DOI: [10.32702/2307-2105-2019.6.154](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.6.154)

УДК 330.47:656.2

*В. В. Овруцька,
аспірант, Державний університет інфраструктури та технологій*

ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНО ОБҐРУНТОВАНИХ ВИТРАТ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

*V. V. Ovrutska
Postgraduate Student, State University of Infrastructure and Technology*

FACTORS FOR THE FORMATION OF ECONOMICALLY SOUND COSTS IN THE RAILWAY INDUSTRY

Стаття присвячена визначенню факторів впливу формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі. Визначено, що розвиток залізничної галузі є передумовою стабільного розвитку економіки країни, розширення зв'язків між підприємствами країни, підвищення захисту економічних інтересів держави, розширення зовнішньоекономічної діяльності в забезпеченні євроінтеграційного вектора розвитку. Від розв'язання питання управління витратами підприємств залізничного транспорту залежить майбутнє однієї зі стратегічних транспортних галузей України. Саме тому основою ефективного розвитку та функціонування залізничної галузі є розробка сучасних наукових і практичних аспектів проблеми управління витратами залізничного транспорту та їх обґрунтованість. Виявлено фактори формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі. Запропоновано класифікаційні ознаки для групування факторів впливу формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі. Розглянуто фактори, що визначають собівартість послуг та які слід обов'язково використовувати при ціноутворенні.

The article is devoted to the definition of the factors influencing the formation of economically justified costs in the railway industry. It is determined that the development of the railway industry is a prerequisite for the stable development of the country's economy, expansion of ties between the enterprises of the country, enhancement of protection of the economic interests of the state, expansion of foreign economic activity in ensuring the Eurointegration vector of development. The future of one of the strategic transport industries of Ukraine depends on the solution of the issue of managing the costs of railway companies. That is why the basis of efficient development and operation of the railway industry is the development of modern scientific and practical aspects of the problem of railway transport costs management and their validity.

It has been determined that effective management of rail transport, when it is included in the global network of international transport corridors, should be based on the principles of competition, such as systemicity, science, financial support, innovation, legal security, awareness, progressive development. The formation of economically justified costs in the railway industry is regulated by the state, therefore one of the main external factors is legislative and normative regulation. This factor is fundamental in the formation of economically justified costs in the railway industry.

The principles on which state regulation of tariffs, charges and fees is based are considered. Also methods of state regulation of tariffs, fees and fees were analyzed, the main of this methods is the method of economically justified costs. The costs included in the expenditure part of the tariff were determined. Classification features are proposed for grouping the factors of influencing the formation of economically justified expenses at railway enterprises. The factors that determine the cost of services and which must be used when pricing are considered.

It was established that one of the necessary conditions for ensuring profitability at the expense of the reduction of wagon boards is the economically justified allocation of the share of variable costs for the calculation of the objective cost of freight and passenger rail transport.

Ключові слова: фактори, витрати, залізничний транспорт, собівартість, тарифи, ціноутворення, державне регулювання.

Keywords: factors, costs, railway transport, cost, tariffs, pricing, government regulation.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт – складова єдиної транспортної системи України. Розвиток залізничної галузі країни є передумовою для стабільного розвитку та підйому економіки країни, посилення її конкурентоспроможності, розширення зв'язків між підприємствами та захисту економічних інтересів держави, розширення зовнішньоекономічної діяльності у забезпеченні євроінтеграційного вектора розвитку України.

Реформування системи функціонування та управління залізничним транспортом зумовлює необхідність у розробці сучасних теоретично-методичних та практичних підходів до формування тарифів на ціни залізничних послуг. Особливого значення у процесі тарифного ціноутворення набуває собівартість залізничних послуг, яка формує структуру тарифів послуг підприємств залізничної галузі та її розмір повинен компенсувати економічно обгрунтовані витрати на забезпечення перевізного процесу.

Управління витратами дозволяє не тільки виявляти резерви для зниження витрат до раціонального рівня та можливості підвищення результативності використання ресурсів, але і підвищити ефективність діяльності, дозволяє виявляти вузькі місця у фінансовій системі підприємством залізничного транспорту [1, с. 155].

Інформація про витрати використовується не тільки для обчислення собівартості і прибутку для цілей зовнішньої звітності, а й в процедурах управлінського обліку, аналізу, бюджетування, оцінки ефективності та організації мотивації співробітників. Таким чином, вмiле управління витратами підприємства залізничного транспорту на основі якісної обробки управлінської інформації про витрати сприяє зростанню ефективності її діяльності та підвищенню конкурентоспроможності організації.

Розв'язання питання управління витратами підприємств залізничного транспорту є досить актуальним в сучасних економічних умовах, оскільки від його вирішення залежить майбутнє однієї зі стратегічних транспортних галузей України. Саме тому, розробка сучасних наукових і практичних аспектів проблеми управління витратами залізничного транспорту та їх обгрунтованість є основою ефективного розвитку та функціонування галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науковий базис досліджень теоретичних основ економіки залізничного транспорту та практичних аспектів ціноутворення на ньому належить таким видатним вітчизняним та зарубіжним вченим, як Н. В. Гришко, І. Є. Давидович, Н. І. Костецька, Н. М. Лисьонкова, Л. М. Минко, Н. І. Рижикова, О. Стасюк, А. М. Турило, Л.Г. Цимбалюк, А. І. Ясінська та ін. Зважаючи на вагомi здобутки науковців, сучасні виклики та реформування вітчизняної економіки зумовлюють необхідність у формуванні гнучкої тарифної політики залізничних послуг, яка сприятиме адаптації залізничної галузі до ринкового середовища, що обумовило вибір мети та завдань дослідження.

Метою статті є дослідження теоретично-методичних засад впливу факторів на формування економічно обгрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі.

Досягнення мети дослідження зумовило необхідність у вирішенні таких **завдань**:

- визначити класифікацію витрат на підприємствах залізничного транспорту;
- визначити та систематизувати фактори формування економічно обгрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі.

Виклад основного матеріалу. Вирішення проблем управління витратами завжди мало велике значення для залізничного транспорту у зв'язку зі специфікою його діяльності, масштабами перевізної роботи та, відповідно, суттєвістю впливу на економіку в цілому. В умовах розвитку конкурентного ринку вантажних залізничних перевезень розрахунок обгрунтованого рівня витрат, об'єктивна калькуляція собівартості і встановлення обгрунтованих тарифів на послуги, що надаються, підвищує ефективність діяльності транспортних компаній і власника інфраструктури залізничного транспорту.

Об'єктивна необхідність формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничного транспорту спричинена тим, що залізничний транспорт, будучи найбільш ефективним для масових перевезень на середні та дальні відстані, водночас стикається з проблемою перевезення низки вантажів іншими видами транспорту. Така ситуація часто складається через необґрунтовано завищені плати, встановлені власником інфраструктури для транспортних компаній [2, с. 140].

Необґрунтовано завищені тарифи призводять до втрати вантажовласників, що, у свою чергу, спричиняє втрати доходів учасників залізничного транспортного ринку і зниження ефективності роботи залізничного транспортного комплексу в цілому.

Для визначення зовнішніх факторів формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі пропонується групувати їх за місцем формування, тобто на зовнішні (на які підприємство не може впливати) та внутрішні (на які підприємство має безпосередній вплив).

На рис. 1 наведено фактори формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі.

Рис. 1. Фактори формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі

Угодою про асоціацію України та Європейського Союзу необхідно впровадити 6 директив та 4 регламенти у сфері залізничного транспорту, що стосується забезпечення прозорості та недискримінаційного доступу до інфраструктури залізничного транспорту всіх підприємств залізничного транспорту, покращення послуг залізничних перевезень пасажирів та сприяння інтеграції української залізничної системи в залізничну систему Європейського Союзу [3].

В Україні оператором залізничного транспорту є ПАТ «Українська залізниця», яка у 2015 році пройшла процес корпоратизації та є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних осіб.

Основна проблема Укрзалізниці в її неефективній діяльності. Оскільки держава, як власник Укрзалізниці, не може її забезпечити, то постає питання здійснити це через ринкові механізми, створення конкуренції. Конкуренція повинна підштовхнути Укрзалізницю до перегляду роботи та стимулювати ефективність.

Зважаючи на те, що формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі є державно регульованими, одним з основних зовнішніх факторів є законодавче та нормативне державне регулювання. Саме цей фактор є основоположним під час формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі. До нормативно-правових і законодавчих документів, які є одним із зовнішніх факторів впливу на формування економічно обґрунтованих витрат підприємств залізничної галузі, належать такі, що наведені в табл. 1.

Таблиця 1.

Нормативно-правове та законодавче забезпечення як зовнішній фактор формування економічно обґрунтованих витрат підприємств залізничної галузі

№ з/п	Нормативно-правовий та законодавчий документ	Характеристика впливу
1	2	3
1	Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI	регулює відносини, що виникають у сфері справляння податків і зборів, зокрема визначає вичерпний перелік податків та зборів, що справляються в Україні, та порядок їх адміністрування, платників податків та зборів, їх права та обов'язки, компетенцію контролюючих органів, повноваження та обов'язки їх посадових осіб під час адміністрування податків, а також відповідальність за порушення податкового законодавства
2	Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р. №273/96-ВР	визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці та соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу
3	Закон України «Про ціни та ціноутворення» від 21.06.2012 р. №5007-VI	визначає основні засади цінової політики та регулює відносини, що виникають у процесі формування, встановлення та застосування цін, а також здійснення державного контролю (нагляду) та спостереження у сфері ціноутворення
4	Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.1999 р. №996-XIV	визначає правові засади регулювання, організації, ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності в Україні
5	Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 19.06.2013 р. № 412	визначає процедуру перегляду тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні та застосовується у разі зміни органами виконавчої влади рівня державних регульованих тарифів
6	ПСБО 16 «Витрати»	визначає методологічні засади формування в бухгалтерському обліку інформації про витрати підприємства та її розкриття в фінансовій звітності

Необхідність формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничного транспорту регулюється Методикою розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженою Наказом Міністерства інфраструктури України від 20.06.2013 № 418.

Найважливішою проблемою залізничної галузі залишається питання про підвищення тарифів. Щороку Міністерство транспорту та інфраструктури вносить зміни у тарифи на перевезення. Загалом з 2010 р. тарифи зросли аж у 2,3 рази, а вантажна база зменшилась на 28 %. У 2017 р. тарифний комітет Мінінфраструктури погодив пропозицію про підвищення тарифів у 2017 р. на 25 %. Зростання тарифів – цілком нормальна ситуація, проте за умови, коли це відбувається прозоро, обґрунтовано прогнозовано.

Організації-монополісти, державне регулювання цін (тарифів) на товари (роботи, послуги) яких здійснюється шляхом встановлення або фіксованих, або граничних цін (тарифів) або декларування цін (тарифів), подають до органів державного управління такі матеріали по обґрунтуванню рівня цін (тарифів) [4, с. 242] (рис. 2).

Формування тарифів (цін, ставок зборів) здійснюється на підставі окремого обліку доходів, витрат і залучених активів за кожним видом регульованих послуг (товарів, робіт) і в цілому по іншій діяльності.

Рис. 2. Матеріали по обґрунтуванню рівня цін (тарифів)

Основним методом державного регулювання тарифів, зборів і плати є метод економічно обґрунтованих витрат [4, с. 242].

При встановленні тарифів, зборів і плати з урахуванням необхідності забезпечення доступності послуг залізничного транспорту для населення, а також конкурентоспроможності економіки країни допускається застосування перехресного субсидування щодо регульованих тарифів, зборів і плати, а також при необхідності визначаються заходи щодо компенсації втрат в доходи суб'єкта регулювання.

Конкретний спосіб регулювання цін (тарифів) визначається органами державного управління відповідно до законодавчих актів, виходячи з державних інтересів і соціально-економічної ситуації в країні.

Регулювання витрат, що включаються в тариф (ціну, ставку збору) суб'єкта природної монополії, здійснюється шляхом обмеження видів витрат, які включаються в витратну частину тарифу (ціни, ставки збору), і обмеження рівня витрат суб'єкта природної монополії.

Визначимо витрати, що включаються до витратної частини тарифу (табл. 2).

Таблиця 2.
Витрати, що включаються до витратної частини тарифу

№ з/п	Витрати	Сутність
1	Матеріальні витрати, що включаються у витратну частину тарифу (ціни, ставки збору)	визначаються виходячи з технічних і технологічних норм витрати сировини, матеріалів, палива, енергії на випуск одиниці продукції (послуг, товарів, робіт) та (або) річних норм матеріальних ресурсів і цін матеріальних ресурсів, визначених за результатами тендерних (конкурсних) закупівель
2	Кошти, що спрямовуються суб'єктом природної монополії на поточний і капітальний	не призводять до зростання вартості основних засобів, включаються у витратну частину тарифу (ціни, ставки збору) виходячи з річного кошторису витрат, узгодженого уповноваженим органом

	ремонти і інші ремонтно-відновлювальні роботи	
3	Витрати на оплату праці виробничого персоналу	включаються до витрат, визначаються виходячи з фактичної чисельності, але не перевищує нормативної чисельності персоналу, і середньомісячної заробітної плати, прийнятої в діяли тарифах (цінах, ставках зборів) з урахуванням прогнозованого зміни індексу споживчих цін, передбаченого Середньостроковим планом соціально-економічного розвитку країни [5, с. 173]
4	Витрати на оплату праці адміністративного персоналу	включаються до витрат, визначаються виходячи з фактичної чисельності, але такої, що не перевищує нормативної чисельності персоналу
5	Амортизаційні відрахування основних засобів і нематеріальних активів	розраховані по прямолінійним (рівномірним) методом нарахування, включаються у витратну частину тарифу (ціни, ставки збору). Застосування і нарахування амортизації іншими методами нарахування амортизації узгоджується з Уповноваженим органом в установленому порядку
6	Витрати на службові відрядження, витрати на навчання персоналу	включаються до витратної частини тарифу в межах лімітів, встановлених за погодженням з уповноваженим органом

Для визначення величини тарифів, що підлягають встановленню, проводиться розрахунок необхідної валової виручки, при цьому враховуються:

1) витрати, пов'язані з виконанням робіт (наданням послуг) суб'єктами регулювання, в тому числі: витрати по звичайних видах діяльності (за винятком нарахованої амортизації); витрати, пов'язані з оплатою послуг, що надаються кредитними організаціями, включаючи сплату відсотків за надання в користування коштів (кредитів, позик), а також витрати, пов'язані з продажем іноземної валюти; витрати, пов'язані з участю у спільній діяльності;

2) відрахування на амортизацію основних засобів, визначаються з використанням даних бухгалтерського обліку суб'єкта регулювання;

3) нормативний прибуток, який визначається, виходячи з вартості основних засобів та інших активів, необхідних для виконання відповідних робіт (надання послуг) суб'єктами регулювання, за даними бухгалтерського обліку та норми рентабельності на капітал з урахуванням інвестицій.

Норма рентабельності на капітал при цьому визначається органом регулювання для кожного суб'єкта регулювання відповідно до методики розрахунку розміру економічно обґрунтованих витрат і нормативного прибутку, що враховуються при формуванні тарифів, зборів і плати;

4) податки та інші обов'язкові платежі і збори, сплачуються згідно з податковим законодавством; субсидії [6, с. 90].

Огляд наукової літератури з досліджуваного питання дозволив встановити, що нині більшу увагу фахівці приділяють саме зовнішнім факторам формування економічно обґрунтованих витрат підприємств залізничної галузі, що зумовлює необхідність ґрунтовного дослідження внутрішніх факторів цього процесу.

Щодо внутрішніх факторів формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі, то до них належать: виробничі та позавиробничі. До виробничих факторів відносяться наявність і використання засобів і предметів праці, трудових і фінансових ресурсів тощо.

Аналіз динаміки фінансових показників діяльності ПАТ «Українська залізниця» за період 2012-2017 рр. показано в табл. 3.

Відповідно до консолідованої фінансової звітності за 2017 р., фінансовим результатом діяльності ПАТ «Українська залізниця» є прибуток у розмірі 114,5 млн грн, що порівняно з 2014-2016 рр. є позитивним фактором. Адже в 2014 році ПАТ «Українська залізниця» отримало збиток в сумі 15443,8 млн грн, у 2015 році – 16781,9 млн грн, у 2016 році –7322,041 млн грн. Це сталося через вплив курсових різниць, що спровокував збиток у розмірі 14243,4 млн грн, 13905,1 млн грн та 4505,5 млн грн відповідно. На 2018 рік ПАТ «Українська залізниця» заплановано покращення фінансового результату діяльності і, відповідно, отримання чистого прибутку в розмірі 709,879 млн грн [7].

Таблиця 3.

Динаміка фінансових показників діяльності ПАТ «Українська залізниця» за період 2012-2017 рр. [6]

Показник	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Дохід від реалізації продукції, млн. грн.	52725,8	51049,8	49455,6	60125,6	66570,2	73938,2
Операційні витрати, млн. грн.	47470,2	46087,5	46240,5	54337,6	64728,2	68603,6
Операційний прибуток, млн. грн.	5254,6	4962,3	3215,1	5788,0	1842,0	5334,6
Прибуток / збиток за звітний період, млн. грн.	833,8	557,6	(15443,8)	(16781,9)	(7322,0)	114,5
Чистий прибуток / збиток від курсових	(30,2)	128,0	(14243,4)	(13905,2)	(4505,5)	(1139,6)

різниць, млн. грн.						
--------------------	--	--	--	--	--	--

Сума основних засобів ПАТ «Українська залізниця» станом на кінець 2017 року становила 250 млрд грн і демонструє тенденцію до зниження протягом останніх трьох років.

Важливим внутрішнім фактором формування витрат є особливості калькулювання собівартості на підприємствах галузі. Продукція транспорту (перевезення) вимірюється тонно-кілометрами і пасажиро-кілометрами, а в середньому – наведеними тонно-кілометрами. Собівартість приведеної продукції визначають діленням експлуатаційних витрат на суму тонно-кілометрів і пасажиро-кілометрів (приведених тонно-кілометрів) [8]. При цьому умовно приймається, що собівартість одного пасажиро-кілометра дорівнює собівартості тонно-кілометра. Однак собівартість цих видів перевезень неоднакова. Наразі собівартість пасажирських перевезень на мережі залізниць утричі вища собівартості вантажних перевезень. Тому собівартість розраховують окремо з вантажних і пасажирських перевезень на основі розподілу всіх експлуатаційних витрат за видами перевезень.

Складанням калькуляції займаються економісти основної діяльності. При плануванні витрат на одиницю продукції необхідно розділяти витрати на нормовані й ненормовані. Нормовані витрати розраховуються множенням норми витрат на ціну. Норми витрат надаються відповідними службами: норми витрат сировини і матеріалів – службами технологів, норми палива і енергії – енергетичними службами. Ціни, що включаються в калькуляцію, беруться з закупівельних бюджетів.

Крім того, собівартість перевезень змінюється за рахунок таких факторів та критеріїв (табл. 4).

Таблиця 4.
Фактори та критерії, що визначають собівартість перевезень [4, с. 240]

Фактори	Критерії
за типами вагонів	обсяг перевезень
по ділянках залізниць і напрямками перевезень	питома вага електричної і тяги тепловоза
за операціями перевізного процесу (початково-кінцева, руховими)	дальність транспортування вантажів і пасажирів
	величина якісних показників використання рухомого складу
	якість нормування витрат ресурсів
	продуктивність праці
	ряд інших факторів

За допомогою калькулювання собівартості продукції здійснюється планування витрат на одиницю продукції для підтвердження ціни готової продукції, розрахунок аналізу відхилень факту від плану і з'ясування причин відхилень. Результати аналізу дозволять оптимізувати витрати підприємства залізничного транспорту в наступному періоді [9, с. 302].

Основним джерелом інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту залишаються власні кошти, питома вага яких у загальному обсязі фінансування 2017 р. склала 94,8 % (табл. 5).

Результатом катастрофічної нестачі інвестиційних ресурсів для забезпечення інноваційно-технологічної модернізації рухомого складу та залізничної інфраструктури стало загострення проблеми їх критичного зношення, що, у свою чергу, перешкоджає повноцінному задоволенню потреб суспільства в перевезеннях.

Таблиця 5.
Динаміка інвестиційного забезпечення ПАТ «Українська залізниця» за період 2012-2017 рр.

Показник	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Обсяг капітальних інвестицій, млн. грн., у тому числі:	13973,8	5329,1	3508,2	4,5	6885,8	10904,08
Кошти державного бюджету, млн. грн.	336,8	-	-	-	-	-
у % до загального підсумку	2,41	-	-	-	-	-
- власні кошти, млн. грн.	5660,8	2648,5	1743,9	4,2	6209,0	10337,23
у % до загального підсумку	40,51	49,7	49,71	93,05	90,2	94,8
залучені кошти, млн. грн.	7976,2	2680,5	1764,3	0,3	676,8	566,85
у % до загального підсумку	57,08	50,3	50,29	6,95	9,8	5,2

Так, відсутність необхідного обсягу фінансування на оновлення рухомого складу зумовила ситуацію, коли рівень зносу рухомого складу залізниць досягає 90 %, у тому числі: тепловозів – 95,1 %, електровозів – 90,7 %, пасажирських вагонів – 85,9 %, вантажних вагонів – 88,2 %. При цьому рухомий склад українських залізниць не лише фізично зношений, але й технічно, конструктивно та морально застарілий. Абсолютну більшість тягового рухомого складу залізниць побудовано за технічними вимогами

60-70-х років минулого століття. Переважна кількість локомотивів за своїм технічним станом вимагають на 40-60 % більше витрат на технічне обслуговування та ремонт, і мають низьку економічність у порівнянні з сучасними моделями.

До позавиробничих факторів належать: природоохоронна діяльність, соціальні умови праці, побуту тощо.

Залізничний транспорт є одним із найважливіших складових елементів транспортної системи України. Проте функціонування залізничного транспорту супроводжується значним негативним впливом на екологію. Незважаючи на те що залізничному транспорту характерні екологічні переваги в порівнянні з іншими видами транспорту, він залишається одним з масштабних забруднювачів навколишнього середовища. Особливостями такого впливу є широка географія залізничного транспорту та значна кількість джерел викидів, значний спектр забруднювачів, які впливають на атмосферу, воду та ґрунт, а також складна та різноманітна інфраструктура галузі.

Основними джерелами викидів шкідливих речовин у навколишнє середовище на залізничному транспорті є об'єкти виробничих підприємств і рухомого складу. Так, наприклад, суттєвої шкоди навколишньому середовищу завдають виробничі котельні. Залежно від того, який вид палива застосовується на транспорті, при його згорянні в атмосферу виділяється різна кількість шкідливих викидів (пил і газоподібні речовини, пари розчинників, аерозолів, фарб, вихлопні гази тепловозів).

Звичайно, сьогодні в залізничній галузі розробляються і реалізуються заходи, спрямовані на покращення ефективності її природоохоронної діяльності. Проте вони не повною мірою забезпечують потрібний комплексний підхід для вирішення поставлених завдань перед галуззю з охорони навколишнього середовища. Чинні нормативні документи в частині екологічної безпеки залізничного транспорту також потребують доопрацювання відповідно до сучасних реалій. Зокрема, інтеграція України до ЄС потребує приведення вітчизняного законодавства до норм екологічного європейського законодавства.

Негативний вплив діяльності залізничного транспорту на екологію країни реально зменшити тільки при планомірному запровадженні природоохоронних заходів. Насамперед йдеться про реалізацію принципів системного підходу при вирішенні екологічних проблем залізничного транспорту. Відсутність у законодавстві України цілісного системного документа щодо природоохоронної діяльності в залізничній галузі потребує його розробки, наприклад у вигляді Стратегії екологічної діяльності на залізничному транспорті. Цей документ повинен стати основою при встановленні вимог для всіх підприємств і структурних підрозділів залізниці, включаючи розробку структури та функцій підрозділів з питань екології, формування порядку та регламенту їх взаємодії, планування та спільну реалізацію заходів з охорони навколишнього середовища, навчання, моніторинг і контроль у сфері екологічної безпеки, охорони навколишнього середовища та раціонального використання природних ресурсів.

Сучасні трансформаційні процеси, які характерні для залізничної галузі України, стали причиною деструктивних змін у системі соціального забезпечення працівників галузі. На загальному фоні падіння основних показників роботи залізничної галузі суттєво скоротилися соціальні стандарти працівників галузі. Йдеться про основну мотиваційну складову – рівень оплати праці. Відповідно до норм Галузевої угоди, підвищення заробітної плати працівників залізничного транспорту повинно відбуватися на рівні не нижчому за темпи зростання оплати праці в інших галузях економіки України. Проте сьогодні спостерігається протилежна ситуація, коли темпи зростання заробітної плати на залізничному транспорті значно відстають від аналогічних показників інших галузей економіки.

Це свідчить про зростання рівня соціальної незахищеності залізничників і зниження мотиваційної функції заробітної плати, що, у свою чергу, призводить до зменшення продуктивності праці та зростання плинності висококваліфікованих кадрів. Про погіршення соціального захисту залізничників вказують і положення розробленого на ПАТ «Українська залізниця» проекту колективного договору. Незважаючи на те, що у 2017 році договором було передбачено дворазове підвищення заробітної плати працівників залізниці (на 15 та 10%), загалом цей колективний договір суттєво звужує соціальні пільги та гарантії працівників залізничного транспорту.

Існуюча ситуація в сфері соціального забезпечення залізничників є причиною зростання рівня невдоволеності працею серед працівників галузі і, демотивує їх до зростання продуктивності праці. Тому перед ПАТ «Українська залізниця» стоїть завдання щодо зростання рівня соціального розвитку трудового колективу як за рахунок покращення матеріального достатку співробітників, так і за рахунок формування якісно нової соціально орієнтованої корпоративної культури.

Висновки. У ході дослідження було визначено, що формування економічно обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі є державно регульованими, тому одним із основних зовнішніх факторів є законодавче та нормативне регулювання. Щодо внутрішніх факторів формування обґрунтованих витрат на підприємствах залізничної галузі, то ми визначили, що до них належать виробничі та позавиробничі. Серед якісних показників діяльності підприємства важливе місце займає такий показник, як собівартість продукції. У ній як у синтетичному показнику відбиваються багато сторін виробничої і фінансово-господарської діяльності.

Список використаних джерел.

1. Стасюк О. Пріоритетні напрями розвитку залізничного транспорту України в нових умовах / О. Стасюк // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. – 2016. – Вип. 36. – С. 154–163.
2. Рижигова Н. І. Управління витратами : навч. посіб. / Н. І. Рижигова, О. В. Накісько. – Харків : ХНТУСГ, 2016. – 198 с.
3. Експрес – аналіз вантажних залізничних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://logistics-ukraine.com>
4. Карачарова К. А. Формування концептуального підходу до управління витратами підприємств залізничного транспорту / К. А. Карачарова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – №49. – С. 239–242.
5. Русак Н. А. Анализ хозяйственной деятельности в промышленности : учеб. для вузов / Н. А. Русак, В. И. Стражев. – Мн. : Выш.шк., 2011. – 398 с.
6. Цимбалюк Л. Г. Чинники, резерви та шляхи зниження витрат виробництва як основа зменшення ціни товару / Л. Г. Цимбалюк, Н. П. Скригун // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2011. – № 3(15). – С. 88–95.
7. Офіційний сайт ПАТ «Українська залізниця» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.uz.gov.ua/about/>
8. Гришко Н. В. Сучасні концепції управління витратами промислових підприємств [Електронний ресурс] / Н. В. Гришко. – Режим доступу : <http://www.lukyanenko.at.ua/load/0-0-0-208-20>.
9. Лисьонкова Н. М. Визначення ефективності системи управління витратами / Н. М. Лисьонкова, І. О. Буряковська // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – Вип. 50. – С. 301–305.

References.

1. Stasiuk, O. (2016) "Priority directions of development of railway transport of Ukraine in the new conditions", *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnologichnoho universytetu transportu. Series: Economics and Management*, vol. 36, pp. 154–163.
2. Ryzhykova, N.I. and Nakisko, O.V. (2016) *Upravlinnia vytratamy : navch. posib.* [Cost Management: Tutorial], KhNTUSH, Kharkiv, Ukraine.
3. "Express-analysis of freight rail transport", available at: <https://logistics-ukraine.com> (Accessed 12 March 2019).
4. Karacharova, K.A. (2015) "Formation of the conceptual approach to the management of expenses of railway enterprises", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 49, pp. 239–242.
5. Rusak, N.A. and Strazhev, V.I. (2011) *Analiz hozjajstvennoj dejatel'nosti v promyshlennosti : ucheb. dlja vuzov* [Analysis of economic activities in industry: a textbook for universities], Vysshaja shkola, Minsk, Belarus.
6. Tsybaliuk, L.H. and Skryhun, N.P. (2011) "Factors, reserves and ways to reduce production costs as a basis for reducing the price of goods", *Visnyk Berdianskoho universytetu menedzhmentu i biznesu*, vol. 3(15), pp. 88–95.
7. "Official site of Ukrainian Railways PJSC", available at: <https://www.uz.gov.ua/about/> (Accessed 12 March 2019).
8. Hryshko, N.V. "Modern concepts of cost management of industrial enterprises", available at: <http://www.lukyanenko.at.ua/load/0-0-0-208-20> (accessed 1 Mar 2019).
9. Lysonkova, N.M. and Buriakovska, I.O. (2015) "Determine the effectiveness of the cost management system", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 50, pp. 301–305.

Стаття надійшла до редакції 13.06.2019 р.