

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В статті розглядаються напрямки зниження експлуатаційних витрат і, як наслідок, собівартості перевезень за рахунок скорочення частки адміністративних витрат у собівартості перевезень вантажів і пасажирів, зростання продуктивності праці та приведення контингенту працюючих у відповідність з обсягом перевезень.

В статье рассматриваются направления снижения эксплуатационных затрат и, как следствие, себестоимости перевозок за счет сокращения части административных затрат в себестоимости перевозок грузов и пассажиров, рост производительности труда и приведение контингента работающих в соответствие с объемом перевозок.

In the article the directions of decrease of the operational expenses and, as a result, the cost price of transportations due to reduction of a part of administrative expenses in cost prices of transportation of cargoes and passengers, the growth of labour productivity and the reduction of personnel contingent according to the volume of transportations are considered.

Постановка проблеми

Актуальність вибраної теми дослідження обумовлена значним ростом експлуатаційних витрат і, як наслідок, собівартості перевезень вантажів та пасажирів. Використання нових підходів забезпечить не тільки скорочення експлуатаційних витрат та собівартості перевезень, але і дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

З моменту утворення залізничного транспорту почала свій розвиток наука про калькулювання й аналіз собівартості залізничних перевезень. Необхідно відзначити, що в історії розвитку методів розрахунку й аналізу собівартості залізничних перевезень спостерігається основний напрямок – вивчення експлуатаційних витрат у залежності від обсягу роботи (розмірів руху) і розподілу цих витрат на пасажирські і вантажні перевезення пропорційно визначеним показникам з метою розрахунку їхньої собівартості.

В кінці дев'ятнадцятого та на початку двадцятого століття дослідження собівартості залізничних перевезень були направлені на встановлення залежності витрат від обсягу перевезень та показників роботи рухомого складу. Ці залежності різні дослідники відображали від різної, визначеної кількості показників. Шляхом перетворювань вони переходили від формул витрат до формул собівартості. Вперше офіційний розподіл витрат на залежні та незалежні

було впроваджено на залізницях Росії в кінці вісімдесятих років дев'ятнадцятого століття комісією інженера Глушинського [1]. Цією комісією також були розроблені форми кошторису витрат по перевезеннях вантажів та пасажирів.

Наприкінці дев'ятнадцятого століття розвиток методів калькулювання собівартості набув нового значення. Встановлено, що з метою розрахунку дійсної вартості залізничних перевезень та в результаті потреби в дослідженні границь зниження залізничних тарифів в умовах беззбиткової роботи залізниць, методи калькулювання собівартості все більше пов'язуються з тарифними цілями. Це дає можливість розвитку методів розрахунку собівартості на основі розподілу витрат на залежні та незалежні від розмірів руху. Встановлені на той час межі змінювання незалежних витрат для тарифних цілей визначалися від 45 до 60 % загальної суми витрат. Але на початку двадцятого століття незалежні від розміру руху витрати окремими дослідниками визначалися у розмірі 20...25 % від загальних витрат [2]. Втім, виявлено, що дані окремих авторів з деяких показників відрізнялися.

У тридцять роки двадцятого століття на залізницях колишнього союзу розглядалися питання зближення тарифів та собівартості і, особливо, по вантажних перевезеннях. Ставилася задача приближення тарифів по окремих вантажах до рівня залежних витрат залізниць. Доведено, що через це особливої актуальності набувають питання вивчення залежності витрат від

розмірів руху. Дослідження визначили залежні витрати у розмірі 60 %, а незалежні – у розмірі 30 % від загальної суми витрат. Отже, в ті роки почала свій розвиток та становлення наука про калькулювання собівартості залізничних перевезень. Своє відображення вона знайшла у працях Міхальцева Є. В., Чудова О. С., Орлова В. М. та інших дослідників [3, 4, 5, 6].

Розглядання діючих в п'ятдесяти-дев'яності роки минулого століття інструкцій з калькулювання собівартості перевезень показало, що вони вдосконалювалися шляхом уточнення порядку розподілу витрат по видах перевезень та розширенням результатів калькуляції на основі обліку видів перевезень, видів тяги, а потім і видів сполучень. Але для вирішення ряду практичних задач даних про середню собівартість різних перевезень було недостатньо. З цією метою вченими транспорту були розроблені методи розгорнутого розрахунку і аналізу собівартості залізничних перевезень, в тому числі і для тарифних цілей з вантажних і пасажирських перевезень. Всі ці способи базуються на вивченні залежності витрат і собівартості від обсягу перевезень та різних показників роботи залізниць.

Встановлено, що сучасний розрахунок собівартості залізничних перевезень у країнах СНД та на залізницях України здійснюється на підставі раніше розроблених принципів розрахунку з урахуванням уточненого порядку розподілу окремих витрат. Значно розширено результати розрахунку собівартості не тільки з видів перевезень, тяги, але й з видів сполучень.

На основі проведеного аналізу можна зробити висновок, що розвиток методів розрахунку собівартості залізничних перевезень визначається практичною необхідністю розрахунку реальних витрат та собівартості різних типів перевезень, а також тарифною політикою. Таким чином, існуюча наукова база має всі передумови для подальшого розвитку науки про собівартість. Встановлено, що одним з найбільш актуальних і перспективних залишається питання подальшого вдосконалення та розробки методики розрахунку собівартості, тому це є підґрунтям щодо аналізу Укрзалізниці з метою виявлення потреби удосконалення діючого зниження собівартості перевезень залізниць.

Виклад основного матеріалу

Зроблено аналіз експлуатаційних витрат по елементах за період 1996-2006 рр. в цілому по Укрзалізниці, результати якого свідчать, що на протязі 1996-1997 рр. велику питому вагу в за-

гальній структурі витрат мали амортизаційні відрахування, як показано в табл. 1. Так, в 1996 р. відрахування склали 45,3 %, в 1997 р. – 53,2 %. В 1997 р. Укрзалізницею було прийнято рішення відокремити з амортизаційних відрахувань витрати на капітальний ремонт, що в сукупності склало 60 % від загальної суми експлуатаційних витрат. Проаналізувавши значну долю відрахувань на амортизацію, нами зроблено висновок, по-перше, про високий відсоток зносу основних фондів, по-друге, про неефективність використання цих витрат. Здійснення координаційних дій стосовно відрахувань на амортизацію призвело до резервування основних виробничих фондів, тобто на рівні галузі було прийнято рішення по зменшенню частки експлуатаційних витрат на амортизацію. Поступово відсоток амортизаційних відрахувань разом з капітальним ремонтом почав знижуватись, і в 2002 р. складав 35,5 % від загальної частки витрат. Нами встановлено, що ні в одній країні світу, незважаючи на форму власності залізниці (приватна чи державна), немає такого високого відсотку амортизаційних відрахувань. Собівартість перевезення пасажирів та вантажів вітчизняним рухомим складом потребує удосконалення та наукового підходу до проблеми її зниження.

В даному випадку консервування або резервація не дозволить скоротити експлуатаційні витрати, а тим паче не оновить основні виробничі фонди. Необхідно приділити велику увагу вирішенню даної проблеми на прикладі світового досвіду, який заслуговує на особливу увагу. Так, досвід розвинутих країн показує, що необхідно своєчасно робити облік непотрібних, зношених та морально застарілих основних виробничих фондів з прийняттям рішення на рівні держави про їх передчасне списання. Як результат, значно знизиться транспортна складова в цілому для народного господарства країни. Збільшиться попит, а за рахунок збільшення прибутку оновити рухомий склад.

Аналізуючи елемент експлуатаційних витрат – фонд заробітної плати та відрахування на соціальне страхування – треба відмітити, що в 1996 р. ці елементи склали разом 22,4 % (14,8 % і 7,6 %, відповідно) від загальних експлуатаційних витрат. Здійснення програми по скороченню контингенту робітників збільшило питому вагу заробітної плати в загальній структурі витрат. Так, у 1998 р. виконувалась державна соціальна програма з підвищення рівня життя залізничників, з підвищенням заробітної

Динаміка експлуатаційних витрат за елементами в цілому по Укрзалізниці за період 1996-2006 рр.

Роки	Фонд оплати праці	Нарахування на ФОП	Матеріали	Паливо	Електроенергія	Амортизаційні відрахування	Витрати на КР	Інші
1996	14,8	7,6	6,9	5,9	9,0	45,3	0,0	10,7
1997	10,8	5,1	6,3	4,7	6,7	53,2	6,8	6,3
1998	15,6	6,9	5,9	6,3	12,0	29,8	16,0	7,7
1999	14,4	5,4	5,8	8,5	11,9	29,7	16,7	7,7
2000	14,9	5,5	4,5	10,4	8,5	18,6	30,5	7,1
2001	21,5	8,1	5,3	10,2	8,4	15,1	25,0	6,3
2002	25,0	9,6	5,3	7,8	8,6	13,4	22,1	8,3
2003	22,7	8,5	11,1	7,0	7,0	10,3	17,9	15,5
2004	23,6	9,2	10,1	7,5	6,8	10,2	15,4	17,2
2005	24,5	9,5	9,4	7,7	6,6	10,2	14,9	17,3
2006	24,9	9,7	9,3	7,7	6,6	10,2	14,8	16,8

плати, питома вага складала 22,5%. В 1999 р. спостерігається незначне скорочення питомої ваги цих витрат на 2,7 %, після чого була наявна тенденція зростання заробітної плати за рахунок підвищення тарифних ставок та посадових окладів. Вже в 2004 р. питома вага заробітної плати з відрахуваннями на соціальне страхування склала 32,5 %, тобто удосконалення амортизаційних відрахувань не дозволило належним чином скоротити витрати на перевезення пасажирів та вантажів у зв'язку з тим, що значно зросла заробітна плата.

На долю матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів в 1996 р. припадало 21,8 %, а в 2006 р. – 23,7 %, в цих елементах значне місце займають витрати палива та електроенергії на тягу поїздів. Інші витрати за період дослідження коливались в межах 6,3...17,3 %.

Аналіз експлуатаційних витрат за елементами дозволив зробити висновок про необхідність

впровадження нових конкретних та досконалих заходів, які будуть направлені на скорочення витрат транспортного виробництва і, як наслідок, собівартості перевезень.

Аналіз собівартості пасажирських та вантажних перевезень дозволив встановити тенденцію щодо їх постійного зростання. Зниження собівартості перевезень є рішучою умовою зниження тарифів на вантажні перевезення, зростання прибутку всіх підрозділів залізниці, збільшення ефективності її діяльності.

Показник рентабельності (збитковості) свідчить, наскільки прибуткове або навпаки збиткове підприємство (галузь), він є основним показником кінцевого результату роботи підприємства. За період дослідження рентабельність від вантажних перевезень збільшилась на 7,7 %, як показано на рис. 1. Треба відзначити, що в 1997 р. вантажні перевезення були збитковими.

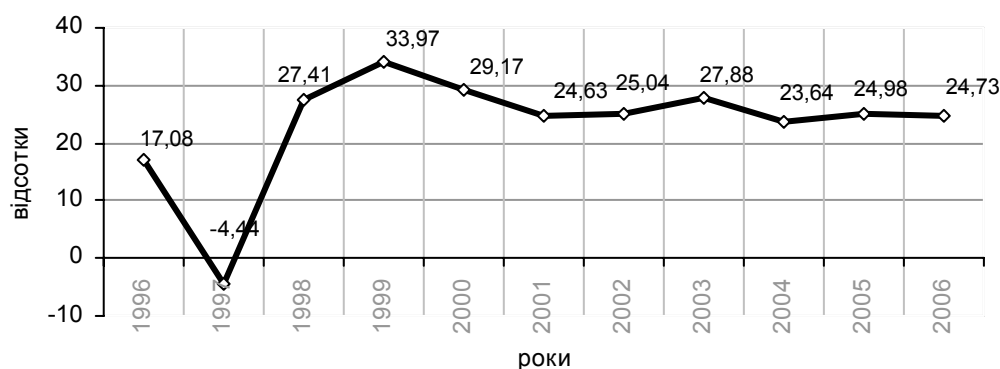


Рис. 1. Динаміка рентабельності вантажних перевезень по Укрзалізниці за період 1996-2006 рр.

У зв'язку з тим, що залізниця є державною монополією, її фінансовий результат регулюється через норматив рентабельності, який встановлює Укрзалізниця для кожної залізниці окремо в залежності від обсягу виконаних робіт і частково забезпечує основний принцип ринкової економіки для отримання прибутку, який

повинен бути спрямований на розвиток залізниці.

Аналіз рентабельності пасажирських перевезень країн світу свідчить про їх збитковість. Збитки від пасажирських перевезень Укрзалізниці значні і мають негативну тенденцію, як показано на рис. 2.

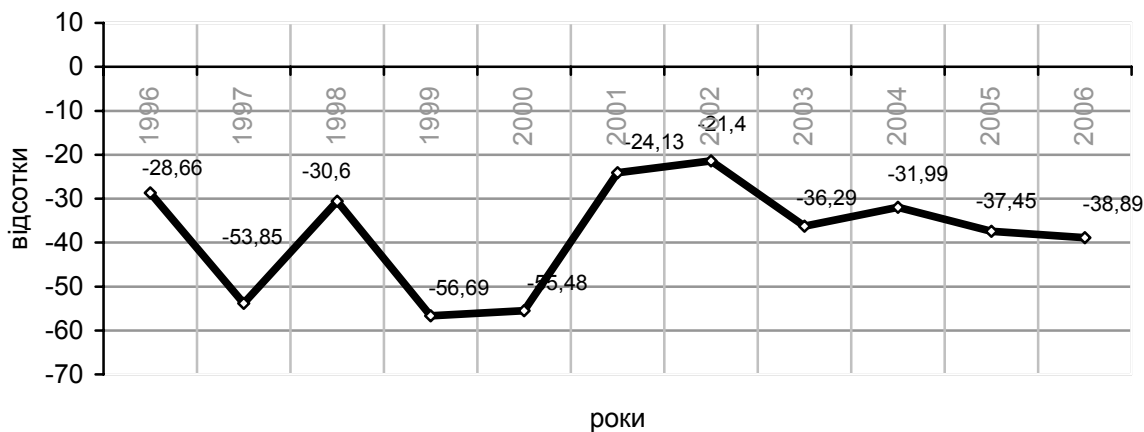


Рис. 2. Динаміка збитковості пасажирських перевезень по Укрзалізниці за період 1996-2006 рр.

Збитки від пасажирських перевезень покриваються за рахунок механізму перехресного субсидування. В умовах ринкової економіки необхідне чітке розмежування та облік експлуатаційних витрат, які припадають на перевезення вантажів та пасажирів.

За період дослідження 1996-2006 рр. вантажні перевезення, окрім 1997 р., були прибуткові. Прибуток у 2006 р. склав

4416,9 млн грн, що майже в 8 разів більше, ніж у 1996 р., за рахунок зростання обсягу перевезень та тарифів.

Збитки від пасажирських перевезень склали 1767,9 млн грн у 2006 р., що втричі більше, ніж у 1996 р.

Прибуток від вантажних перевезень після перехресного фінансування в цілому по Укрзалізниці наведений на рис. 3.

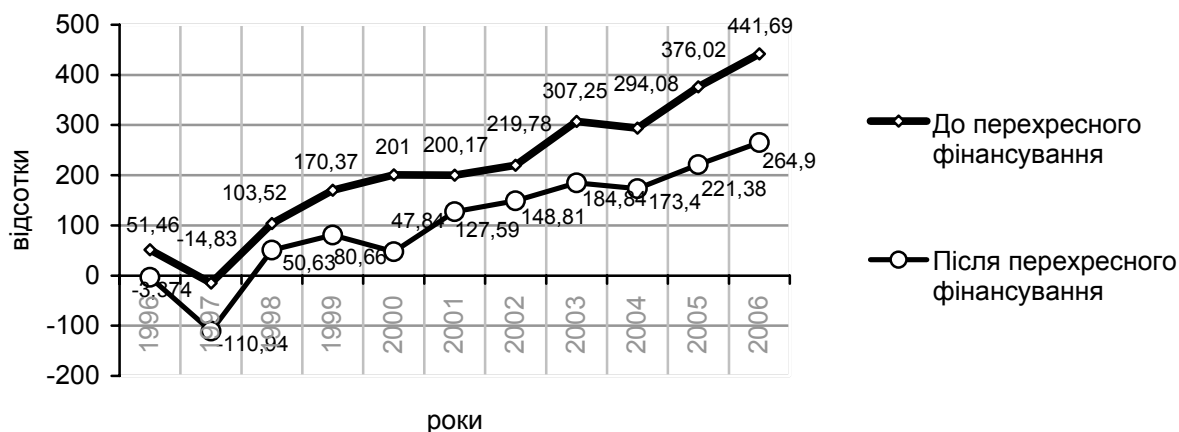


Рис. 3. Динаміка прибутку від вантажних перевезень по Укрзалізниці за період 1996-2006 рр.

Одним з факторів, який забезпечує зростання ефективності транспортного виробництва, є продуктивність праці. В ході аналізу було приділено найбільшу увагу вивченню показників праці та заробітної плати та їх співвідношенню.

Теоретично доведено, що зростання продуктивності праці на залізничному транспорті є одним з основних факторів зниження собівартості перевезень. Зростання продуктивності праці обумовлене оптимальністю використання кон-

тингенту в зіставленні з обсягом перевезень. Ступінь зниження собівартості перевезень під впливом росту продуктивності праці залежить від рівня цього росту, питомої ваги заробітної плати разом з відрахуваннями на соціальні потреби в загальній сумі витрат і зміни рівня середньомісячної заробітної плати, що залежить від величини продуктивності праці.

Встановлено найважливіші фактори, які обумовлюють рівень продуктивності праці:

- густота перевезень. З ростом густоти перевезень у межах необхідного запасу провізної спроможності навіть при незмінних показниках використання рухомого складу, продуктивність праці підвищується за рахунок кращого використання робочого часу контингенту, що залежить і не залежить від розмірів руху або обсягу перевезень;

- ступінь використання наявних технічних засобів і, насамперед, рухомого складу;

- науково-технічний прогрес і, насамперед, впровадження електровозної тяги;

- характер роботи залізниць або відділень: транзитний, місцевий і т.п.

На рівень продуктивності праці впливають такі фактори, як організація виробництва та праці, кліматичні умови, соціальні й ін.

Доведено, що зростання продуктивності праці впливає на підвищення ефективності виробництва. Також встановлено, що значне зростання заробітної плати випереджає зростання продуктивності праці, контингент працівників не відповідає зростанню об'ємів перевезень. Виникла необхідність привести у відповідність чисельність апарату управління залізниць, за рахунок чого буде досягнута значна економія заробітної плати, відрахувань на соціальне страхування і інших витрат. Тому в експлуатаційних витратах зниження витрат буде забезпечено в частині елементів витрат і в частині статті витрат «адміністративні».

Висновки даної статті

Елементом наукової новизни, що класифікована як така, що отримала подальший розвиток, є розроблені заходи, спрямовані на скорочення частки адміністративних витрат у собівартості перевезень вантажів і пасажирів.

Цей захід дозволить на основі науково обґрунтованих розрахунків скоротити витрати транспортного виробництва в частині умовно постійних, тобто адміністративних витрат. У цілому розроблені заходи дозволять забезпечити зниження собівартості приблизно від 8 до 11 %.

На першому етапі це дозволить знизити збитковість пасажирських перевезень і забезпечити прибутковість вантажних перевезень і, як наслідок, їхній цілеспрямований розподіл.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Фролов А. Н. Задача о себестоимости железнодорожных перевозок в ее довоенной и современной постановках. – Л., 1924.
2. Михальцев Е. В. Себестоимость железнодорожной перевозки при изменении грузооборота // Техника и экономика путей сообщения. – 1922. – Т. 2, № 16-17. – С. 146-170.
3. Михальцев Е. В. Зависимость издержек железнодорожных перевозок от размеров движения / Е. В. Михальцев, А. С. Чудов // Себестоимость перевозочных операций на железных дорогах. – Ч. 1. – М.: Транспечать, 1930. – С. 11-38.
4. Михальцев Е. В. О зависимости эксплуатационных расходов железных дорог за 1926-1927 гг. от измерителей / Е. В. Михальцев, А. С. Чудов // Себестоимость перевозочных операций на железных дорогах. – Ч. 2. – М.: Транспечать, 1930. – С. 3-37.
5. Михальцев Е. В. О методе подсчета эксплуатационных расходов за период перспективного плана / Е. В. Михальцев, А. С. Чудов // Железнодорожное дело, 1928. – № 5.
6. Чудов А. С. Эксплуатационная себестоимость перевозки отдельных грузов // Железнодорожное дело, 1928. – № 6.

Надійшла до редколегії 24.04.2008.