предприятия, выявление возможного уровня и направления их экономии, а также решение задач максимизации прибыли за счет сокращения тех или иных расходов.

Сделан вывод о том, что на окупаемость расходов, а также их оптимальность, решающее влияние оказывает финансово-экономический механизм управления железнодорожным транспортом, который характеризуется значительным уровнем регламентации и централизации, и построенный на перераспределении доходов железных дорог между структурными подразделениями. Доходы железных дорог формируются за счет поступлений от всех видов деятельности, в том числе за перевозку груза, пассажиров. Полученные средства, не приобретая формы финансового капитала, используются как средство планирования и учета расходов экономических ресурсов в процессе функционирования технологической системы железной дороги.

В работе обоснована целесообразность и необходимость в рыночных условиях определения таких показателей, как ресурсоотдача и зарплатоотдача. В диссертационном исследовании предложено использование экспериментальной шкалы соотношения темпов роста заработной платы, темпов роста зарплатоотдачи (производительности работы).

Рассмотрены особенности планирования и прогнозирования расходов предприятия в рыночных условиях; осуществлено прогнозирование размеров приведенной продукции железной дороги и эксплуатационных расходов; установлена функциональная зависимость между ними; на основе маржинального анализа выполнено моделирование перераспределения косвенных затрат за видами перевозок на железнодорожном транспорте.

Проведенное моделирование факторов равновесия показало, что при соблюдении принципа “расход - объем производства - прибыль” можно полностью или частично избежать убыточности пассажирских перевозок на

железнодорожном транспорте бесперекрестного их субсидирования за счет грузовых перевозок.

Маржинальный подход предложено использовать также для определения цен на услуги железнодорожного транспорта через обособление переменных и постоянных расходов. Он дает возможность смоделировать прибыль, расходы и объемы работ, что является основой для принятия обоснованных решений при выполнении заказов, как в основной, так и в подсобно-вспомогательной деятельности подразделений железной дороги.

Таким образом, в работе сделаны следующие выводы: предложено новый методологический подход к управлению расходами предприятий железнодорожного транспорта, который базируется на экономико-математическом моделировании при прогнозировании изменений внешних и внутренних входных параметров; *усовершенствовано*: принцип оптимальности расходов, результатом которых является обоснование установления их размера; распределение производственных и косвенных расходов предприятия железнодорожного транспорта с помощью маржинального подхода; понятие оптимальности расходов, которое позволило построить модель для определения обоснованной величины расходов; *получили дальнейшее развитие*: формализация характера изменения эксплуатационных расходов со временем, суть которой состоит в применении методов современного прогнозирования; интерпретация графиков равновесия факторов, согласно которой такие графики не только дают возможность определить критический объем работ (точку безубыточности), но и определить границы бесперекрестного субсидирования пассажирских перевозок для железной дороги; экспериментально-методический подход к определению соотношения темпов роста заработной платы и производительности работы, путем предоставления соответствующей шкалы соотношений.

Ключевые слова: приведенная продукция, грузовой оборот, эксплуатационные расходы, принципы оптимальности, оптимальные расходы, модель оптимальных расходов, маржинальный доход, факторы равновесия.

Kozir O.M. - Managerial system expenses enterprise railway transporta. - a Manuscript.

The thesis on competition degree candidate of the economic sciences on professions 08.00.04 - an economy and management enterprise (on type of economic activity) - an Ukrainian state academy of the railway transport, Kharkov, 2007.

In work is dedicated to theoretical motivation and development methodical approach to system management expenses. The analyzed expenses enterprise south railway and are determined main trends of the change the expenses, revealed regularities of the influence upon them varied factor, offered directions of the improvement managements expenses enterprise of the rail-freight traffic in period, is designed model to optimization of the expenses enterprise rail-freight traffic.

Coming from factor, conditions and trend of the change the optimum expenses enterprise rail-freight traffic, offered principles of the optimum expenses, is brought notions of the optimum expenses.

Different methods of the modern forecasting are considered in thesis's. It is installed that passenger transportation change since time on linear first-order dependency, but freight traffics and all working expenses - under the law parabolas - a second order, which enable with high validity to define the works amounts on prospect. Called on modeling factor balances has shown that at observance of the principle "expense - a volumes of production - profit" possible completely or partly avoid losses passenger transportation without cross their subsidition on the part of freight traffics.

The keywords: brought product, cargo turn, working expenseses, principle optimal, optimum expenseses, model of the optimum expenseses, marginal incom, factor of the balance.

Козир Ольга Михайлівна

**СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

08.00.04 – економіка і управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № . Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, майдан Фейербаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м.Харків, пл.Фейербаха,7