

## ТЕОРЕТИЧНИЙ ПІДХІД ДО ПРОБЛЕМИ ЗНИЖЕННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ВИТРАТ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА

*В статті представлена поетапна схема дослідження експлуатаційних витрат за період 1848-2005 рр., в якій розглянуті основні підходи, що спрямовані на скорочення експлуатаційних витрат і собівартість перевезень.*

*В статтє представлена поэтапная схема исследования эксплуатационных расходов за период 1848-2005 гг., в которой рассмотрены основные подходы, направленные на сокращение эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок.*

*In the article the stage-by-stage chart of research of running expenses is presented for period 1848-2005, basic approaches, directed on the cutback of the operating spending and prime price of transportations, are considered in which.*

*Ключові слова: експлуатаційні витрати, собівартість, ефективність, конкурентоспроможність, транспортне виробництво.*

**Постановка проблеми.** Однією з умов зростання економіки України є підвищення ефективності функціонування транспортної системи, у якій провідне місце займає залізничний транспорт. Перед залізничним транспортом повстають нові завдання, що до значного підвищення рівня якості транспортного обслуговування у відповідності до вимог світових стандартів та забезпечення конкурентоздатності як на внутрішньому так і на міжнародному ринках транспортних послуг.

Найважливішим аспектом здійснення цих умов в Україні і на залізничному транспорті є механізм створення сприятливих умов для підвищення рівня розвитку і формування підприємствами необхідних коштів, а також підтримка стійкої кон'юнктури на ринках транспортних послуг, підвищення в цілому ефективності роботи залізничного транспорту.

**Ступінь дослідження проблеми.** Питаннями управління експлуатаційними витратами з метою підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту в різний час займалися такі вчені: Абрамов А.П., Аксьонов О.М., Бліох І.С., Гненний М.В., Дикань В.Л., Журавель О.І., Ізосімов А.В., Кулаєв Ю.Ф., Кульжинський С.Н., Макаренко М.В., Михальцев Є.В., Мукмінова Т.О., Орлов В.М., Повороженко В.В., Позднякова Л.О., Раабен Є.В., Салов В.В., Сєвєрова М.О., Силаєв Н.І., Собко П.І., Фролов О.М., Чудов А.С., Чупров О.І., Шинкаренко В.Г., Шульга А.М.

**Актуальність обраної теми дослідження** обумовлена необхідністю зменшення витрат транспортного виробництва та підвищення якості перевезень і конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

**Метою статті** є розгляд основних підходів, які спрямовані на скорочення експлуатаційних витрат і собівартість перевезень та підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** Зниження витрат транспорту - це одна з найважливіших сучасних економічних проблем. Зазначеною проблемою займалось багато вчених протягом останніх 156 років.

Залізничний транспорт являє собою особливу галузь матеріального виробництва, продукція якої не має нової матеріальної форми. Витратами залізниць є експлуатаційні витрати. Вже з появою перших залізниць у країні почалися дослідження експлуатаційних витрат. Вперше в історії російської залізничної мережі з цього питання виступив у друку проф. П.І.Собко. Автор прийшов до висновку про те, що неправильно вважати експлуатаційні витрати прямо пропорційними обсягу роботи, як це було прийнято в той час, і що «майже усі витрати по руху містять у собі постійну частину».

В 1875 р. вийшла у світ праця І.Бліоха, у якій наданий докладний аналіз фінансової діяльності російських залізниць за 1871-1873 рр. У порівнянні з французькими і німецькими залізницями зроблено відповідні висновки про залежність витрат експлуатації від розмірів руху. Усі витрати залізниць були розділені на дві категорії: залежні від кількості руху і не залежні (малозалежні, які, як вказує автор, через брак іншого кращого виразу можна назвати не залежними від руху). Витрати, що не залежать від руху, пропонувалося відносити на версту, а залежні від руху - на відповідний вимірник. Визнаючи справедливість твердження, що збільшення руху впливає на всі категорії витрат, І.Бліох відзначає, що є все-таки витрати, на які зростання розмірів руху може робити найбільш незначний вплив, і що ці розміри істотно відрізняються від зростаючих прямо пропорційно руху. Розподіл витрат на залежні і не залежні від руху мав за І.Бліохом, умовний характер і застосовувався ним як зручний технічний прийом для аналізу і порівняння фактичних витрат експлуатації по окремих залізницях і давав задовільні результати в межах запасу пропускної здатності, яким володіла більшість залізниць. І.Бліох наводив також дані про числове вираження залежності витрат від розмірів руху. Так, у 1872 р. ці витрати на Либавській залізниці склали 75 % валового збору, а на Московсько-Рязанській - 10 %.

У 1908 р. у статті «Залізничні тарифи і власна вартість перевезень» А.Н.Фролов ставив своєю задачею встановлення методики обчислення собівартості перевезень для тарифних цілей. На підставі дослідження експлуатаційних витрат двадцяти п'яти найголовніших залізниць європейської частини за 1902-1904 рр. автор прийшов до висновку про те, що не залежні від руху витрати (тобто витрати, що залежать лише від довжини залізниці) складають усього 4 % і не перевищують 10 % усіх витрат по експлуатації. Зі зростанням обсягу перевезень на залізниці, вказує автор, доводиться розрізняти собівартість у межах запасу потужності при переході від однієї потужності до іншої. В результаті додаткового дослідження собівартості перевезень А.Н.Фролов визначив постійні витрати на версту: при відсутності запасу потужності - 1143 руб., тобто 13 % всіх експлуатаційних витрат, і наявності запасу потужності - 4400 руб., тобто 50 % загальної суми експлуатаційних витрат.

По мірі накопиченого досвіду експлуатації залізниць окремі дослідники висловлювали чимало цікавих і цінних пропозицій щодо залежності експлуатаційних витрат від розмірів руху.

В 1922 р. у журналі «Техніка й економіка шляхів сполучення» була опублікована стаття Є.В.Михальцева «Собівартість залізничного перевезення при зміні вантажообігу», у якій, на відміну від інших досліджень, автор розглядає не абсолютні величини витрат по тій або іншій статті, а їхні процентні частки. Витрати, що не залежать від розмірів руху, визначені, за даними 1908-1912 рр., розмірі 20-26 % загальної суми витрат експлуатації.

У 1948 р. дослідженням впливу розмірів роботи на зміну не залежних від руху витрат займався О.В.Ізосімов. Усі не залежні від розмірів руху витрати, тобто витрати, що змінюються не прямо пропорційно розмірам руху, були об'єднані ним у сім однорідних груп, за кожною з груп була встановлена зміна витрат при збільшенні обсягу роботи від 5 до 10 млн.т км брутто/км. За його розрахунками, витрати, що не залежать від руху, як при паровій, так і електричній тязі збільшуються в середньому в три рази повільніше, ніж зростає обсяг перевезень. Разом з тим варто відмітити, що межі приросту вантажообігу, взяті автором, є занадто вузькими і відповідають приблизно 3-6 млн. ткм нетто/км. Тому для залізниць зі значно більшою вантажонапруженістю потрібно проведення додаткових розрахунків.

У зв'язку з підвищенням рівня експлуатаційної роботи і технічного озброєння залізниць було проведено дослідження залежності експлуатаційних витрат від розмірів руху для умов 1955-1956 рр., зокрема, при різних видах тяги. Дослідження показало, що співвідношення залежних і не залежних від руху витрат для річного періоду в середньому по мережі залізниць у 1955 р. склало 56:44 і в 1956 р. -57,6 : 42,4. Зі збільшенням густоти перевезень питома вага витрат, що залежать від руху, зростає, а незалежних знижується. В 1958 і 1959 рр. відповідно в працях МТЕІ і МПТА були отримані такі значення: для перспективного періоду співвідношення залежних і не залежних від руху витрат склало за результатами дослідження 65:35.

90-ті рр. характеризуються спадом перевезень і реалізацією ряду заходів для приведення експлуатаційних витрат у відповідність до обсягу виконуваної роботи. Через невизначеність, що мала місце при прогнозуванні майбутніх обсягів роботи, високу питому вагу так званих умовно-постійних витрат, специфіку роботи залізничного транспорту по забезпеченню безпеки руху поїздів і організації праці, обмеження соціального характеру транспортні витрати скорочуються не синхронно зі зменшенням обсягу роботи.

Поетапна схема дослідження експлуатаційних витрат представлена на рис. 1-5.

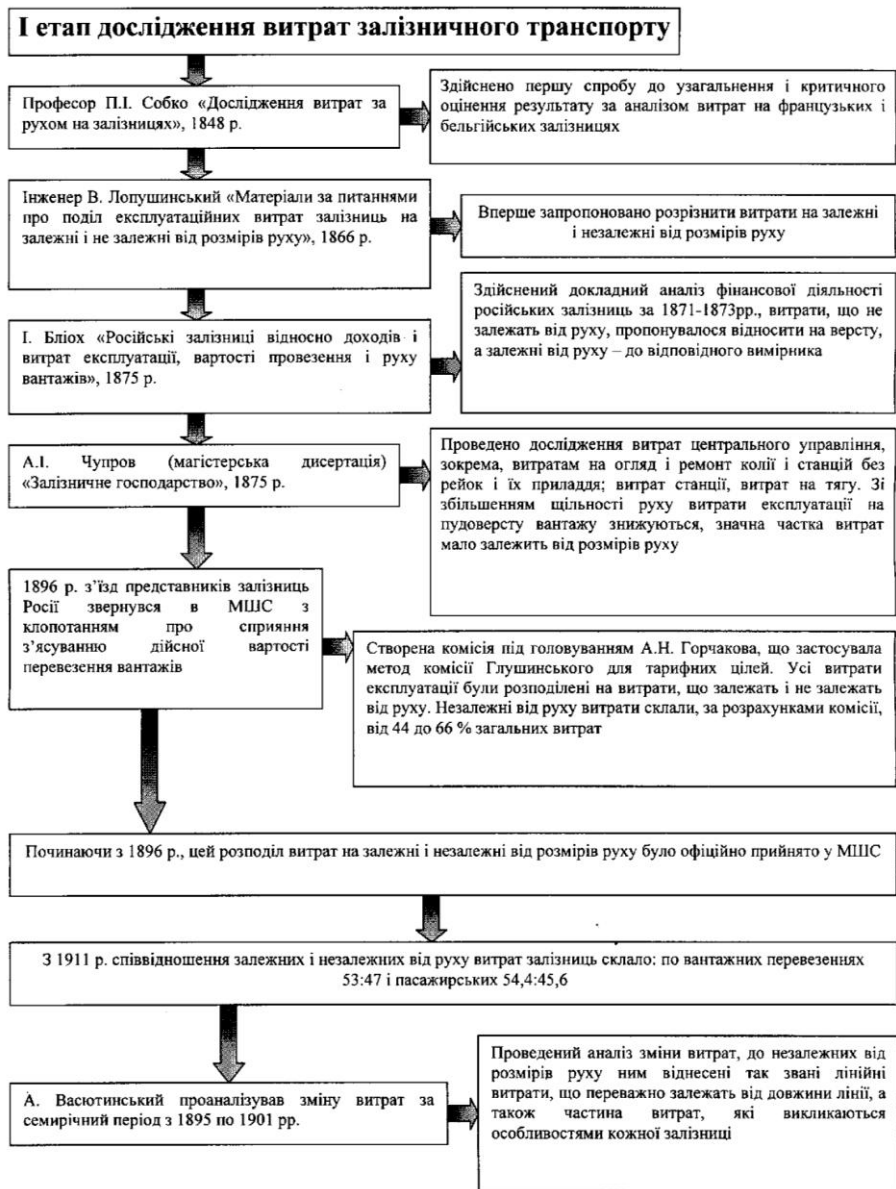


Рис. 1 Схема I етапу дослідження витрат залізничного транспорту 1848 – 1901 рр.

## II етап дослідження витрат залізничного транспорту

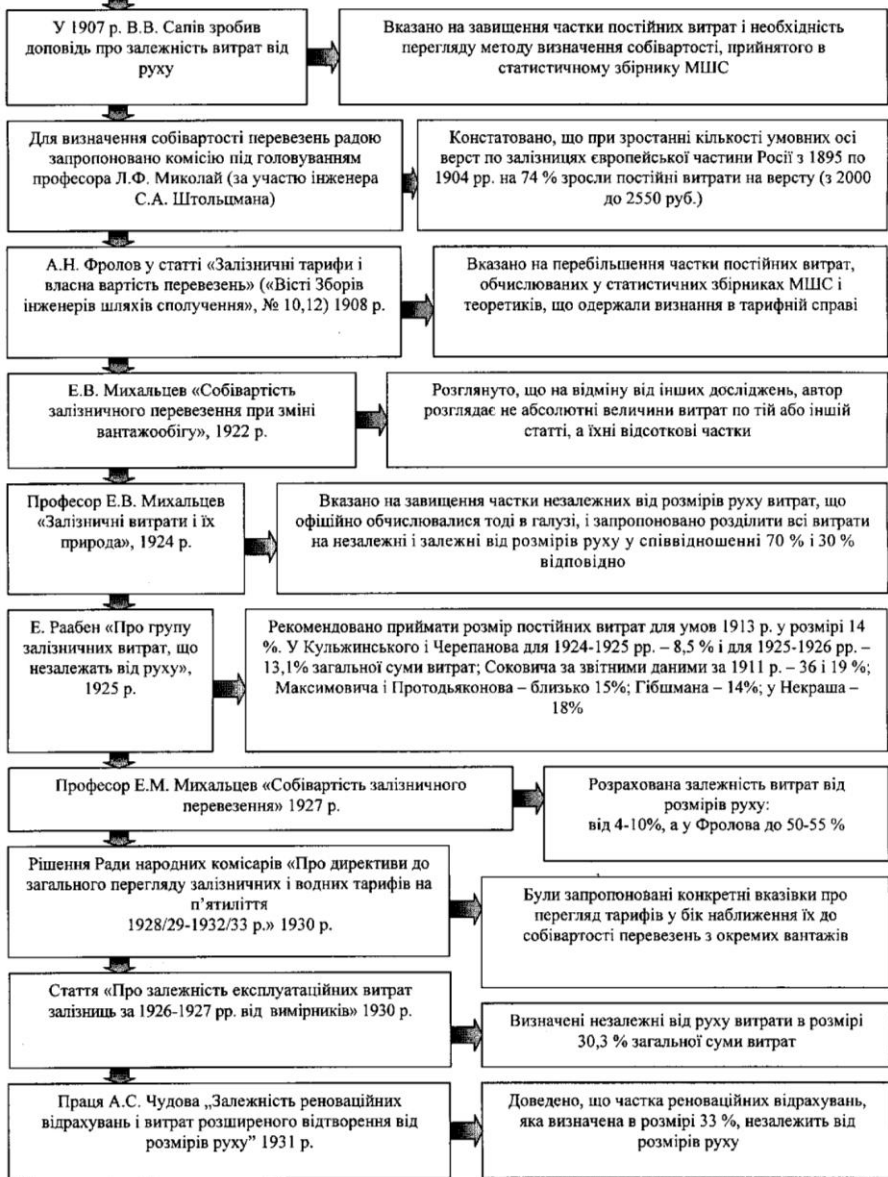


Рис. 2 Схеми II етапу дослідження витрат залізничного транспорту 1901-1931рр.

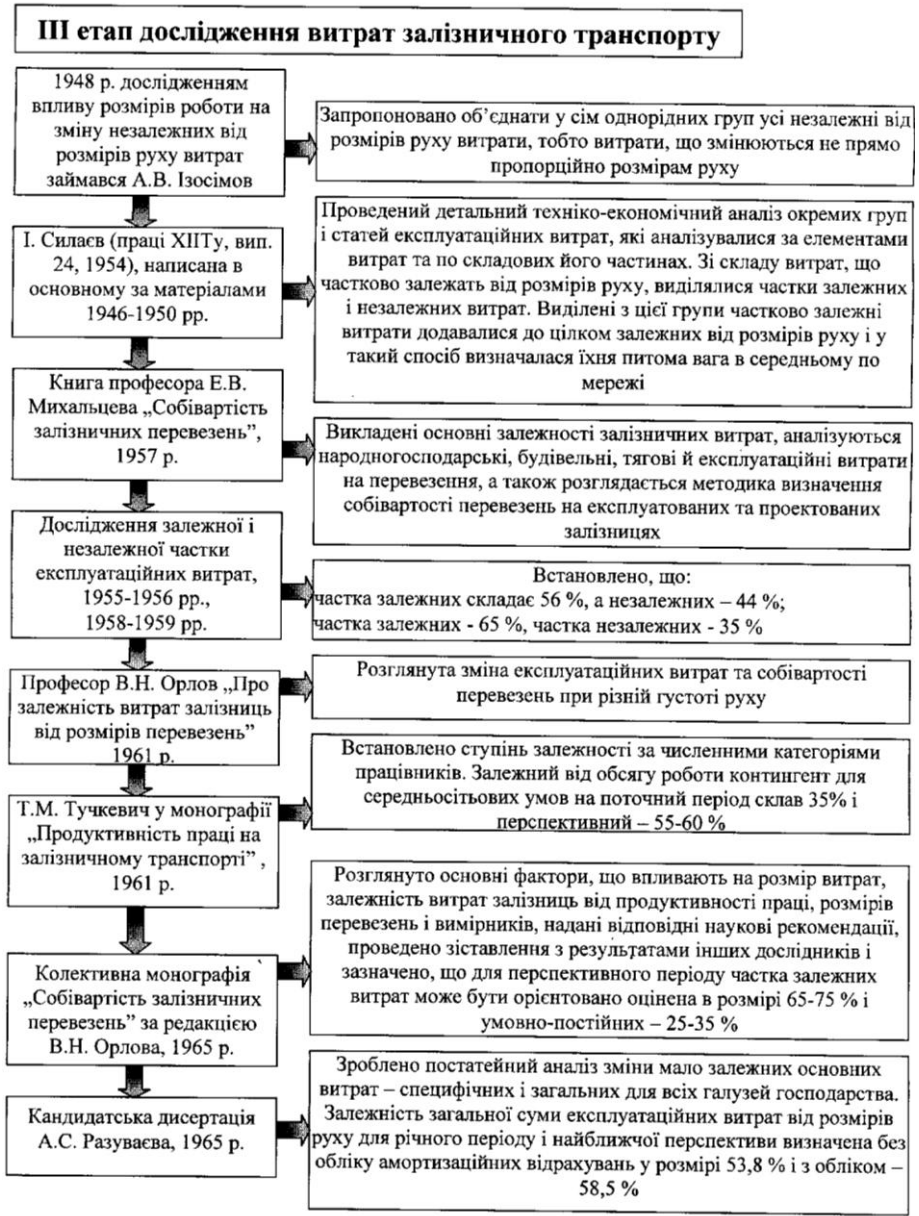


Рис. 3 Схема III етапу дослідження витрат залізничного транспорту 1948-1965 рр.

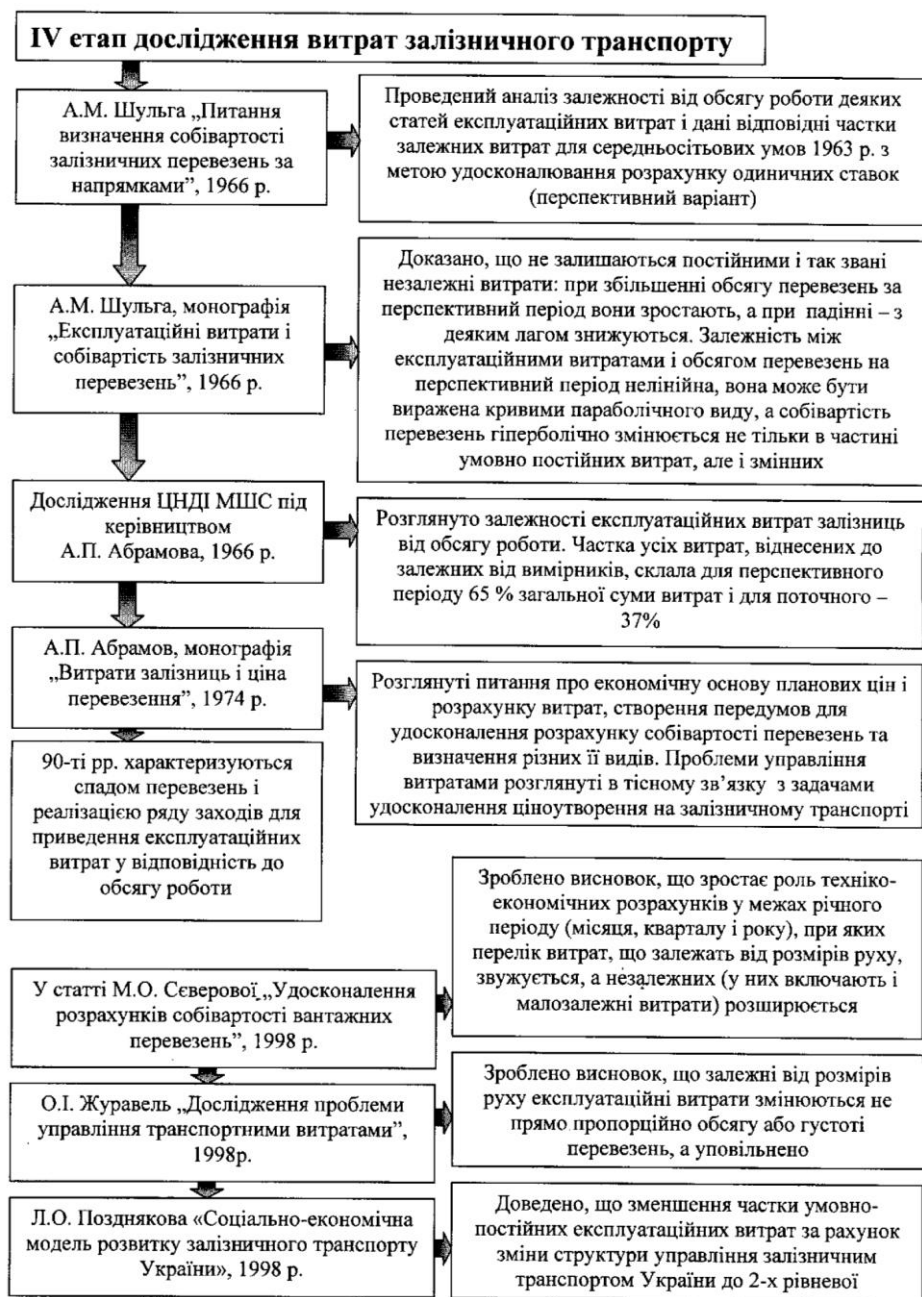


Рис. 4 Схема IV етапу дослідження витрат залізничного транспорту 1966-1998 рр.

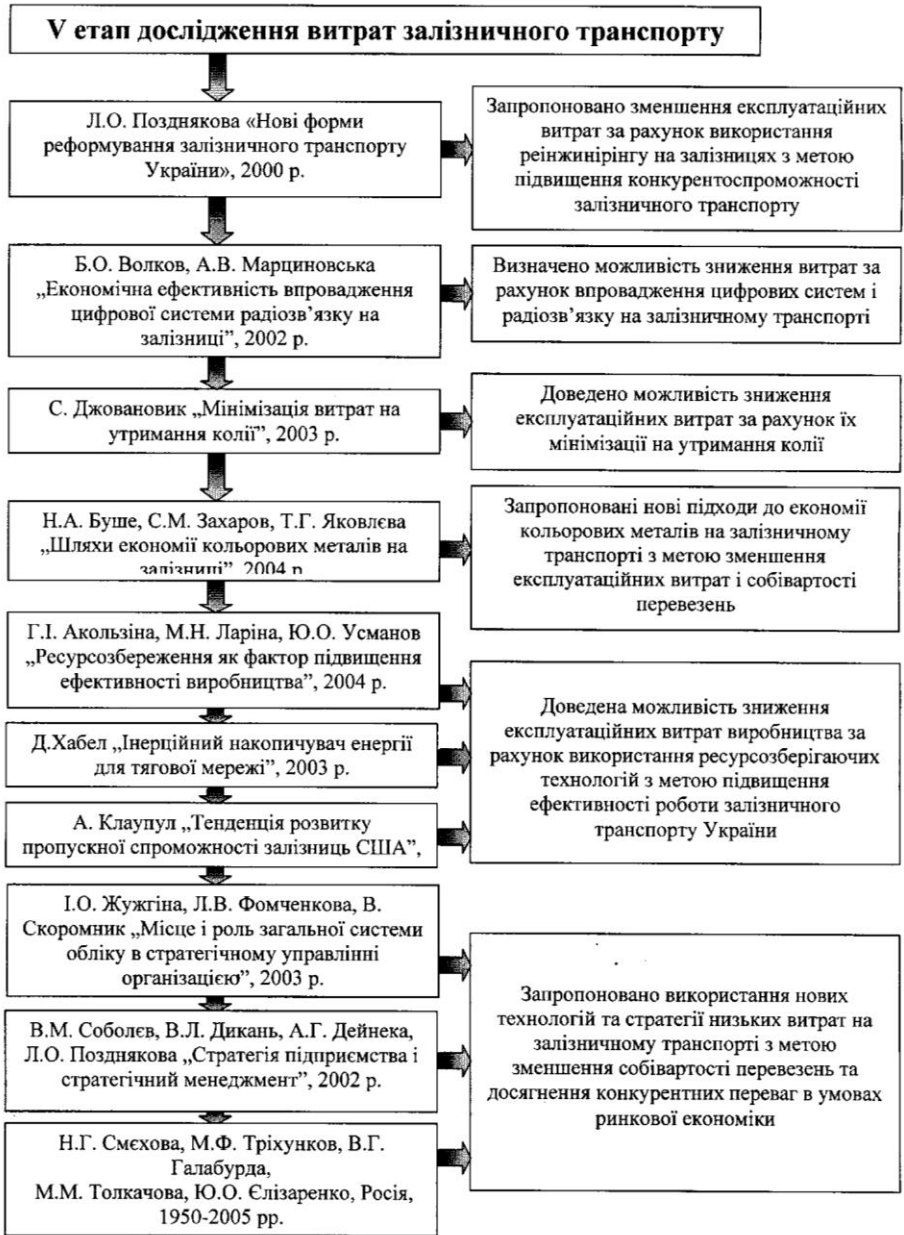


Рис. 5 Схема V етапу дослідження витрат залізничного транспорту 2000-2005 рр.



**Висновки.** Управління витратами являє собою складний процес розробки та реалізації управлінських впливів, заснованих на використанні об'єктивних економічних законів, щодо формування та регулювання витрат підприємства у відповідності з його стратегічними та поточними цілями. Дослідженням встановлено, що вчені як раніш так і сьогодні займаються цією проблемою з однією метою - зменшити співвідношення залежної і незалежної частин собівартості на користь першої.

### **Список використаних джерел**

1. Собко П.И. Исследование расходов по движению на железных дорогах// Журнал Главного управления путей сообщения и публичных изданий. – 1848. - №6. – С. 188-216.
2. Блюх И.С. Русские железные дороги относительно доходов и расходов эксплуатации, стоимости провоза и движения груза. – СПб, 1864. – 54 с.
3. Фролов А.Н. Железнодорожные тарифы и собственная стоимость перевозок// Известия Собрания инженеров путей сообщения. – 1908. - №10. – С. 162-167.
4. Михальцев Е.В. Себестоимость железнодорожной перевозки при изменении грузооборота// Техника и экономика путей сообщения. – 1922. – Т.2. - №16-17. – С. 146-170.
5. Раабен Е.В. О зависимости расходов от размеров движения// Железнодорожное дело. – 1924. - №12.
6. Кульжинский С.Н. О расходах эксплуатации железной дороги, не зависящих от движения// Железнодорожное дело. – 1924. - №9.
7. Чудов А.С. Издержки перевозок по отдельным железным дорогам на перспективные года. – М.: Транспечать, 1931. – 180 с.
8. Повороженко В.В. Технико-экономические расчеты по организации железнодорожных перевозок. – М.: Трансжелдориздат, 1943. – 281 с.
9. Орлов В.Н., Чудов А.С. Калькуляция и анализ себестоимости железнодорожных перевозок. – М.: Транспорт, 1967. – 288 с.
10. Изосимов А.В. Эффективность электрификации советских железных дорог: Дис. к.э.н. М., 1948.
11. Силаев Н.И. Зависимость эксплуатационных расходов железных дорог от размеров движения// Труды ХИИТа. – 1961. – Вып. 24. – С. 19-44.
12. Шульга А.М. Вопросы определения себестоимости перевозок по направлениям// Вопросы экономики железнодорожного транспорта: Сб. науч. тр. МИИТа. - 1966. – Вып. 215. – С. 97-113.
13. Северова М.О. Совершенствование расчетов эксплуатационных расходов// Железнодорожный транспорт. – 1998. - №11. – С. 52-55.
14. Абрамов А.П., Васильева Г.А. Формирование себестоимости перевозок// Железнодорожный транспорт. – 1992. - №6. – С. 59-64.
15. Журавель А.И. Исследование проблемы управления транспортными затратами// Железнодорожный транспорт. – 1998. - №10. – С. 54-61.
16. Волков Б.А., Марциновская А.В. Экономическая эффективность внедрения цифровой системы радиосвязи на железнодорожном транспорте// Экономика железных дорог. – 2002. - №2. – С. 29-37.

17. Акользина Г.И., Ларина М.Н., Усманов Ю.А. Ресурсосбережение как фактор повышения эффективности производства// Экономика железных дорог. – 2004. - №11. – С. 44-57.
18. Клаупул А. Тенденции развития пропускной способности железных дорог США// Железные дороги мира. – 2004. - №9. – С. 27-31.
19. Джовановик С. Минимизация расходов на содержание пути// Железные дороги мира. – 2003. - № 11. – С. 64-68.
20. Хабел Д. Инерционный накопитель энергии для тяговой сети// Железные дороги мира. – 2004. - №2. – С.40-41.
21. Буше Н.А., Захаров С.М., Яковлева Т.Г. Пути экономии цветных металлов на железнодорожном транспорте// Железные дороги мира. – 2004. - №2. – С.52-55.