

продукції, що виготовляється, послуг, що надаються, збільшенні їх споживчої цінності; наближенні України до європейських та світових стандартів відносно якості, безпеки, надійності перевезень тощо; розвиток «в ногу із часом», розробці і впровадженні прогресивних технологій управління та виробництва тощо.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Полукетова О.В. Інтелектуальний капітал в економіці України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук. — Л., 2008. — 20 с.

2. Дикань В.Л. Інтелектуальні інвестиції в логістичних системах / В.Л. Дикань, І.В. Корнілова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. - № 29. — С. 199-203.

3. Мазарчук А.Ю. Дослідження процесу формування інтелектуального капіталу підприємств / А.Ю. Мазарчук, І.І. Ткач // Вісник східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. — 2011. - № 2 (156). — Ч. 1. — С. 312-317.

4. Кравецький В.В. Стратегія формування і розвитку інтелектуального капіталу шляхом збалансованих інвестицій / В.В. Кравецький // Вісник

східноєвропейського університету економіки і менеджменту. — 2010. — № 2 (8). — С. 15-22.

5. Карпунь І.Н. Інтелектуальні інвестиції як різновид інновацій / І.Н. Карпунь // Науковий вісник НЛТУ України. — 2010. - № 20.13. — С. 156-160.

6. Махомет Ю.В. Напрями нарощення інтелектуального капіталу підприємства / Ю.В. Махомет // Економічний простір. — 2010. - № 36. — С. 191-198.

7. Тертична Л.І. Особливості інвестування в інтелектуальний капітал підприємства / Л.І. Тертична, В.М. Василенко // Теоретичні та практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. — 2010. - № 1. — С. 111-117.

8. Бланк І.А. Основы инвестиционного менеджмента / И.А. Бланк. - 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Изд. «Ольга-Никацентр», 2008. — 560 с.

9. Давидюк Т.В. Формування, використання та відтворення людського капіталу в бухгалтерському обліку: співвідношення понять «витрати» та «інвестиції» // Т.В. Давидюк, С.Г. Оганджян // Міжнародний збірник наукових праць. Економічні науки, 2009. — Випуск 3 (15). — С. 112-125.

Аннотація. В статті розглянуті сутність, види і об'єкти інвестицій в інтелектуальний капітал підприємств залізничного транспорту.

Ключевые слова: інвестиції, інтелектуальний капітал, підприємства залізничного транспорту.

Summary. The article describes the nature, types and objects of investment in intellectual capital of the railway transport enterprises.

Keywords: investment, intellectual capital, railway transport enterprises.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 656.2

СКЛАДОВІ СОБІВАРТОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ОСНОВІ ОРГАНІЗАЦІЙНО-МАТРИЧНОГО МЕТОДУ

Познякова О.В., ст. викладач (ДЕТУТ)

Запропоновано розподіл витрат за організаційно-матричним методом формування та визначення собівартості перевезення пасажирів залізничним транспортом на складові, який базується на технології здійснення перевізного процесу.

Ключові слова: *складові собівартості, витрати, роботи та послуги, технологія перевезень, операції перевізного процесу.*

Постановка проблеми. Ринкові умови сьогодення та монополізація залізниць України сприяють пошуку нових підходів до організаційно-економічних засад функціонування підприємств та структурних підрозділів залізничного транспорту. Ефективність функціонування суб'єктів господарювання залізничної галузі в умовах конкуренції обумовлює актуальність питань

визначення собівартості та тарифоутворення на роботи і послуги окремих підприємств та структурних підрозділів, виконуваних роботи та послуги яких є інтегрованими в певному залізничному перевезенні. Особливу увагу слід приділяти перевезенням пасажирів залізничним транспортом, оскільки в умовах монополізації галузі виокремлюються господарюючі суб'єкти

монопольного ринку (сектор функціонування інфраструктури залізниць) та конкурентного ринку (сектор експлуатації пасажирських вагонів, та в подальшому – сектор експлуатації локомотивів, а також – функціонування вокзальних комплексів).

При здійсненні інтегрованого залізничного перевезення низкою господарюючих суб'єктів різних ринків (монопольного та конкурентного) важливим є питання державного регулювання тарифоутворення на такі соціально значимі перевезення. Відтак, визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень є актуальним та потребує нових підходів до вирішення проблеми, яка є нагальною для низки учасників – держави, господарюючих суб'єктів галузі та пасажирів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Нині надбанням економічної думки розроблено декілька методів визначення собівартості перевезень пасажирів залізничним транспортом, серед яких найбільш розповсюдженими на сьогодні є методи одиничних витратних ставок та укрупнених витратних ставок [1-7]. Вихідні дані, які використовуються для розрахунків за наведеними методами, є переважно опосередкованими значеннями, застосування яких вважається доцільним в умовах монопольного становища залізничної галузі. Метод прямого обліку витрат використовується в структурних підрозділах залізниць для визначення собівартості відповідних робіт та послуг, але його не застосовують для розрахунків загальної собівартості перевезень пасажирів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Жоден із існуючих методів визначення собівартості пасажирських перевезень не відповідає ринковим засадам функціонування залізничної галузі. В умовах демонополізації залізничного транспорту та створення низки нових господарюючих суб'єктів у конкурентному секторі ринку пасажирських перевезень інформація щодо певних показників (наприклад, витрат та обсягу вимірників, що використовуються для розрахунку укрупнених витратних ставок) перейде до розряду комерційної таємниці. Норми витрат ресурсів на таких підприємствах будуть залежати від географічних, кліматичних та інших умов їх функціонування, тож можуть значно відрізнятись від середньогалузевих. А від наведених показників, поряд з іншим, залежить собівартість продукції та ефективність функціонування кожного учасника перевезень.

В той же час господарюючі суб'єкти природномонопольного сектору залізничної галузі, що виконуватимуть роботи та надаватимуть послуги залізничної інфраструктури (а саме - нитку графіку), для визначення її собівартості можуть користуватись існуючим на сьогодні методом укрупнених витратних ставок. Але цей метод не є диференційованим за умовами перевезення –

ділянками, часом, окремими операціями тощо. Відтак і собівартість нитки графіку, визначена на основі методу укрупнених витратних ставок та покладена в основу розрахунків ефективності функціонування певних ділянок або станцій залізниці, а також окремих пасажирських поїздів, дозволяє досить опосередковано оцінити економічну ефективність.

Кожен із наведених методів розрахунку собівартості перевезень пасажирів залізничним транспортом має свої переваги та недоліки. Складові собівартості, які можна виділити в методі одиничних витратних ставок, наступні:

– частини залежних та незалежних від обсягу перевезення витрат;

– складові за вимірниками, за якими нараховуються залежні від обсягу перевезень витрати.

Метод укрупнених витратних ставок є більш досконалим, в ньому додатково до наведених виокремлюють складові собівартості:

– за учасниками перевезень – локомотивна магістральна, локомотивна маневрова, інфраструктурна, вагонна, вокзальна;

– за операціями перевезення – початкові, рухома, кінцеві.

Але жоден з наведених методів визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень повністю не задовольняє ринкових вимог сучасності. Розробка нового підходу до визначення цього показника повинна ґрунтуватись на інтеграції існуючих методів, адаптованих до умов сьогодення.

Формування цілей статті. Визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень має базуватись на методі, який дозволяє кожному можливому учаснику інтегрованого залізничного перевезення здійснювати розрахунок витрат на свою продукцію (роботи та послуги), та враховує різні умови виконання перевезення – просторові (ділянки та станції), часові тощо. Такий підхід повинен бути заснований, перш за все, на технології здійснення залізничного пасажирського перевезення.

Метою статті є виокремлення складових собівартості перевезення пасажирів залізничним транспортом, що базуються на технології здійснення перевізного процесу та враховують операційно-просторово-часові умови його здійснення.

Вклад основного матеріалу дослідження. Запропонований автором в роботі [8] організаційно-матричний метод формування собівартості надає можливість визначати як загальну собівартість перевезення пасажирів визначеним пасажирським залізничним потягом, що слідує за певним маршрутом, так і собівартість окремих робіт та послуг або операцій по забезпеченню такого перевезення кожним можливим учасником залізничних пасажирських перевезень. Запропонований метод базується на залежності витрат, що виникають за кожною технологічною операцією по забезпеченню перевезення пасажирів

Проблеми транспортного комплексу України

залізничним потягом, від технічно-технологічних умов та територіального місця здійснення операцій, а також певного часу їх виконання.

Собівартість перевезення пасажирів у конкретному пасажирському залізничному потязі, що слідує за певним маршрутом, пропонується

розподіляти на складові за операціями (виконуваними роботами та надаваними послугами). Ознаки деталізації операцій, що визначають складові собівартості перевезення пасажирів у певному залізничному потязі за визначеним маршрутом слідування, наступні (рис.1) [8-11]:

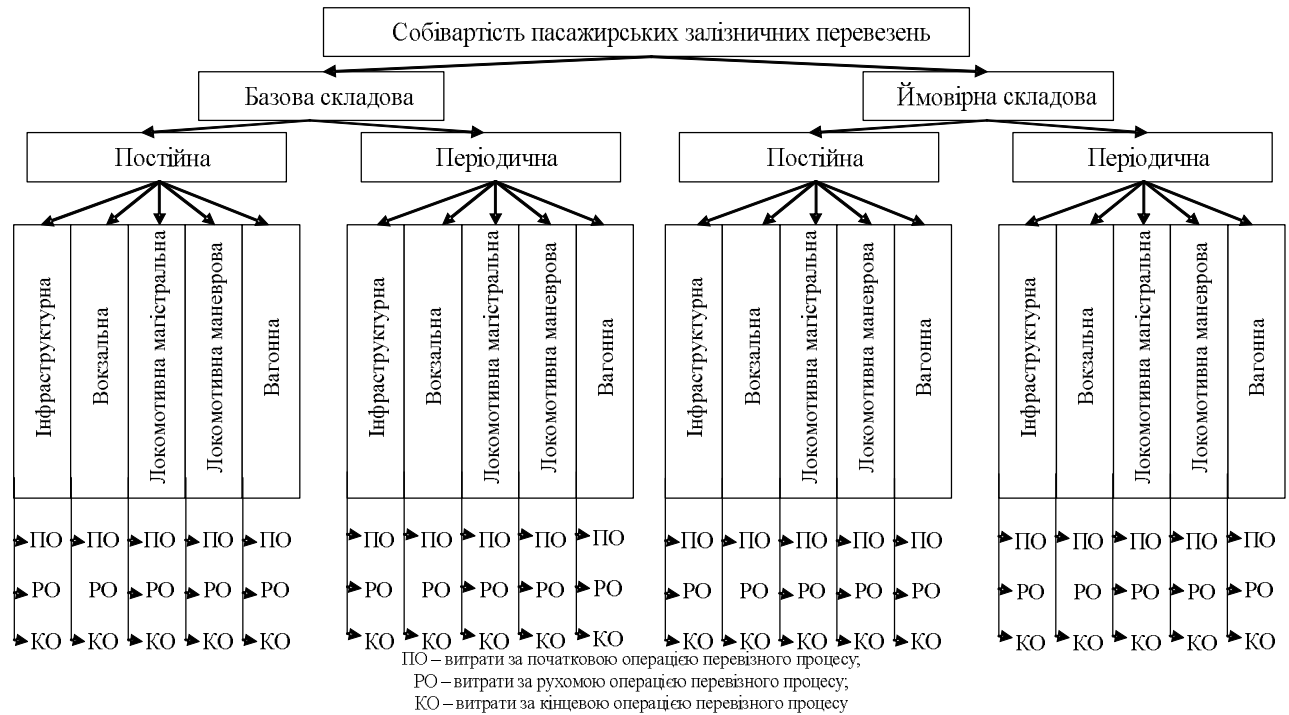


Рис. 1. – Структура собівартості пасажирського залізничного перевезення, обумовлена організаційно-матричним методом

– характер виникнення витрат: базова та ймовірна;

– час здійснення операцій: постійна та періодична;

– учасники перевезень: інфраструктурна, вокзальна, локомотивна магістральна, локомотивна маневрова та вагонна;

– операції перевізного процесу залізничним потягом: початкова, рухома, кінцева.

Крім того для кожної із наведених складових доцільним є загальний розподіл витрат:

- за місцями підготовки та здійснення перевезення: станції, інші місця станцій та ділянки;

- за технологією здійснення перевезення: на зупинці та під час руху (відправлення, переміщення, прибуття).

Подальший розподіл наведених складових собівартості можна продовжувати за визначеними ознаками виокремлення робіт або послуг до найнижчого рівня – елементарних операцій, внаслідок здійснення яких виникають витрати по забезпеченню перевезення пасажирів у визначеному пасажирському потязі за певним маршрутом слідування.

Інфраструктурна складова собівартості за кожною з операцій перевізного процесу (початковою, рухомою, кінцевою) розподіляється на витрати за:

а) основними роботами – функціонування засобів залізничної інфраструктури, що безпосередньо забезпечують переміщення рухомого складу потягу, місцями виникнення яких є станції, інші місця станцій та ділянки під час здійснення будь-якої операції перевізного процесу – початкової, рухомої, кінцевої;

б) додатковими роботами – функціонування засобів інфраструктури залізничного транспорту, що забезпечують:

– безпечне перетинання залізничного потоку та потоків іншої природи (мости, віадуки, тунелі, інші споруди), що виникають в будь-якому місці підготовки до експлуатації рухомого складу та самого переміщення потягу;

– заправку пасажирських вагонів водою (водороздільні колонки на станціях та ін).

У вокзальній складовій собівартості за операціями перевізного процесу (початкові,

рухомій, кінцевій) також слід виокремити витрати за:

а) основними послугами для пасажирів:
– передпоїзні (придбання квитка, забезпечення прослідування пасажирів до платформи, надання платформ для очікування пасажиром потягу та посадки на нього на станції, надання інформації про поїзд), які виникають за початковою (придбання квитка може здійснюватись на будь-якій станції маршруту потягу) та рухомою (посадка та висадка пасажирів здійснюється на будь-якій станції із зупинкою маршруту потяга) операціями;

– поїзні (надання платформи під час посадки або висадки пасажирів на станції із зупинкою, зайнятість платформи протягом часу прослідування пасажирського потягу на транзитній станції без зупинки, надання інформації про поїзд), які виникають під час початкової, рухомої та кінцевої операцій пасажирського потягу;

– післяпоїзні (надання платформи під час висадки пасажирів на станції із зупинкою та його прослідування від платформи), що здійснюються під час рухомої та кінцевої операцій.

б) додатковими послугами для пасажирів (послуги кімнати матері та дитини, камери схову, носіїв тощо), що виникають на станціях (вокзалах) під час здійснення початкової, рухомої та кінцевої операції з пасажирським поїздом.

Загальний розподіл витрат за операціями з рухомим складом залізничного транспорту (локомотивна магістральна та маневрова, а також вагонна складові), крім наведеного, наступний:

а) відносно рейсу рухомого складу:
– передрейсові роботи здійснюються виключно в інших місцях станцій – вагонних дільницях (підготування до рейсу пасажирських вагонів) та локомотивних депо (підготування до рейсу маневрових та магістральних локомотивів) по початковій операції технологічного процесу, а також по рухомій операції (у випадку зміни магістрального локомотива на шляху слідування або причеплення–відчеплення пасажирського вагону на транзитній станції маршруту поїзда);

– рейсові роботи виникають у всіх місцях підготування та здійснення перевезення – в інших місцях станцій (будь-який рухомий склад випускають в рейс виключно в інших місцях станцій), на станціях, та ділянках;

– післярейсові роботи виникають виключно в інших місцях станцій (здавання рухомого складу змінній бригаді та ін).

Локомотивна магістральна частина собівартості за кожною з операцій перевізного процесу за ознакою стану тягового рухомого складу відносно нетягового рухомого складу потягу додатково розподіляється на витрати за складовими:

– в одиночному слідуванні – робота магістрального локомотиву в інших місцях під час переміщення від ТЧ до станції, а також рух по коліям приймально-відправного парку станції;

– в голові потягу – робота магістрального локомотиву на приймально-відправних коліях станції (причеплення вагонів потягу та відправлення пасажирського потягу зі станції) та на ділянках.

Локомотивну маневрову частину собівартості за наведеною ознакою також слід розподіляти на аналогічні складові, але місцями виникнення таких витрат є виключно станції та інші місця станцій (ВЧ).

У вагонній складовій собівартості за ознакою стану нетягового рухомого складу відносно тягового доцільно виокремити витрати за роботами:

а) без локомотиву, що виникають виключно за початковою та кінцевою операціями на станціях або в інших місцях станцій під час зупинки;

б) з локомотивом, що здійснюються за будь-якою операцією первізного процесу (початковою, рухомою, кінцевою), та залежать від виду тягового рухомого складу:

– магістральним – операції здійснюються на станціях та ділянках;

– маневровим – операції виконують на станціях та в інших місцях станцій.

Розподіл витрат за наведеними складовими в собівартості пасажирського залізничного перевезення вважається доцільним, оскільки заснований на операціях технологічного процесу здійснення перевезення пасажирів. Зважаючи на вихідні дані, що можуть бути використані в наведеному методі, можна розрахувати фактичну, планову або нормативну собівартість.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.

Наведене виокремлення складових за організаційно-матричним методом формування та визначення собівартості є найбільш прийнятним для використання в сучасних умовах господарювання. Сферою його застосування може бути не тільки сектор пасажирських залізничних перевезень. Використання методу можливе для визначення собівартості транспортної продукції будь-якого суб'єкта господарювання транспортної галузі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Журавель А.И. Себестоимость железнодорожных перевозок / А.И. Журавель. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.
2. Пасічник В.І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць : монографія / В.І. Пасічник. – К. : Наук. світ, 2003. – 222 с.

3. Себестоимость железнодорожных перевозок / под ред. Н.Г. Сметовой и А.И. Купорова; Н.Г. Сметова, А.И. Купоров, Ю.Н. Кожевников и др. – М. : Маршрут, 2003. – 494 с

4. Колесникова Ніна Михайлівна. Методичні підходи до визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень з метою ціноутворення в умовах подальшого реформування залізничного транспорту України / Н.М. Колесникова // Вісник Міжнародного Слов'янського університету. – 2004. – Т. VII. – № 1. – С. 39-35.

5. Інструкція з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України, затверджена Наказом Укрзалізниці від 15 січня 2009 р. № 15-Ц – К. : УЗ. – 249 с.

6. Чебанова Н.В. Собівартість пасажирських залізничних перевезень : проблеми визначення та напрями удосконалення / Н.В. Чебанова // Зб. наук. пр. Держ. економ.-технол. унів. трансп. Серія «Економіка і управління». – ДЕДУТ, 2011. – Вип. 17. – С. 147-151.

7. Методика формування тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 11 липня 2008 р. № 849 – К. : УЗ. – 79 с.

8. Познякова О.В. Формування економічно обгрунтованої собівартості пасажирських перевезень в умовах демонополізації залізничного транспорту : дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04 / Познякова Оксана Вікторівна. – Київ. – 2012. – 300 с.

9. Познякова О.В. Методичні підходи до формування постійної складової базової частини собівартості пасажирських залізничних перевезень / О.В. Познякова // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» : Зб. наук. праць. Темат. вип. : Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Х. : НТУ «ХПІ», 2006. – № 14 (1). – С. 207-209.

10. Познякова О.В. Витрати на продукцію монопольних утворень / О.В. Познякова // Вісник Чернігівського технологічного університету. Серія «Економічні науки». – Чернігів : ЧДТУ, 2009. – С. 139-144.

11. Познякова О.В. Розподіл виконуваних робіт (послуг) з перевезення пасажирів залізничним транспортом / О.В. Познякова // Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. унів. трансп. Серія «Економіка і управління». – Вип. 15. – ДЕДУТ, 2010. – С. 77-82.

Аннотация. Предложено разделение себестоимости перевозки пассажиров железнодорожным транспортом на составляющие, которое базируется на выделении по определенному признаку работ и услуг технологического процесса.

Ключевые слова: составляющие себестоимости, затраты, работы и услуги железнодорожного транспорта, технология перевозок.

Summary. Dividing of prime price of carrying passengers a railway transport is offered into constituents, which is based on a selection on the certain sign of works and services of technological process.

Keywords: constituents of prime price, expenses, works and services of railway transport, technology of transportations.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕДУТ Гурнак В.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.61:339.165.4

ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

Примачева Н.Н., к.э.н., доцент (ОНМА)

Розглядаються основні принципи вибору морської транспортної політики. Представлено структуру проблем і переваг формування активної морської транспортної стратегії. Сформульована закономірність ефективного позиціонування національного морського транспортного потенціалу.

Ключові слова: судноплавна компанія, стратегія, ринок морської торгівлі, транспортна політика.

Постановка проблемы исследования. Жесткая дифференциация судоходных компаний на фрахтовом рынке по технико-экономическому уровню и по уровню эффективности свидетельствует о наличии проблем отражения реальных условий

операторской деятельности. В этом отношении можно согласиться с выводом: «... прибыльность компании на самом деле берет начало от нескольких, весьма специфических, аспектов ее деятельности, а не