

УДК: 656.2

*Оксана Познякова*

### **ЕВОЛЮЦІЯ НАУКОВОЇ ДУМКИ З ФОРМУВАННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*У статті розглянуто фактори, які суттєво вплинули на вдосконалення методичних підходів щодо визначення собівартості залізничних перевезень, та виокремлено етапи їх розвитку.*

*Ключові слова.* Залізничні пасажирські перевезення, методи визначення собівартості перевезень, етапи удосконалення методичних підходів.

*В статье рассмотрены факторы, которые существенно повлияли на усовершенствование методических подходов к определению себестоимости железнодорожных перевозок, и выделены этапы их развития.*

*Ключевые слова.* Железнодорожные пассажирские перевозки, методы определения себестоимости перевозок, этапы усовершенствования методических подходов.

*In the article considered factors that substantially influenced on the improvement of the methodical going near determination of prime price of railway transportations, and the stages of their development are distinguished.*

*Keywords.* Railway passenger transportations, methods of determination of prime price of transportations, stages of improvement of methodical approaches.

**Актуальність.** Залізничний транспорт, взаємодіючи із зовнішнім середовищем, зазнавав постійного розвитку, що сприяло удосконаленню всіх його складових – організаційних, технічних, правових, економічних тощо. Економіка залізничного транспорту також зазнавала конструктивних змін в усіх сферах – оподаткуванні, тарифоутворенні на залізничні перевезення, реновації на відновлення основних засобів, формуванні витрат, визначенні собівартості перевезень тощо. Розрахунки собівартості перевезень залізничним транспортом здійснювалися за методичними підходами, які теж удосконалювалися згідно з тими чи іншими вимогами зовнішнього середовища залізниць.

**Аналіз публікацій.** Формуванню витрат на залізничні перевезення та визначенню їх собівартості завжди приділялося багато уваги науковцями та практиками залізничної галузі. В дореволюційний період цим питанням займалися В. В. Сапів, Л. Ф. Миколай, С. А. Штольцман, А. Н. Фролов.

Проблемам визначення собівартості перевезень у пасажирському залізничному секторі присвячені праці науковців як за часи існування Радянського Союзу, так і в пострадянський період, а саме: Є. М. Михальцева, А. С. Чудова, В. Н. Орлова,

© Познякова О. В., 2013

Н. Г. Смахової, А. М. Шульги, А. П. Абрамова, Н. А. Потаповича, Н. Г. Авданіної, Г. А. Васильєвої, Л. П. Левицької, О. П. Романової, О. В. Єфимової, О. І. Журавель, В. В. Мишанина, А. І. Купорова, Ю. Н. Кожевнікова [1]. В Україні проблеми визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень досліджували М. В. Макаренко, Н. М. Колесникова, В. І. Пасічник, Є. М. Сич, Н. В. Чебанова, І. М. Аксьонов, Н. Е. Гончарова, Н. С. Соколовська, М. В. Андрєєва, В. П. Гудкова [1].

**Виділення невирішених частин проблеми.** Праці зазначених авторів висвітлюють, головним чином, питання формування витрат та собівартості перевезень, виявлення впливу певних факторів на аналізований показник, сутність та порядок визначення собівартості перевезень за допомогою певних методів, удосконалення методичних підходів до визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень.

До цього часу не досліджувалися етапи розвитку методів формування та визначення собівартості перевезень пасажирів залізничним транспортом.

**Мета статті** полягає у виокремленні етапів розвитку підходів до розрахунку собівартості залізничних перевезень та аналізі впливу основних факторів на формування методів визначення собівартості перевезень залізничним транспортом.

**Виклад основного матеріалу.** З виникненням залізниць та здійсненням залізничних перевезень постало питання визначення провізної плати, яка стягується з одного пасажирів. Для забезпечення ефективного функціонування залізниці провізна плата повинна базуватись на собівартості або витратах суб'єкта господарювання на одиницю перевезення.

Аналіз результатів наукових досліджень, пов'язаних з витратами по пасажирських залізничних перевезеннях, дозволяє виділити 4 етапи у розробці методичних підходів до визначення собівартості таких перевезень:

1) перший етап характеризується тим, що калькуляції собівартості окремо по вантажних та пасажирських перевезеннях не складались [2, с.58];

2) на другому етапі передбачалось, що витрати на вантажні та пасажирські перевезення пропорційні доходам від цих перевезень [2, с.58]. На практиці собівартість 1 пасажиро-версти було прийнято прирівнювати до собівартості перевезення 60 пудо-верстам, оскільки виручка з 1 пасажиро-версти прирівнювалась до виручки з 60 пудо-верст;

3) на третьому етапі для визначення витрат на одиницю перевезення використовувався метод прямого розрахунку. Перевагою цього підходу є простота розрахунків, недоліком – значний обсяг виконуваних підготовчих робіт, усереднення собівартості 1 пасажиро-версти по ділянках, за видами тяги, за типами рухомого складу тощо.

4) четвертий етап досліджень характеризувався визначенням собівартості 10 пасажиро-кілометрів на основі використання низки методів: прямого розрахунку; одиничних витратних ставок; розрахунку собівартості перевезень по розширеній системі; питомих ваг витрат; коефіцієнтів впливу; коефіцієнтів зміни середньої собівартості перевезень.

5) на п'ятому етапі поряд з розрахунками собівартості 10 пасажиро-кілометрів на основі вищезазначених методів був запропонований метод укрупнених витратних ставок для визначення собівартості перевезення одного пасажирів на певну відстань.

З виникненням та розвитком залізничного транспорту удосконалювались і підходи щодо визначення собівартості залізничних перевезень. Науковцями досліджу-

валися витрати залізничного транспорту, їхня залежність від окремих показників, виокремлення в структурі витрат частин, залежних та незалежних від обсягу перевезень, взаємозалежність зміни собівартості залізничних перевезень та окремих факторів тощо.

Перші дослідження витрат залізничного транспорту були проведені ще у XIX ст. Так, інженер В. Лопушинський в «Матеріалах про поділ експлуатаційних витрат залізниць на залежні і незалежні від розмірів руху» в 1866 р. вперше запропонував розрізняти витрати на залежні і незалежні [3, с.6]. А вже в 1896 р. з'їзд представників залізниць Росії звернувся до Міністерства шляхів сполучення (далі – МШС) з клопотанням про сприяння з'ясуванню дійсної вартості перевезення, що сприяло створенню комісії під головуванням А.Н. Горчакова [3, с.6]. З цього часу поділ витрат на залежні та незалежні було офіційно прийнято у МШС.

Е.В. Михальцев у 1922 році запропонував визначати не абсолютні величини витрат по тій або іншій статі, а їх відсоткові частки, що стало основою методу питомих ваг витрат [3, с.7; 4, с.72].

Дослідженням впливу розмірів роботи на зміну незалежних від розмірів руху витрат займався А.В. Ізосімов [3, с.8], який запропонував об'єднати у сім однорідних груп усі незалежні від розмірів руху витрати.

За дорученням Організації співтовариства залізниць соціалістичних країн (далі – ОСЗ) розробка єдиної методики розрахунку собівартості перевезень на залізничному транспорті почалася в 1959 р. науковцями МІІТу (Н. Г.Авданіною, Ю. Д. Петровим, Н. А. Потаповичем, Н. Г. Смеховою, А. М. Шульгою, Н. А. Коноваловою) під керівництвом А. С. Чудова. Перший проект цієї методики був виконаний у 1959 р, а в травні 1960 р. його було обговорено на нараді представників країн-учасниць ОСЗ та прийнято за основу для розрахунку собівартості перевезень у міжнародному сполученні. Вже у 1961 р. перший проект методики був скорегований з урахуванням деяких зауважень та доповнень, внесених на нараді представників країн-учасниць ОСЗ. На другій нараді експертів залізниць-учасниць ОСЗ (м. Москва) цей проект було розглянуто та рекомендовано для практичного використання на залізницях при розрахунках собівартості залізничних перевезень [5, с. 115].

У розвитку теорії та практики розрахунку собівартості перевезень методика 1962 р. була подальшим кроком, оскільки «вперше було прийнято новий та більш правильний порядок розподілу амортизаційних відрахувань, уточнено розподіл витрат за низкою витратних статей» [6, с. 109]. Методичні підходи щодо калькуляції собівартості залізничних перевезень удосконалювалися неодноразово, наприклад у 1967 та 1977 р.р. [4, с.40], [7], [8, с. 44]. Новий порядок обчислення собівартості перевезень, розроблений МІІТом сумісно із Фінансовим та Планово-економічним управліннями МШС у 1967 р., передбачав у відділеннях залізниць калькулювання собівартості не тільки за видами перевезень, але і за видами тяги [9, с. 44]. За цією методикою для розподілу витрат, пов'язаних із обслуговуванням вагонів у пасажирських поїздах, було передбачено вимірник «вісе-години пасажирських вагонів приведені». 1 вісе-година приміського сполучення приводиться до 1 вісе-години далекого сполучення через коефіцієнт 0,25 (враховує різницю у кількості провідників на вагон приміського та далекого сполучень, а також різноманітність в оплаті їх праці [9, с. 46].

Також з часом відслідковується зміна назви вимірників, які прийнято в переліку розрахунку витрат на 1000 пасажиро-км, що визначались методом одиничних витратних ставок. У роботі [8, с.151], дата створення якої – 1976 р., зазначено, 10 ви-

мірників, серед яких: «вісе-кілометри, вісе-години, вісе-години в русі». Але вже через 10 років у роботі [4, с.137], що була написана у 1985 р. для аналогічних розрахунків використовують «вагоно-кілометри, вагоно-години, вагоно-години в русі». Ці вимірники використовують в економіці залізничного транспорту і в сучасних умовах.

Значно вплинуло на розвиток підходів до визначення собівартості перевезень і удосконалення Номенклатури витрат. Так, у прийнятій у 1965 р. стали виокремлювати витрати за статтею «Основні витрати, загальні для всіх галузей господарства» [3, с.24].

В роботі [8, с. 55] зазначено, що «підприємства, яким прибуток не встановлюється, розраховують тільки собівартість продукції по встановленим вимірникам». В затвердженому 3 листопада 1967 р. «Положенні про господарський рахунок відділку залізниці, лінійних підприємств в нових умовах планування та економічного стимулювання» встановлені госпрозрахункові вимірники для підприємств. Цим же положенням начальникам залізниць надано право зважаючи на конкретні умови роботи вносити зміни у встановлений перелік госпрозрахункових вимірників продукції підприємства». Наприклад, калькулювання собівартості в локомотивному депо могло виконуватись, за необхідності, на вимірник «1000 локомотиво-км одиначного прямування» [8, с. 56].

Вже у 1969 р. було зазначено про недоліки, пов'язані з існуючим в звіті ЦО-2 вимірником «маневрові локомотиво-години». За відсутності цього вимірника окремо за видами вантажного та пасажирського руху при розподілі маневрових локомотиво-годин між видами руху використовували вагоно-вісе-кілометри приведені (1 вагоно-вісе-км у вантажному русі дорівнював 3 вагоно-вісе-км у пасажирському русі), що знижувало точність витрат [10, с. 26].

Наступним кроком до удосконалення методичних підходів була необхідність виокремлення витрат по обслуговуванню зонних станцій та зупинних пунктів, розташованих на головних електрифікованих ділянках магістральних ліній, оскільки вони призначені для обслуговування приміських перевезень, а поїзди далекого сполучення на них не зупиняються [9, с. 52].

Впровадження різних систем обслуговування вагонів провідниками зумовило необхідність визначення трьох додаткових вимірників: «години роботи провідників», «години роботи начальника поїзда», години роботи поїзного електромонтера» [11, с.385]. Також в роботі [3] автором Н. В. Мартиненко було наведено результати дослідження щодо вимірника «години роботи провідника», а відсутність цього вимірника в існуючій звітності вказано як недолік [3, с. 25].

У ХХІ ст. виникли принципово нові чинники, які здійснили вплив на удосконалення методів визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень. Серед них – Директиви ЄС щодо подальшого розвитку залізничного транспорту та прийняті у зв'язку з цим державні та галузеві нормативно-правові акти щодо залізничного транспорту держави.

У сучасних умовах реформування залізничного транспорту виникають фактори, які здійснюють значний вплив на розрахунок та значення собівартості перевезень. Створення окремих структур по обслуговуванню пасажирів в далекому та приміському сполученнях обумовлює зміни в обліку витрат та їх перерозподіл між залежною та незалежною частинами собівартості перевезень, оскільки збільшується питома вага витрат, які безпосередньо відносять на певний вид перевезень [11, с. 368].

В умовах переходу залізниць та їх структур з обслуговування пасажирів на економічні взаємовідносини загострюється необхідність визначення плати за перевезення пасажирів в межах адміністративних одиниць для обґрунтування компенсації збитків [11, 370].

З появою нового пасажирського рухомого складу – фірмових та прискорених поїздів, поїздів підвищеної комфортності було запропоновано корегування витратних ставок. Так в роботі [11, с.383] витратну ставку на вагоно-години в русі для вагонів фірмових потягів пропонувалось збільшити на 8-10 %, враховуючи забезпечення таких потягів знімним обладнанням та інвентарем підвищеної якості. В свою чергу, з появою потягів підвищеної комфортності, в яких існують додаткові витрати, пов'язані з наданням додаткових послуг та наборів харчування, при розрахунках собівартості перевезень витратна ставка на вагоно-години в русі також збільшилась на 5-7 % [11, с.384].

На визначення собівартості перевезень пасажирів також вплинув фактор побудови пасажирських вагонів нового покоління для потягів підвищеної комфортності та швидкісних потягів, оскільки «їх більша вартість збільшує витрати на реновацію», що спонукало корегувати витратні ставки на вагоно-годину для таких поїздів або розраховувати їх окремо [11, с.384].

За весь період існування залізничного транспорту при розрахунках собівартості перевезень найбільшого поширення серед усіх запропонованих методів набув метод одиничних витратних ставок. В Україні удосконаленням цього методу займались вчені та фахівці: Андрєєва М. В., Макаренко М. В., Гончарова М. Є., Соколовська Н. С., Пасічник В. І. [12 – 14]. Метод одиничних витратних ставок дозволяє залежно від окремих факторів та техніко-технологічних характеристик визначати собівартість 10 пасажиро-кілометрів. Але при цьому одиничні витратні ставки розраховуються на основі загальних витрат по пасажирських перевезеннях та загального обсягу пасажирських перевезень, що не дозволяє повною мірою об'єктивно оцінити собівартість 10 пасажиро-кілометрів.

Але всі зазначені методичні підходи все ж не дозволяють визначати собівартість перевезень одного пасажирів у конкретному вагоні певного пасажирського потяга у визначеному місці маршруту його слідування.

**Висновки.** Удосконалення методів визначення собівартості перевезень залізничним транспортом здійснювалось під впливом низки факторів, а саме: нормативно – правової бази, організації обслуговування пасажирів, появою нових видів пасажирського рухомого складу тощо.

За останнє десятиріччя в Україні для визначення планової собівартості робіт (послуг) на залізничному транспорті використовувались методичні підходи, засновані на методі безпосереднього розрахунку, методі одиничних витратних ставок, методики, покладеної в основу «Інструкції по калькулюванню собівартості перевезень на залізничному транспорті України», та методі укрупнених витратних ставок [90]. Але жодний з використовуваних у теперішній час методів визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень не дозволяє визначати її економічно обґрунтований рівень та формувати структуру собівартості, яка б відповідала сучасним потребам, що обумовлює необхідність проведення подальших досліджень.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Познякова О. В. Формування економічно обґрунтованої собівартості пасажирських перевезень в умовах демонополізації залізничного транспорту : дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / Познякова Оксана Вікторівна. – К. – 2012. – 300 с.
2. Журавель О. И. Себестоимость железнодорожных перевозок. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.
3. Куделя В. І. Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в умовах ринкової економіки : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / Куделя Вікторія Іванівна. – Харків. – 2006. – 20 с.
4. Шульга А. М., Смахова Н. Г. Себестоимость железнодорожных перевозок : Учебник для вузов ж.-д.- трансп. – М. : Транспорт, 1985. – 279 с.
5. Чудов А. С., Авданина Н. Г. Единая методика расчета себестоимости перевозок грузов и пассажиров на железных дорогах социалистических стран / Труды МИИТ. Вып. 215. – М.: Транспорт, 1966 – с. 114-137.
6. Шульга А. М. Вопросы определения себестоимости железнодорожных перевозок по направлениям // Вопросы экономики железных дорог /Труды МИИТ. Вып. 215. – М.: Транспорт, 1966. – С. 97-113.
7. Методические указания по калькуляции себестоимости железнодорожных перевозок. – М.: Транспорт, 1967. – 83 с.
8. Себестоимость железнодорожных перевозок: Учебник для вузов ж.-д. транспорта / А. С. Чудов, А. М. Шульга, Н. Г. Смахова; Под ред. А. С. Чудова. – М. : Транспорт, 1976. – 296 с.
9. Потапович Н. А. Совершенствование расчетов себестоимости пассажирских перевозок по видам тяги // Техничко-економические расчеты на железнодорожном транспорте./ Труды МИИТ. Вып. 305. – М.: Транспорт, 1969. – с. 44-55.
10. Картамышев А. И., Авданина Н. Г., Летягин В. Г., Сугрובה М. В., Шульга А. М. Опыт расчета себестоимости перевозок по участкам на основе данных отделения дороги (несколькими методами) // Техничко-економические расчеты на железнодорожном транспорте./ Труды МИИТ. Вып. 305. – М.: Транспорт, 1969. – с. 22-35
11. Себестоимость железнодорожных перевозок: Учебник для вузов ж.-д. транспорта / Н. Г. Смахова, А. И. Купоров, Ю. Н. Кожевников и др.; Под ред. Н. Г. Смаховой и А. И. Купорова. – М. : Маршрут, 2003. – 494 с.
12. Макаренко М. В., Гончаров Н. Е., Соколовская Н. С. Издержки на железнодорожном транспорте : анализ и управление / Под общ. ред. к.э.н. М.В. Макаренко. – К. : ОАО «ИКТП-Центр», 1999. – 206 с.
13. Андреева М. В. Формування собівартості пасажирських залізничних перевезень далекого сполучення в тарифних цілях [текст] : дис. ... канд. екон. наук : 08.07. 04 / Андреева М. В.. – Харків. – 2002. – 174 с.
14. Пасічник В. І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць : монографія / В.І. Пасічник. – К. : Наук. світ, 2003. – 222 с.
15. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті : формування, функціонування та розвиток : монографія / Н. М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2006. – 564 с.