УДК 338.5:656.2.001.73

ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ПАСАЖИРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

Єрьоміна М.О., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

У статті розглянуті питання необхідності удосконалення методу розрахунку собівартості пасажирських перевезень з урахуванням типу і віку рухомого складу.

Ключові слова: пасажирські залізничні перевезення, собівартість, метод одиничних витратних ставок, амортизація рухомого складу.

Постановка проблеми. Необхідність зниження збитковості пасажирських перевезень підтверджує актуальність розробок, пов'язаних з вдосконаленням системи управління витратами на підприємствах пасажирського комплексу. На сьогоднішній день існує декілька способів розрахунку собівартості продукції. У кожній галузі використовуються різні методи, які дозволяють визначити витрати на виробництво продукції саме цією галуззю. Так на залізничному транспорті основною продукцією є перевезення, а собівартість перевезень, як пасажирських, так і вантажних розраховують методом одиничних витратних ставок, за допомогою якого з достатнім ступенем точності можна визначити зміну цього показника за типовою схемою і витрати, які пов'язані з пробігом і простоєм рухомого складу, але без урахування типу рухомого складу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Досліджені основні методичні і теоретичні підходи до розподілу витрат і розрахунку собівартості залізничних перевезень. Фундаментальний науковий внесок в дослідження експлуатаційних витрат, у тому числі по пасажирських перевезеннях, внесли такі вчені, як И. В. Белов, Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, Кулаєв Ю. Ф., Пасічник В. І., Венедиктов Г. Л. [1-4] і інші. Але не в одній з праць не приділено уваги питанню урахування корисного терміна використання основних виробничих фондів залізниць та їх залишкової або відновної вартості при визначенні собівартості пасажирських залізничних перевезень.

Формування цілей статті (постановка завдання). На сучасному етапі реформування галузі особливе значення набуває збільшення корисного результату, включаючи комерційний ефект і обгрунтоване зниження витрат. Існуючі методи визначення собівартості перевезень не дозволяють повною мірою і адекватно визначати витрати на перевезення вантажів і пасажирів в конкретних умовах перевезення, що є недоліком системи управління витратами на підприємствах пасажирського комплексу в умовах реформування.

Виклад основного матеріалу досліджень. Існує декілька способів розгорнутого розрахунку і аналізу собівартості залізничних перевезень, які базуються на вивченні залежності витрат від обсягу перевезень та показників роботи залізниць. Різниця полягає лише у техніці розрахунків та в початкових даних. Всі ці способи дозволяють встановлювати вплив основних факторів на величину собівартості: вплив обсягу перевезень та його структури; технічного озброєння залізничних ліній, якісних показників використання рухомого складу та умов роботи залізниць. Таким чином, класифікація методів розгорнутого розрахунку і аналізу собівартості залізничних перевезень в різних працях є неоднаковою. Але у всіх них є спільна методологічна основа і відмінності полягають лише в технічних прийомах. Ця різниця дає можливість розподілити їх на три основні групи:

1) способи, які ґрунтуються на розрахунку витрат за окремими статтями і елементами витрат;

2) способи, які передбачають розподіл витрат за основними вимірниками, які визначають величину витрат;

3) способи, в яких встановлюється безпосередня залежність між загальною сумою витрат та факторами, які мають на них вплив.

До першої групи відноситься спосіб безпосереднього розрахунку витрат за окремими статтями і елементами витрат на повний обсяг робіт з використанням нормативів на окремі види робіт (послуг). При цьому собівартість одиниці продукції визначається шляхом розподілу усіх витрат на обсяг перевезень. Методи даної групи застосовуються при обгрунтуванні заходів, пов'язаних зі зміною технічної озброєності залізниць; вони більш трудомісткі, але при цьому й більш точні в порівнянні з іншими.

До другої групи відноситься метод одиничних витратних ставок, метод собівартості одиниць експлуатаційної роботи і спосіб питомої ваги витрат.

До третьої групи можна віднести визначення витрат за формулою залежності витрат від розмірів перевезень і основних якісних показників та спосіб коефіцієнту впливу.

© Єрьоміна М.О.

Методи другої та третьої груп за точністю розрахунків поступаються методам першої групи, але вони більш прості і наглядні і застосовуються для оперативної оцінки рівня експлуатаційної роботи залізниць з урахуванням виконання якісних показників використання рухомого складу. За допомогою методів цих груп з достатнім ступенем точності можна визначити зміну собівартості перевезень за типовою схемою і витрати, які пов'язані з пробігом і простоєм рухомого складу, що необхідно для оперативної оцінки зміни експлуатаційної обстановки, швидкого реагування і вживання ефективних заходів для нормалізації поїзної ситуації [5].

У середньомережевих умовах собівартість пасажирських перевезень в 2,3 рази вище, ніж вантажних. Це обумовлюється меншою масою пасажирських поїздів, більшою масою вагону брутто, що припадає на одиницю перевезень, більш високою швидкістю руху, що викликає більшу витрату палива й енергії на одиницю перевезень, а також високою вартістю пасажирських вагонів, більшими витратами на їхній ремонт й амортизацію, необхідністю спеціального обслуговування пасажирських вагонів на шляху слідування, значною нерівномірністю пасажирських перевезень у часі та ін.

На залізничному транспорті для розрахунку залежної частини експлуатаційних витрат на здійснення пасажирських перевезень використовується метод одиничних витратних ставок на 1000 пас-км взагалі по напрямку. Але як вже було запропоновано у попередніх публікаціях [6], доцільно застосовування цього методу у конкретних умовах, тобто безпосередньо на конкретно взятий поїзд, який рухається по ділянці шляху. Наявність різних типів вагонів (купейних, плацкартних та інше) та їх кількість у складі поїздів можна встановити, використовуючи дані діючих розкладів руху пасажирських поїздів, але самостійно, використовуючи програму визначення оптимальної кількості вагонів та за їх типами [7]. У цьому методі множенням одиничних витратних ставок на значення розрахованого калькуляційного вимірника визначають витрати, пов'язані з кожним вимірником, а сума добутків складає залежну частину експлуатаційних витрат.

Традиційно розрахунок витратних ставок проводиться в цілому для пасажирських перевезень із розподілом по видах сполучень і видам тяги для залізниць і мережі в цілому.

У свою чергу кожний з вимірників має свою структуру, тобто складається з певних складових, які і визначають її розмір.

Так, при розрахунку витратних ставок зв'язок вимірника з витратами має свої особливості. По деяких вимірниках група витрат складається з витрат декількох структурних підрозділів. Так, один із вимірників, що на сьогоднішній день викликає найбільший інтерес - вагоно-км. Витрати, що пов'язані з вимірником «1 вагоно-км», містять у собі частину витрат, які пов'язані з вагонною складовою й частину витрат, пов'язаних з інфраструктурною складовою.

Тобто, особливу увагу при розрахунку витратної ставки необхідно приділяти питанню обліку амортизації рухомого складу. По елементу «Амортизація основних фондів» планують і враховують амортизаційні відрахування на повне відновлення основних фондів виходячи з їхньої балансової вартості й установлених норм.

Але облік амортизації при розрахунку витратної ставки 1 вагоно-км здійснюється взагалі для залізниць і мережі в цілому і не дає можливості урахування типів вагонів та їх віку для розрахунку собівартості окремо обраного поїзду на визначеній ділянці.

Таким чином, існуюча методологія розрахунку витратних ставок не дає можливості точного розрахунку собівартості здійснення руху поїзду. Так, наприклад собівартість руху поїзду, який складається з п'яти плацкартних вагонів, термін використання яких майже закінчився, дорівнює собівартості експлуатації рухомого складу, який складається з п'яти вагонів типу СВ, які тільки вийшли з конвеєру вагонобудівельного заводу. Отже, однією з причин незадовільного стану вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі є відсутність коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань.

Таким чином вважається необхідним в процесі розрахунку собівартості перевезень при визначенні вартості вимірника 1 вагоно-км урахування типу та віку вагонів, з яких складається рухомий склад, що аналізується.

Висновки. У теперішній час з урахуванням структурних перетворень пасажирського комплексу залізничного транспорту в Україні змінилися економічні, експлуатаційні та правові умови роботи залізничного транспорту. В умовах, що склалися, стало некоректним застосування неудосконалених методів розрахунку витрат за пасажирськими перевезеннями, тому що вони не відображають усіх особливостей роботи пасажирського комплексу в сучасних умовах.

Так, неврахування терміну корисного використання основних виробничих фондів залізничного транспорту і їх залишкової або відновної вартості не дає можливості визначати на залізничному транспорті реальну величину витрат, пов'язаних з виконанням перевезень на заданому напрямку і, як наслідок, економічно та обґрунтовано вирішувати ряд техніко-економічних задач. Для усунення цього недоліку необхідна розробка вдосконалених методологічних підходів розрахунків

собівартості перевезень на конкретних напрямах і ділянках.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / [И. В. Белов, Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда и др.] ; под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лапидуса, М. Ф. Трихункова. – М. : УМК МПС России, 2001. – 600 с.

2. Кулаєв Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту : [навч. посіб.] / Кулаєв Ю. Ф. – Дніпропетровськ : Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2006. – 231 с.

3. Пасічник В. І. До питання аналізу і розрахунку собівартості перевезень / В. І. Пасічник // Залізничний транспорт України. – 1999. – № 3. – С. 18-21.

4. Венедиктов Г. Л. Оптимизация доходов от перевозок пассажиров скоростными поездами постоянного формирования / Г. Л. Венедиктов. // Экономика железных дорог – 2005. – № 8. – С. 25–36.

5. Пасічник В. І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України : [навч. посіб.] / Пасічник В. І. – К. : Основа, 2005. – 376 с.

6. Єрьоміна М.О. Удосконалення методу розрахунку експлуатаційних витрат пасажирських залізничних перевезень / М.О. Єрьоміна, Ю.Є. Калабухін // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2009. - т. VI, № 254. - С. 1401 – 1405.

7. Еремина М.А. Автоматизированная система расчета рентабельности и определения композиции поезда при оптимальном количестве вагонов для отдельно взятого поезда / М.А. Еремина // Бизнес Информ. – 2009. - №8 (370). – С. 6 - 10.

Аннотация. В статье подняты вопросы необходимости усовершенствования метода расчета себестоимости пассажирских перевозок с учетом типа и срока службы подвижного состава.

Ключевые слова: пассажирские железнодорожные перевозки, себестоимость, метод единичных расходных ставок, амортизация подвижного состава.

Summary. In the article the questions of necessity of improvement of prime price computation method of passenger transportations taking into account a type and age of rolling stock.

Keywords: passenger railway transportations, prime price, method of single expense rates, depreciation of rolling stock.

Рецензент *д.е.н., професор УкрДАЗТ Колесников О.В.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 331.104:316.42

ОЗНАКИ СОЦІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ КОЛЕКТИВУ ПІДПРИЄМСТВА

Іваненко А.В., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті наведено основні підходи щодо необхідності соціального розвитку колективу підприємства; відображено модель соціального розвитку колективу підприємства.

Ключові слова: соціальний розвиток, трудовий колектив, модель соціального розвитку.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Проблематика формування сприятливих взаємовідносин в трудовому колективі хвилює багатьох теоретиків та практиків (керівників підприємств), оскільки в сучасних умовах відбувається стрімкий розвиток людських ресурсів: працівник самовдосконалюється, прагне розширити власний кругозір, реалізуватися в житті. Соціальний розвиток підприємства пов'язаний з необхідністю створення сприятливих умов для діяльності працівників. Особливе значення він набуває на сучасному етапі розвитку вітчизняних ринкових відносин, тому, важливою в

© Іваненко А.В.