

УДК 338.47:656.2

Олена Пилипенко

**УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ
ВАГОННОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ
В УМОВАХ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИХ ЗМІН**

Ефективна система управління витратами дозволить максимізувати прибуток, забезпечить рентабельну діяльність залізничного транспорту в цілому та вагоноремонтних підприємств зокрема. У статті розкривається специфіка побудови системи управління витратами з урахуванням вимог сучасного етапу реструктуризації залізничного транспорту.

Ключові слова: витрати, управління витратами, залізничний транспорт, принципи калькулювання, методи калькулювання, підприємства ремонту рухомого складу.

Эффективная система управления затратами позволит максимизировать прибыль и минимизировать расходы, обеспечит рентабельную деятельность железнодорожного транспорта в целом и вагоноремонтных предприятий в частности. В статье раскрывается специфика построения системы управления затратами с учётом требований современного этапа реструктуризации железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: затраты, управление издержками, железнодорожный транспорт, принципы калькулирования, методы калькулирования, предприятия ремонта подвижного состава.

Effective cost management system will allow increase a profit, will provide cost-effective activity of railway transport on the whole and in particular wagon repair enterprises. The article reveals the specifics of construction cost management system to meet the requirements of the present stage of Railway Transport.

Key words: costs, cost management, railway, principles calculation, methods calculation, company repair of rolling stock.

Постановка проблеми. Подальше реформування залізничного транспорту згідно з Концепцією та Державною програмою реформування залізничного транспорту, іншими нормативними документами передбачає розвиток конкурентних відносин у сферах діяльності, що визнані конкурентними та потенційно конкурентними (експлуатація, включаючи вантажні та пасажирські перевезення, ремонт рухомого складу, деякі інші) та неможливе без розподілу витрат між вантажними та пасажирськими перевезеннями в процесі їх планування та обліку.

Засобом забезпечення конкурентоспроможності та ефективності діяльності підприємств (та/або інших суб'єктів господарювання) конкурентного сектора ЗТ є

© Пилипенко О. В., 2014

формування ефективної системи управління витратами на основі системного підходу, оптимального використання ресурсів, забезпечення росту ефективності виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженнями витрат виробництва займалися такі вітчизняні і зарубіжні науковці, як Ф.Ф. Бутинець, С.Ф. Голов, К. Друри, І.Є. Давидович, Т.П. Карпова, Л.В. Нападовська, Ю.С. Цал-Цалко, В.М. Панасюк, С. Ф. Покропивний, О. Попов, Г.О. Швиданенко. В основі їхніх досліджень є твердження, що реальним напрямом зменшення витрат є система управління ними. Значний внесок у вирішення питань вдосконалення підходів з управління і оптимізації витрат зробили багато видатних вчених, а саме: М.Т Білуха, А.М. Турило, А.А. Турило, Г.О. Партин, Б.Ф. Усач, Ю.С. Ігуманов, К.Ф. Лученко, Н.В. Шандова.

На залізничному транспорті питанням планування, калькулювання та аналізу, формування та управління витратами приділяли увагу чимало фахівців галузі, таких як, В. Г. Галабурда, М. Ю. Гончаров, Г. Д. Ейтутіс, А. І. Журавель, М. В. Макаренко [4], О. П. Петренко, Ю. М. Цветов, Н. М. Колесникова, Н. С. Соколовська, М. П. Потетюєва, М. Н. Сергієнко, О. В. Познякова, А. К. Томіліна [8], Ю. М. Кожевніков (Росія), Т. А. Луніна (Росія) та ін. Щодо оптимізації діяльності вагонного господарства, планування та управління витрат у вагонних (вагоноремонтних) депо суттєвий доробок належить таким вітчизняним та зарубіжним фахівцям як М. В. Макаренко, Н. І. Богомолова, В. П. Гудкова, Є. М. Сич, Ю. С. Бараш, А. В. Стукало, Ю. В. Булгакова, В. В. Галтер (Росія), А. Н. Аппакова (Казахстан).

Однак, незважаючи на чималу кількість наукових праць, присвячених проблемам управління витратами та їх практичній цінності, подальшого вдосконалення потребують методичні підходи щодо формування та управління витратами залізничного транспорту як передумови реформування та створення засад для ефективного функціонування підприємств та структурних підрозділів залізничного транспорту, зокрема у сфері вагоноремонтного виробництва.

Метою статті є визначення напрямів вдосконалення системи управління витратами вагонного господарства залізничного транспорту на основі дослідження умов його ефективного функціонування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розкриття особливостей управління витратами вагонного господарства залізниць (і залізничного транспорту в цілому) потребує, на думку автора, в першу чергу розуміння сутності та принципів ефективного функціонування вагонного господарства (далі – ВГ) як такого.

Застосування принципів системного підходу до діяльності вагонного господарства вимагає встановлення складових та взаємозв'язків між складовими ВГ залізничного транспорту України.

Богомолова Н.І., Гудкова В.П. та інші дослідники визначають вагонне господарство як сукупність двох основних складових – вагонного парку та ремонтної бази [1, с. 9]. Подальші дослідники вживають щодо ремонтної бази точніші терміни: «вагоноремонтна база», «деповська вагоноремонтна база», де останній термін означає саме ремонтні потужності вагоноремонтних депо [2, 3]. Ремонтна база включає в себе вагонні депо, вагоноремонтні заводи, пункти технічного обслуговування та пункти контрольно-технічного огляду вагонів, пункти підготовки вагонів до перевезень, майстерні тощо.

За останні роки, особливо у 2013 р. відбулися суттєві зміни у складі вагонного господарства, причому ці зміни можна вважати інституціональними, тобто такими, що характеризують зміни в економічному устрою суспільства, призводять до зміни економічних взаємозв'язків господарюючих суб'єктів, а саме:

– відбувся розподіл парку вантажних вагонів Укрзалізниці між кількома вагонними депо та на їх базі утворені державні вагонні компанії, підпорядковані Укрзалізниці. Так, найбільш затребуваний вид завантажувальних ресурсів – напіввагони було розподілено між ДП «Дарницький вагоноремонтний завод» та ДП «Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів»; криті вагони відійшли у власність ДП «Укррефтранс», платформи та транспортери стали частиною активів ДП УДЦТС «Ліски», спеціалізований рухомий склад – майно ДП «Стрийський вагоноремонтний завод» [13]. Щоправда, на практиці отримання послуг цих державних підприємств відбувається через ряд комерційних посередників, що негативно відображається як на обсягах перевезень та доходів, так і на ступені конкурентоспроможності вантажних залізничних перевезень в цілому [15].

За рахунок вилучення з власності Укрзалізниці вантажних вагонів та передача їх на баланс окремих депо вагонне господарство Укрзалізниці втратило вагому свою складову – вагонний парк та перетворилось таким чином у вагоноремонтну базу, тобто, ремонтну базу вантажного рухомого складу.

У власності Укрзалізниці залишилися пасажирський вагонний парк та моторвагонний рухомий склад, але цей рухомий склад структурно не є складовою вагонного господарства та знаходиться в розпорядженні відповідних служб та Управління пасажирського господарства та приміських пасажирських перевезень. Крім того, рухомий склад швидкісних пасажирських перевезень належить «Швидкісній пасажирській компанії»;

– наступна інституціональна зміна стосується спеціалізації вагонних депо, тобто, спеціалізації вагоноремонтної бази. Вагонні депо з 01.04.2013 р. спеціалізуються або на виконанні ремонтних робіт, або на технічному обслуговуванні – експлуатації (виділено 20 таких депо). Тільки незначна частка депо не змінила своєї спеціалізації, як наприклад, депо Основа Південної залізниці [11], депо Херсон Одеської залізниці [14]. Окремі депо були укрупнені шляхом злиття (в експлуатаційних частинах), інші, навпаки, розбиті на дві структури – експлуатаційну і ремонтну частину (7 депо: Куп'янськ, Нижньодніпровськ-Вузол, Іловайськ, Батурин, Жмеринка, Знам'янка, Коростень). Таким чином, завдяки цим змінам загальна кількість вагонних депо зросла з 49 до 53, незважаючи на те, що окремі депо були укрупнені. Такі зміни призвели до суттєвих організаційних змін у структурі управління вагонними депо зі створенням укрупненого адміністрування, що територіально може бути розташованим не тільки в іншій області, але й в іншій залізниці. Причому прийнято рішення підпорядкування депо у службах не змінювати [10].

Крім того, спеціалізація депо полягає також у закріпленні ремонтних депо за підприємствами, на балансі яких знаходяться вагони. Таким чином, основною діяльністю таких ремонтних депо, як наприклад, депо ім. Т. Шевченка та Здолбунів, що закріплені за ДП «Укррефтранс» передбачено ремонт критих та ізотермічних вагонів не зважаючи на їх територіальну віддаленість. В окрему групу виділено шість депо, що займатимуться ремонтом та експлуатацією спеціальної залізничної техніки – машин колійного, енергетичного господарств, пожежних поїздів та ін. [10].

Спеціалізація відбулась також за сегментами ринку, визначенням цільової групи споживачів. Так, визначено 14 структурних підрозділів, що спеціалізуються на ремонті приватних вагонів та, відповідно, матимуть у якості основної діяльності, ремонт вантажного рухомого складу приватних власників – вид діяльності, що завжди розглядався на залізниці як допоміжний та слугував джерелом отримання додаткових доходів від неосновних видів діяльності. Таким чином, можливості отримувати доходи від сторонніх організацій, у т.ч. від комерційних структур у різних депо будуть різні.

У зв'язку з цим, очевидно, що для таких спеціалізованих вагонних депо зміниться поняття основної діяльності. Згідно з НП (С) БО 1 «Основна діяльність – це операції, пов'язані з виробництвом або реалізацією продукції (товарів, робіт, послуг), що є головною метою створення підприємства і забезпечують основну частку його доходу» [16]. Таким чином, ремонт рухомого вантажного складу підприємств-власників в окремих депо є не підсобно-допоміжною, а основною діяльністю, що також впливає на принципи формування та управління витратами цих структурних підрозділів.

Отже, у структурі вагонного господарства залізниць України відбулися справді кардинальні зміни, направлені на реалізацію програми реформування залізничного транспорту. Ці зміни мають на меті вдосконалення обліку і розподілу витрат між видами діяльності залізничного транспорту, мають сприяти створенню умов для розвитку конкуренції, ліквідації перехресного субсидування шляхом формування обґрунтованих тарифів на перевізну послугу та ремонтні роботи. Спеціалізація окремих депо на експлуатації дозволяє сформувати калькуляцію (кошторис) витрат на ремонт вагонів, що особливо важливо для замовників з числа сторонніх організацій (приватних власників вагонного парку).

Однак, для створення реальних умов для розвитку конкуренції, слід було б, на нашу думку, дозволити усім депо здійснювати ремонт рухомого складу власників, що було б дієвим механізмом підвищення ефективності діяльності депо та могло створити умови для зростання їх конкурентоспроможності на ринку ремонтних послуг.

Кардинальність змін, що відбулися, визначається також поділом активів, чисельності працюючих та зміною їх підпорядкування, зміною юридичних адрес тощо. (Не враховуючи змін, що відбулися через виділення т. зв. Кримської залізниці, активи якої є частиною майна Придніпровської залізниці).

Нам би хотілось звернути увагу на ще одну проблему з точки зору обґрунтованості витрат вагонного господарства із залученням підходів функціонально-вартісного аналізу (ФВА). Оскільки вагонне господарство виконує дві функції – експлуатацію та ремонтні роботи, можна розглядати витрати цього підрозділу (в межах УЗ) як суму витрат на технічний огляд, обслуговування та виконання ремонтних робіт за усіма програмами. Отже, оцінити ефективність виконання цих функцій та знайти шляхи здешевлення та підвищення їх ефективності можна шляхом порівняння доходів, отриманих за окремими видами діяльності з витратами, понесеними для отримання цих доходів.

У роботах науковців ДНУЗТ [2, 3], було визначено, що на сьогодні залізничний транспорт України має надлишкові виробничі потужності з ремонту вантажного рухомого складу, що використовуються неповністю, та визначено шляхи ліквідації надлишкових виробничих потужностей. Щоправда, ремонтна база є технічно і морально застарілою.

При розмежуванні виконуваних функцій між депо постають питання: 1) що робити з надлишковими потужностями; 2) чи можна їх використовувати або отримувати доход в іншій спосіб? На наш погляд, при розв'язанні цих питань, слід врахувати стратегічні перспективи розвитку залізничного транспорту та необхідність оновлення рухомого складу. Це питання на сьогодні стоїть дуже гостро, керівництво галуззю вживає найрізноманітніших заходів для отримання засобів щодо оновлення рухомого складу. Однак керівництву підприємств ремонтної бази слід визначити стратегічні напрями розвитку та підвищення технічного рівня самої ремонтної бази, оновлення технологічних процесів ремонтного виробництва. За даними ПЗЗ, на сьогоднішній час ремонтна база депо є досить завантаженою: щорічно у вагонних депо залізниці здійснюється близько 400 капітальних ремонтів, 5600 – деповських, 36 тис. – відцепочних [12]. Однак через дуже високий ступінь зносу рухомого складу ремонтувати останній не завжди вигідно. Чи не призведе це до відмови від ремонтів та переорієнтації на покупку нових вагонів? В такому випадку, необхідний алгоритм прийняття рішення – купувати новий чи ремонтувати старий рухомий склад. Придбання якісно нового рухомого складу може зумовити відмову приватних власників від технічного обслуговування на застарілих ремонтних базах та поставить нові виклики щодо якості ремонтної бази та відповідності технологічних ремонтних процесів світовому рівню.

Методика прийняття та обґрунтування рішення «Купувати нові чи ремонтувати старі основні засоби?» на основі критерію мінімізації витрат достатньо повно розроблена в спеціальній літературі з інвестиційного менеджменту чи проектного аналізу. Такі методики передбачають порівняння приведених експлуатаційних витрат за весь період очікуваної експлуатації нового і старого обладнання (з урахуванням витрат на ремонт) та капіталовкладень на придбання нового рухомого складу.

Методика обґрунтування інвестиційних рішень передбачає зменшення суми приведених витрат на величину ліквідаційної вартості рухомого складу. Якщо виявиться, що приведена вартість експлуатаційних витрат плюс сума капіталовкладень за варіантом придбання нових основних засобів буде меншою сукупної приведеної вартості капітального ремонту та експлуатаційних витрат (за мінусом залишкової вартості), можна вважати рішення щодо придбання нового рухомого складу економічно ефективнішим, ніж рішення про ремонт старих вагонів. Тобто, якщо виконується нерівність (1), варто здійснювати інвестиції не у ремонт рухомого складу, а у придбання нового. Ця нерівність є нестрогою, що означає, що навіть рівність витрат на придбання нових вагонів приведеним сукупним витратам на ремонт та експлуатацію старих зумовлює економічну доцільність придбання нового рухомого складу.

$$\sum_{t=0}^n \frac{B_{\text{експл.}}^{\text{нов.}}}{(1+r)^t} + I_0 - \frac{S_n^{\text{нов.}}}{(1+r)^n} \leq \sum_{t=0}^n \frac{B_{\text{експл.}}^{\text{стар.}}}{(1+r)^t} + KP_0 - \frac{S_n^{\text{стар.}}}{(1+r)^n}, \quad (1)$$

де $B_{\text{експл.}}^{\text{нов.}}$, $B_{\text{експл.}}^{\text{стар.}}$ – експлуатаційні витрати (на технічний огляд, обслуговування та поточні ремонти) відповідно нового та старого рухомого складу, грн;

I_0 – капітальні витрати на придбання нового рухомого складу, що здійснюються у нульовому періоді, грн;

KP_0 – витрати на капітальний ремонт старого рухомого складу, що передбачено здійснити також у нульовому періоді, грн;

$S_n^{нов.}$, $S_n^{стар.}$ – величина залишкової вартості відповідно нового та старого рухомого складу в n -періоді (році), грн;

r – рівень дисконтної ставки, прийнятий за існуючою на підприємстві методикою, %;

t – період (рік) реалізації проекту (від 0 до n), де n – нормативний строк служби нових вагонів.

Нерівність (1) реалізується тоді, коли залишкова вартість через n років експлуатації за варіантом придбання нового рухомого складу більша, ніж залишкова вартість старого через такий же період експлуатації. (Ліквідаційна вартість старих вагонів з урахуванням ступеня їх зносу може бути взагалі символічною). В принципі, n може дорівнювати можливому терміну експлуатації старих вагонів після капітального ремонту. В такому випадку, залишкова вартість нових основних засобів на цей період буде більшою, а приведена величина експлуатаційних витрат за новим варіантом – меншою, що надасть перевагу варіантові придбання нового рухомого складу. Але головною перевагою придбання нових основних засобів є їх вищий інноваційний рівень, висока продуктивність, технологічні переваги, можливість застосування енерго- та матеріалозбереження, що й обумовлює суттєво нижчий рівень поточних експлуатаційних витрат, навіть незважаючи на необхідність разових капітальних витрат.

Для забезпечення коректного порівняння результатів рівень дисконтної ставки має бути однаковим для обох варіантів, що розглядаються (придбання нових ОЗ чи ремонту старих), оскільки реалізація рішень буде здійснюватись в одних і тих самих економічних умовах.

Управління витратами – це процес цілеспрямованого формування витрат щодо їхніх видів, місць та носіїв за постійного контролю рівня витрат і стимулювання їхнього зниження. Система управління витратами має функціональний та організаційний аспекти. Вона включає такі організаційні підсистеми: пошук і виявлення чинників економії ресурсів; нормування витрат ресурсів; планування витрат за їхніми видами; облік та аналіз витрат; стимулювання економії ресурсів і зниження витрат. Такими підсистемами керують відповідні структурні одиниці підприємства залежно від його розміру (відділи, бюро, окремі виконавці).

Процеси реформування, що відбуваються на залізничному транспорті, вимагають внесення коректив в нормативне забезпечення системи управління витратами, без чого неможливе ефективне виконання функцій цієї системи. З цією метою було розроблено нову Номенклатуру витрат основних видів діяльності залізничного транспорту України, яка забезпечує перехід від функціонально-територіального принципу управління галуззю до переважно функціонального та передбачає класифікацію витрат з основної діяльності залізничного транспорту не за господарствами, а за видами діяльності згідно КВЕД. Передбачено шість видів основної діяльності, за якими групуються прямі витрати: пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) та міжнародному сполученнях; пасажирські перевезення в приміському сполученні; вантажні перевезення; утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури; надання послуг локомотивної тяги (в пасажирському та вантажному русі); ремонт рухомого складу [5].

Формування витрат та управління витратами викликають пильну увагу через те, що склад та величина витрат, особливості обліку собівартості продукції в кінцевому підсумку впливають на формування цін (тарифів), тобто управління витратами є частиною цінової політики підприємства. А отже, калькулювання собівартості продукції підприємства та управління витратами є складовою частиною системи забезпечення конкурентоспроможності підприємства, його економічної безпеки. Таким чином, управління витратами набуває особливої актуальності для залізничного транспорту та його структурних підрозділів в ситуації зміни економічних умов господарювання, зменшення обсягів перевезень, що є ознакою падіння ступеня конкурентоздатності залізничного транспорту як для вантажних, так і пасажирських перевезень в усіх сполученнях [6].

Для вагоноремонтних підприємств формування та управління витратами забезпечують успіх в діяльності підприємства у сфері його економічних взаємовідносин з іншими споживачами (іншими залізницями, залізницями інших держав, незалізничними підприємствами та комерційними організаціями) як у сфері ремонту рухомого складу, так і при виконанні інших видів робіт, зокрема допоміжної та другорядної діяльності.

Нормативні документи залізничного транспорту, в т. ч. Номенклатура витрат з основних видів діяльності відносять ремонт рухомого складу до основних видів діяльності залізничного транспорту [5]. У Номенклатурі витрат зазначено, що усі витрати з основної діяльності залізничного транспорту плануються і враховуються за відповідними господарствами і підрозділами. Джерелом покриття витрат, пов'язаних з основною діяльністю, є доходи від перевезень, оплачені клієнтами на підставі затверджених тарифів з пасажирських та вантажних перевезень.

Ринок вантажних перевезень достатньо розвинутий як конкурентний, але ремонт вантажних вагонів поки що здійснюється на державних підприємствах, що входять у сферу управління Укрзалізниці. Для сторонніх споживачів ремонтних послуг надзвичайно важливим є отримання попереднього прайсу (калькуляції) ремонтних робіт. Така калькуляція є не тільки складовою договірних відносин між суб'єктами, але й також в певній мірі є конкурентною інформацією та дозволяє ремонтному депо сформувати свій конкурентний статус. Однак, формування остаточної калькуляції робіт і, відповідно, остаточної вартості ремонту, можливі тільки після повного розбирання вагону та діагностики його технічного стану.

Причиною цього є застарілий рухомий склад і такі ж застарілі технології його ремонту. На сьогодні в світі існують технології, які дозволяють встановити неполадки та провести дистанційну діагностику вагона під час перебування вагона у русі через web-камери. Такі технології дозволяють підібрати необхідні запасні частини ще під час руху вагона та скорочують час і, відповідно, витрати, на ремонт вагона. Так, компанія Alstom, один із світових лідерів виробництва та ремонту рухомого складу, презентуючи свою систему технічного обслуговування (maintenance), ремонту (repair), в т.ч. капітального (overhaul) пасажирських составів та вантажних вагонів, зазначає, що завдяки використанню цієї системи на 30 % зростає мобільність рухомого складу через скорочення кількості і часу простою у депоському ремонті. На жаль, залучення таких систем в Україні поки що неможливе, оскільки ці технології призначені для вагонів, оснащених бортовими комп'ютерами, системою діагностики обладнання вагона, передбачають використання відповідних систем збору і передачі інформації тощо [17].

Планування собівартості деповського ремонту вантажних вагонів здійснюють за методом нормативного калькулювання. Складання калькуляції деповського чи капітального ремонту вантажних вагонів власників підприємствами й виробничо-технологічними підрозділами Укрзалізниці здійснюється відповідно до Правил розрахунку вартості ремонту власних вантажних вагонів на підприємствах вагонного господарства Укрзалізниці [7].

Після виконання робіт з ремонту складається калькуляція собівартості за фактичними результатами, яка є підставою для пред'явлення рахунків за виконані роботи з ремонту вагонів. У випадку, коли в процесі розбирання та ремонту вагона виявлені приховані дефекти окремих вузлів і деталей, повна заміна яких не врахована при визначенні договірної (планової) вартості ремонту, то необхідність виконання таких додаткових робіт оформлюється двостороннім актом, на підставі якого укладається додаткова угода між власником вагонів й виконавцем робіт. Виконання таких робіт здійснюється за наявності гарантійних зобов'язань власника вагона на оплату [7].

Процеси подальшої реструктуризації залізничного транспорту, що забезпечать більшу самостійність та перехід до принципів конкурентної діяльності окремих функціональних підрозділів залізничного транспорту, таких, як вагоноремонтні депо, зумовлять підвищення ролі управління витратами у забезпеченні ефективного ціноутворення (тарифоутворення) підприємства. В практиці калькулювання продукції ремонтних підприємств доцільно поєднувати методики «директ-костингу» та «стандарт-костингу». Це необхідно тому, що за «директ-костингом» калькулюванню підлягають тільки змінні витрати, а постійні не включаються до собівартості продукції і списуються за рахунок отриманого прибутку. Облік собівартості тільки в частині змінних витрат зумовлений не стільки бажанням скоротити кількість статей, скільки необхідністю виявити найбільш рентабельні виробы, щоб перейти переважно на їхнє виробництво. Такий облік дає можливість чіткіше оцінити прибутковість виробництва окремих виробів, але застосування цього методу на залізничному транспорті в цілому має суттєвий недолік, адже на залізничному транспорті досить значну частку мають якраз постійні витрати. Методика розподілу постійних витрат за різними критеріями – пропорційно обсягу виробництва, прямим витратам або заробітній платі виробничих робітників, як було показано у [9] суттєво впливає на визначення повної собівартості виробу.

Висновок та напрями подальших досліджень. Впровадження економічно обґрунтованих систем калькулювання продукції (робіт) вагоноремонтних депо та ефективне управління витратами дозволить отримати обґрунтовані тарифи на ремонтні роботи депо та правильно визначити найбільш перспективні і прибуткові для підприємства види діяльності.

Дослідження сутності та змісту діяльності вагонного господарства та вагоноремонтних депо дозволяє визначити принципи формування та управління витратами вагонного господарства. Дослідження принципів побудови системи управління витратами вагоноремонтного депо може бути визначено як предмет подальших досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Економіка вагонного господарства*: Навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / Є. М. Сич, Н. І. Богомолова, В. П. Гудкова та ін. – К.: Логос, 2007. – 327 с.

2. *Бараш Ю. С.* Концептуальний підхід к реформированию ремонтной базы для грузовых вагонов в современных рыночных условиях / Ю. С. Бараш, Ю. В. Булгакова. – Науковий вісник НГУ. – 2013. – № 3. – С. 126-133.
3. *Булгакова Ю. В.* Принципи реформування деповської вагоноремонтної бази Укрзалізниці / Ю. В. Булгакова. – Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – Вип. 37. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://eadnurt.diit.edu.ua:82/jspui/bitstream/123456789/2058/1/bulgak.pdf>
4. *Макаренко М.В.* Издержки на железнодорожном транспорте: анализ и управление / М. В. Макаренко, Н. Е. Гончаров, Н. С. Соколовская; Под ред. М.В. Макаренко. – К.: ОАО «ИКТП-Центр», 1999. – 206 с.
5. *Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України.* – Затверджено наказом Укрзалізниці від 21.08.2007 р. № 417-Ц; Офіційне видання. – К.: ВАТ «ИКТП-Центр», 2011. – 478 с.
6. *Пилипенко О.В.* Основні напрями формування конкурентних стратегій у сфері залізничних пасажирських перевезень / О. В. Пилипенко, С. В. Крищенко, Н. В. Луга. – К.: Збірник наукових праць ДЕТУТ, серія «Економіка і управління», 2013, вип. 25. – С. 111-120.
7. *Правила розрахунку вартості ремонту власних вантажних вагонів на підприємствах вагонного господарства Укрзалізниці* [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://wap.uz.gov.ua/index.php?m=services_poslugi_kat_poslugi_derg_otherdocs (Нормативний документ Мінтрансв'язку України. Лист погодження).
8. *Томіліна А. К.* Методика управління витратами на підприємствах залізничного транспорту в умовах реформування галузі [Текст] / А. К. Томіліна [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://pte.diit.edu.ua/article/viewFile/16849/14541>.
9. *Тормоса Ю. Г.* Ціни та цінова політика: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2001. – 122 с.
10. *Укрзаліниця удосконалює ремонтну та експлуатаційну базу вагонних депо: Галузеві реформи* /Офіц. Інформація від 30.01.2013 р. / Міністерство інфраструктури України. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/uk/news/2013-01-30/31381.html>
11. *Історія розвитку служби вагонного господарства* /Офіційний сайт Південної залізниці. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.pz.gov.ua/dept/dept.php?lid=2&mid=100045>.
12. *Офіційний сайт Південно-Західної залізниці. Служба вагонного господарства.* – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://swrailway.gov.ua/head/services/vagon_service/.
13. *Офіційний сайт Придніпровської залізниці. Клієнтам – Вантажні перевезення.* – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.dp.uz.gov.ua/ukr/print/client>.
14. *Офіційний сайт Одеської залізниці* [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://odz.gov.ua/departments/vag_dep.php.
15. *Укрзаліниця втратила мільярд через передачу вагонів приватним компаніям.* – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~1/0/all/2013/06/03/303042>.
16. *Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності»* – Источник: <http://www.nibu.factor.ua/ukr/info/instrbuh/npsbu1/>
17. *Guaranteeing efficient and available fleets every day* // Офіційний сайт компанії Alstom. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.alstom.com/transport/products-and-services/rail-services/maintenance/>.