

Кодекси України утворюються як асоціації, консорціуми, концерни, інші об'єднання підприємств, передбачені законом. Юридичний статус Донецької, Львівської та Південно-Західної залізниці було визначено на підставі вказаних статей Господарського Кодексу, як статутні територіально-галузеві об'єднання. Разом з тим, Юридичний статус Одеської, Південної та Придніпровської залізниць визначено згідно зі статтями 62 та 63 як державні підприємства, що діють на основі державної власності. Тобто в Укрзалізниці не було єдиного підходу до визначення статуту залізниць, що свідчать про недосконалість діючої структури управління. У результаті, залізничний транспорт працює з порушенням основного закону економіки – забезпечення проектного та розширеного відтворення основних засобів.

Єдиний шлях виходу з ситуації, що склалася – це поступовий і виважений підхід до здійснення реформи галузі, а саме здійснення інституційних перетворень шляхом реформування.

Основною метою реформування, є підвищення ефективності роботи залізничного транспорту через такі напрямки, як: удосконалення системи управління залізничним транспортом на основі регіоналізації транспортного обслуговування; створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць; інтеграція залізничного транспорту України до європейської і світової транспортної системи, створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики; забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту, яка має бути досягнута з дотриманням певних необхідних умов, в тому числі збереження залізниць у державній власності; забезпечення функціонування і розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, що характеризується високим рівнем централізованого управління та надання можливості для концентрації матеріальних і фінансових ресурсів та розпорядження ними; адаптація системи управління залізничним транспортом до ринкових умов господарювання;

узгодження принципів управління залізничним транспортом та організаційно-правової форми господарювання з нормами європейського законодавства;

підвищення інвестиційної привабливості галузі.

УДК 338.12

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДО СКЛАДАННЯ ТОВАРНОГО БАЛАНСУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Ейтуніс Д.Г., інж. - економіст (Управління  
статистики, Укрзалізниця)*

В кризових умовах товарний баланс є інструментом вивчення кон'юнктури ринку і стану матеріальних ресурсів України. Він дозволяє об'єктивно аналізувати становище з матеріальними ресурсами і їх використання; визначати ступінь збалансованості ринку – співвідношення попиту і пропозиції, прогнозувати подальший розвиток споживчого ринку і, в першу чергу, величину попиту і пропозиції на різні види транспортних послуг; враховувати можливі зміни умов, які визначають ринкову ситуацію, і вносити пропозиції по якісному обслуговуванню вантажовласників.

Метою розробки методології складання товарних балансів є визначення загальних матеріальних (товарних) ресурсів для використання на внутрішньому ринку і обсягу продаж основних послуг транспорту і продукції виробничо-технічного призначення.

Баланси товарних ресурсів являють собою систему показників, що характеризують джерела формування загальних товарних ресурсів основних споживчих товарів і продукції виробничо-технічного призначення і їх використання.

Баланс відображає рух продукції від моменту надання до кінцевого їх використання, що дозволяє здійснити поточний аналіз і прогнозувати розвиток ситуації на товарних ринках, оцінити потребу в імпорті і визначити загальний обсяг товарних ресурсів для використання на внутрішньому ринку і обсяг продажу за видами продукції.

В основу визначення товарних ресурсів покладено балансовий метод.

Схему балансу в загальному вигляді можна виразити наступною формулою:

$$Зп + В + I = Опр + Е + ВС + Зк, \quad (1)$$

де  $Зп$ ,  $Зк$  – запаси товарів в промисловості, оптовій і роздрібній торгівлі на початок і кінець звітного періоду;  $В$  – надання послуг за звітний період;  $I$  – імпорт товарів;  $Опр$  – обсяг продажу продукції (послуг);  $Е$  – експорт товарів;  $ВС$  – виробниче споживання.

Виходячи з наведеної формули, можна визначити обсяг надання послуг на внутрішньому ринку:

$$\text{Опр} = 3п + В + I - E - BC - 3к \quad (2)$$

Баланси складають статистичні органи кожного кварталу і за календарний рік у натуральному виразі за такими групами товарів:

1. Баланси товарних ресурсів непродовольчих товарів;

2. Баланси товарних ресурсів продукції виробничо-технічного призначення.

Інформаційною базою при складанні балансів є дані форм державного статистичного спостереження, балансів, дані міжгалузевого балансу в основних цінах, митної статистики, відомчої звітності.

Баланси за всіма видами товарів мають дві частини – ресурсну і розподільчу, які формуються на основі окремих статей, методика розрахунку і інформаційне забезпечення яких мають особливості, властиві окремим видам товарів.

При визначенні загального обсягу надання послуг за всіма видами продукції беруть повний перелік підприємств-виробників – великі, середні, малі підприємства і промислові виробництва при непромислових організаціях, індивідуальні підприємства.

Основними джерелами формування товарних ресурсів є обсяг виробництв продукції, який визначають на основі державного статистичного спостереження.

При розрахунку товарних ресурсів важливу роль відіграє показник імпорту продукції на основі даних митної статистики. За статтею “Імпорт” враховують

імпорт за окремими видами продукції з урахуванням оцінки вартості товарів, ввезених фізичними особами в межах встановленої безмитної квоти чи тих товарів, які переміщують через митний кордон у спрощеному порядку.

Імпорт з урахуванням офіційно незареєстрованого пропонуємо визначити за формулою:

$$I(\text{розн.}) = \text{Опр}(\text{розн.}) - 3п - В + BC + E + 3к, \quad (3)$$

де  $I(\text{розн.})$  – імпорт з урахуванням офіційно незареєстрованого імпорту;

$\text{Опр}(\text{розн.})$  – обсяг продажу, отриманий розрахунковим методом.

Експорт продукції визначають на основі даних митної статистики, де за статтею “Експорт” враховують експорт без офіційно незареєстрованого за формулою:

$$E(\text{розн.}) = 3п + В + I - BC - \text{Опр}(\text{розн.}) \quad (4)$$

де  $E(\text{розн.})$  – експорт з урахуванням офіційно незареєстрованого експорту.

Обсяг виробничого споживання за окремими видами продукції визначають розрахунком на

основі міжгалузевого балансу в базових цінах за формулою:

$$BC = (B + I) * d_{\text{вс}}, \quad (5)$$

де  $d_{\text{вс}}$  – частка виробничого споживання, яка визначається як відношення проміжкового попиту до суми кінцевого і проміжкового попиту за групами товарів.

Запаси продукції (послуг) обліковують на підприємствах промисловості, в оптовій і роздрібній торгівлі з урахуванням приросту чи зменшення їх у сфері виробництва й обігу.

Методику складання балансів товарних ресурсів і алгоритмів розрахунку обсягів продажу за видами продукції використовують за новою, більш широкою номенклатурою продукції (послуг).

Такий підхід сприятиме диференціації завдань органів виконавчої влади у сфері державного регулювання якості комерційного обліку в частині створення методологічного та методичного забезпечення статистичного обліку на залізничному транспорті України.

**УДК 657.471:656**

### КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ

*Юрченко Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

В єдиній транспортній системі країни недостатню увагу надається народногосподарському підходу до сфер доцільного використання різних видів транспорту.

При їх природній конкуренції для економіки країни важливо, щоб в тих або інших перевезеннях використовувався переважно той вид транспорту, де будуть якнайменші транспортні витрати. Статистичний й бухгалтерський облік не дозволяє враховувати транспортні витрати повною мірою, тому їх економія повинна бути пріоритетною при виборі переваги виду транспорту.

Транспортні витрати слід визначати по всіх видах операцій:

- витрати на транспортну рекламу;
- руховській;
- початково-кінцевої;
- вантаження і вивантаження;
- на зберігання готових виробів на перевалочних базах;
- додаткового перевантаження і перевалювання.

Враховувати слід тільки ті витрати, які залежать від розмірів руху, а саме:

- експлуатаційні витрати і капітальні