

## ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ВИТРАТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: СУТЬ ТА ПОРЯДОК ФОРМУВАННЯ

*Розглянуто особливості формування експлуатаційних витрат залізничного транспорту та їх вплив на формування собівартості перевезень. Запропоновано визначення експлуатаційних витрат галузі.*

**Ключові слова:** експлуатаційні витрати, собівартість, експлуатаційна діяльність, підсобно-допоміжна діяльність, залізничний транспорт, перевезення.

Експлуатаційні витрати залізничного транспорту - один із найважливіших показників госпрозрахункової діяльності залізниць, що входять до складу Укрзалізниці. Їх розмір є основою обчислення собівартості вантажних і пасажирських перевезень, а також обрахунку прибутку від їх виконання. Зниження цих витрат шляхом економії живої і уречевленої праці, ліквідації невиробничих втрат, удосконалення їх обліку та контролю є одним з основних факторів підвищення ефективності діяльності галузі.

Дослідження експлуатаційних витрат почались з самого моменту заснування залізниць. Вивченням цього питання одним з перших займався проф. П. П. Собко. Його стаття «Дослідження витрат на перевезення залізницями», надрукована в 1848 р. у журналі Головного управління шляхів сполучення і цивільних споруд, є першою спробою узагальнення і критичної оцінки особливостей формування та аналізу таких витрат [30, с. 188-216].

Згодом дослідження питань формування, обліку і розподілу витрат експлуатації займалось багато вчених. Серед них особливої уваги заслуговують праці А. П. Абрамова [1], А. І. Журавля [13], А. П. Красова [20], М. Е. Мандрикова [22], Є. В. Міхальцева [23], В. Н. Орлова [24], А. С. Чудова [24, 34], А. М. Шульги [34, 36-39]. Лише невелика кількість сучасних вітчизняних науковців займається новітніми дослідженнями питань обліку витрат у галузі, серед них: Ю. Ф. Ключова [16], М. В. Макаренко [21; 27], Б. О. Шумляев [8].

Одним з найбільш актуальних є питання складу витрат, пов'язаних з перевезенням, а саме експлуатаційних витрат. В економічній та обліковій літературі залізничного транспорту, опублікованій з початку 60-х років і дотепер, відсутній чіткий перелік цих витрат, а також немає серед економістів спільного погляду щодо визначення економічної категорії «експлуатаційні витрати» галузі.

Отже, необхідно з'ясувати, яке місце займають експлуатаційні витрати в системі витрат залізничного транспорту, як вони відносяться на собівартість перевезень, встановити критерії визначення складу робіт за господарствами, що утворюють експлуатаційні витрати. Науковцями з цього приводу також не досягнуто єдності. Дослідження свідчать, що на сьогодні у теорії обліку витрат залізничного транспорту спостерігається не тільки велика розбіжність у трактуванні цього питання, але й значна відірваність від

практичної діяльності (табл. 1).

Окремі науковці до експлуатаційних вносять витрати експлуатаційної і підсобно-допоміжної діяльності [12, с. 506]. Інші стверджують, що експлуатаційні витрати входять до собівартості перевезень [5, с. 927; 28]. Водночас Ю. Ф. Ключова зазначає: «Собівартість перевезень розраховують за витратами, пов'язаними з основною діяльністю. Витрати за підсобно-допоміжною діяльністю за навантаженням і вивантаженням, підвозом та вивезенням вантажів до станцій у собівартість перевезень не включають» [16, с. 152].

Російські економісти І. В. Белов, В. Г. Галабурда, Н. П. Терьошина наголошують, що витрати залізничного транспорту поділяються за двома видами діяльності: основною і підсобно-допоміжною, з яких до експлуатаційних входять витрати основної діяльності, пов'язані з перевезеннями [2, с. 167].

Аналіз вищезгаданих підходів показує, що окремі науковці ототожнюють поняття «основна діяльність» та «перевезення» на залізничному транспорті [16, с. 152; 2, с. 167], тоді як перевезення (і в Україні, і в Росії), як згадувалось раніше, є експлуатаційною діяльністю, яка, як і підсобно-допоміжна, є складовою основної діяльності (рис. 1).

В енциклопедіях, поряд з визначенням експлуатаційних витрат, також наводиться визначення «експлуатаційні витрати на транспорті», що вказує на специфіку їх формування та необхідність у зв'язку з цим виділяти їх в окрему категорію (табл. 1). Зокрема В. А. Райзберг стверджує, що «експлуатаційними витратами на транспорті є сума витрат транспортного підприємства, безпосередньо пов'язана з виконанням перевезень» [26, с. 398].

С. В. Мочерний до експлуатаційних відносить всі витрати, які виникають при здійсненні різних видів перевезень [11, с. 616].

В енциклопедіях залізничного транспорту відображено два підходи. А. А. Зайцев стверджує, що експлуатаційні витрати - це сума поточних витрат залізниць, необхідних для забезпечення виробничого процесу в певному періоді. Науковець відносить до них витрати експлуатаційної і підсобно-допоміжної видів діяльності, з яких і складається основна діяльність залізничного транспорту. У такому разі експлуатаційні витрати є витратами основної діяльності [4, с. 296].

Таблиця 1. Моніторинг дефініції «експлуатаційні витрати»

Автор	Визначення експлуатаційних витрат
А. С. Камсков	Кожна господарська одиниця і підприємство залізничного транспорту так чи інакше бере участь у перевезенні вантажів, пасажирів, багажу і пошти. Витрати на засоби виробництва й оплату праці, використані для виконання плану перевезень, називаються експлуатаційними витратами [15, с. 22].
А. П. Красов	Експлуатаційні витрати становлять грошове вираження затрат на транспортування вантажів і пасажирів. До них відносять зарплату робітників експлуатаційного штату, оплату спожитих у процесі перевезення палива, електроенергії, змащувальних та інших матеріалів, запчастин, затрати на утримання і поточний ремонт основних засобів та інші витрати [9, с. 201]. Витрати виробництва – витрати, зумовлені виконанням робіт із здійснення вантажних і пасажирських перевезень, які і складають експлуатаційні витрати [9, с. 203].
А. Н. Кожевніков	Експлуатаційні витрати становлять витрати транспортного виробництва, пов'язані з перевезеннями вантажів, пасажирів, багажу і пошти [18, с. 87].
М. В. Макаренко, Н. Е. Гончаров, Н. С. Соколовська	Експлуатаційні витрати залізниць – це сума поточних затрат, необхідна для забезпечення виробничого процесу в певному періоді. Витрати поділяються на окремі групи, що необхідно для аналізу планової і звітної собівартості: основна експлуатаційна (перевезення) і підсобно-допоміжна [21, с. 22].
Н. Ф. Самсонов	Поточні витрати з виконання перевезень, які покриваються підприємствами з отриманого ними за це виручки. Вони називаються експлуатаційними витратами [28, с. 76].
А. Г. Ковригін	Експлуатаційні витрати залізниць становлять загальну величину їх затрат у ціновому, грошовому втіленні на виплату заробітної плати і спожиті засоби виробництва для здійснення залізничних перевезень [17, с. 114].
Д. С. Моляков	Експлуатаційні витрати виступають як сума витрат залізниць, що забезпечують необхідні умови для здійснення виробничого процесу [32, с. 208].
Ю. Ф. Клюєва	Експлуатаційні витрати складаються з поточних витрат залізниць, необхідних для виконання перевезень вантажів, пасажирів, багажу [16, с. 146].
Е. Д. Хануков А. Е. Гобшман В. Г. Галабурда	Експлуатаційні витрати – це сума поточних витрат залізниць, необхідних для забезпечення виробничого процесу в певному періоді [33, с. 449].
Н. П. Терьошина И. В. Белов	Експлуатаційні витрати складаються з поточних витрат залізниць, необхідних для виконання перевезень вантажів, пасажирів, багажу і пошти [2, с. 167].
Б. И. Шафіркін А. П. Абрамов	Поточні витрати, пов'язані з перевізною діяльністю залізничного транспорту, називають експлуатаційними. Їх величина, що припадає на одиницю перевезення, складає собівартість транспортної продукції [40, с. 326].
Н. С. Конарьов	Експлуатаційні витрати – поточні витрати на забезпечення виробничого процесу залізничного транспорту, необхідні для виплати заробітної плати, придбання палива, оплати електроенергії, матеріалів. Облік експлуатаційних витрат ведеться за експлуатаційною і підсобно-допоміжною діяльністю [6, с. 506]. Поточні витрати, пов'язані з перевезеннями вантажу, пасажирів, багажу і пошти, складають експлуатаційні витрати залізниць. («Поділяються ....., а також за видами діяльності (експлуатаційний і ремонтний)») [5, с. 927].
А. А. Зайцев	Експлуатаційні витрати – сума поточних витрат залізниць, необхідних для забезпечення виробничого процесу в певному періоді. (Планування ведуть за основною (перевезення) і підсобно-допоміжною діяльністю. Групують за елементами, статтями і господарствами) [4, с. 296].
А. Н. Азріліян	Витрати експлуатаційні – сума витрат виробництва, що забезпечує підтримання в нормальному стані використовуваних (експлуатаційних) систем. Витрати на транспорті (експлуатаційні) – сума витрат транспортного підприємства, безпосередньо пов'язана з виконанням перевезень [7, с. 894].
Б. А. Райзберг	Експлуатаційні витрати – витрати виробництва, пов'язані з підтриманням у робочому стані використовуваних систем, машин, обладнання. Експлуатаційні витрати на транспорті – сума витрат транспортного підприємства, безпосередньо пов'язана з виконанням перевезень [26, с. 398].
С. В. Мочерний	Експлуатаційні витрати – витрати виробництва, пов'язані з підтриманням у працездатному стані використовуваних систем, машин та устаткування [10, с. 487]. Експлуатаційні витрати на транспорті – сума витрат транспортного підприємства, які виникають при здійсненні різних видів перевезень [11, с. 105].
А. Г. Загородній	Витрати експлуатаційні – витрати на утримання та експлуатацію обладнання, зокрема витрати на поточне обслуговування і ремонт. До витрат експлуатаційних також зараховують зношування малоцінних інструментів, амортизацію тощо [14, с. 98].



**Рис. 1. Структура основної діяльності залізничного транспорту**

По-іншому визначає склад експлуатаційних витрат Н. С. Конарьов, який доводить, що поточні витрати, пов'язані з перевезеннями вантажу, пасажирів, багажу і пошти, складають експлуатаційні витрати залізниць. Він поділяє їх за видами діяльності на експлуатаційні і ремонтні [5, с. 927].

Аналізуючи економічну літературу з питань формування витрат на залізничному транспорті, доходимо висновку, що причина більшості розходжень у теорії полягає у відсутності єдиного погляду на формування складу експлуатаційних витрат. Зазвичай стверджують, що до них зараховують лише витрати експлуатаційної діяльності [Ю. Ф. Ключова [16], І. В. Белов, Н. П. Терьошина, В. Г. Галабурда [2]], а в окремих випадках і витрати підсобно-допоміжної діяльності [Н. С. Конарьов [5], А. А. Зайцев [4]].

Розбіжність у визначенні сутності експлуатаційних витрат не сприяє повноті та об'єктивності їх обліку, не дає можливості для якісного аналізу, а отже унеможливує прийняття ефективних управлінських рішень. Тому існує необхідність у такому визначенні експлуатаційних витрат, яке б найбільш точно відображало їх призначення та склад і максимально враховувало практичний аспект діяльності.

Досліджуючи це питання, вважаємо, що перш за все важливо з'ясувати, які витрати залізничного транспорту входять до складу експлуатаційних. Відтак необхідно встановити структуру експлуатаційної і підсобно-допоміжної діяльності та визначити особливості формування витрат у кожній з них.

Для цього потрібно знати, які господарські операції на залізничному транспорті слід зараховувати до експлуатаційної діяльності, а які – до підсобно-допоміжної.

Дослідження показують, що в економічній літературі визначено два типи експлуатаційної роботи: при

вузькому розумінні враховується тільки робота рухомого складу, при більш широкому – вся діяльність, пов'язана з перевезеннями, яка і визнається також як експлуатаційна діяльність залізничного транспорту.

Більш повний склад такої діяльності наводять І. В. Белов, А. Е. Габшман, В. Г. Галабурда, Е. Д. Хануков, котрі стверджують, що до експлуатаційної діяльності належить вся робота залізниць, пов'язана з перевезеннями, а саме: вантажна і технічна робота станцій; організація руху потягів; утримання і обслуговування локомотивів, вагонів, колії, засобів зв'язку, енергопостачання та інших засобів залізниць; всі види робіт з організації пасажирських перевезень; планова, фінансова та інші види робіт, пов'язані з основною діяльністю залізниць [2].

Такого ж підходу дотримується Н. С. Конарьов. В енциклопедії транспорту він зазначає, що експлуатація залізниць – це виробнича діяльність залізниць, їх підприємств та підрозділів, пов'язана з організацією і здійсненням перевізного процесу. Експлуатація залізниць об'єднує і реалізує діяльність усіх галузей залізничного транспорту [5, с. 506].

Н. Г. Винниченко, А. Г. Войтенко, А. П. Красов визнають як експлуатаційну тільки ту діяльність, що здійснюється в процесі самого перевезення: вантажну і технічну роботу станцій та вокзалів, рух потягів, тобто виробничу діяльність служб руху, вантажної і комерційної служби, а також пасажирської [9, с. 203].

Отже, на сьогодні відсутній єдиний підхід до формування переліку робіт та господарств, котрі потрібно зараховувати до експлуатаційної (перевізної) діяльності та до підсобно-допоміжної.

У технічній літературі експлуатаційна діяльність визначається інакше. Вважається, що при здійсненні перевезень вантажів на залізничному транспорті виконуються технічні і комерційні операції [19, 25].

До внутрішньої організації перевізного процесу належить дотримання безпеки прямування поїздів, розробка і виконання графіку, організація вагонопотоків, організація руху поїздів, технічне нормування, використання локомотивів, вагонів, доставка вантажів згідно з вимогами їх власників у необхідній кількості, у визначений термін, у призначене місце, з мінімальними витратами. Сукупність цих операцій називається технічною експлуатацією залізниць.

Інший аспект перевізного процесу представляють комерційні операції, організація виконання яких є предметом комерційної експлуатації залізниць.

Найбільш повне визначення в такому випадку, на наш погляд, дає А. М. Котенко: «Комерційна експлуатація – це сфера зовнішньої діяльності залізниць, побудованої за принципами маркетингу і транспортної логістики, що характеризує правові відношення їх із відправниками і одержувачами вантажів, пасажирів, а також з іншими видами транспорту: планування і раціоналізації перевезень, у тому числі в змішаному сполученні за участі інших видів транспорту та у міжнародних сполученнях; прийом, навантаження, розвантаження, видача, зважування і збереження вантажів; оформлення перевізних документів; правила і умови перевезення різноманітних вантажів, тарифи, взаємні обов'язки і відповідальність залізниць, відправників і одержувачів вантажів; договори на експлуатацію під'їзних колій незагального користування» [19, с. 10].

У сукупності комерційну і технічну експлуатацію називають «експлуатаційною роботою залізниць» або «експлуатаційною діяльністю залізниць» [19, с. 10-11; 25, с. 14]. Представники технічних наук зараховують до експлуатаційної усю діяльність, безпосередньо

пов'язану зі здійсненням перевезень, а також з їх організацією.

На практиці в обліку витрати на здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт, що виконуються підрозділами господарства вантажної і комерційної роботи та є складовою комерційної експлуатації, загалом по Укрзалізниці відносять до підсобно-допоміжної діяльності. Проте, в самих підрозділах ці господарські операції визначають як експлуатаційну діяльність.

Таким чином, виникає невідповідність у визначенні складу експлуатаційної діяльності в технічному та економічному аспектах. Це викликає неузгодженість не лише в теорії, але й на практиці.

Отож, на сучасному етапі господарювання існує необхідність у визначенні поняття «витрати експлуатаційної діяльності». Пропонуємо таку дефініцію: *витрати експлуатаційної діяльності* – це поточні витрати, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу і пошти, що виникають у результаті технічної і комерційної експлуатації залізниць.

Говорячи про підсобно-допоміжну діяльність, потрібно зазначити, що до цього часу не існує визначення поняття витрат на її здійснення. Крім того, цей вид діяльності залізничного транспорту найменш вивчений. Зокрема відсутня будь-яка спеціалізована галузева література чи наукові праці з цього питання, єдине опубліковане дослідження економіста Н. І. Сілаєва датовано 1986 роком ([29]). Отже особливості обліку витрат підсобно-допоміжної діяльності потребують ґрунтовного висвітлення.

Підсобно-допоміжна робота здійснюється у двох напрямках: обслуговування експлуатаційної діяльності та обслуговування сторонніх відносно залізничного транспорту юридичних і фізичних осіб (рис. 2).

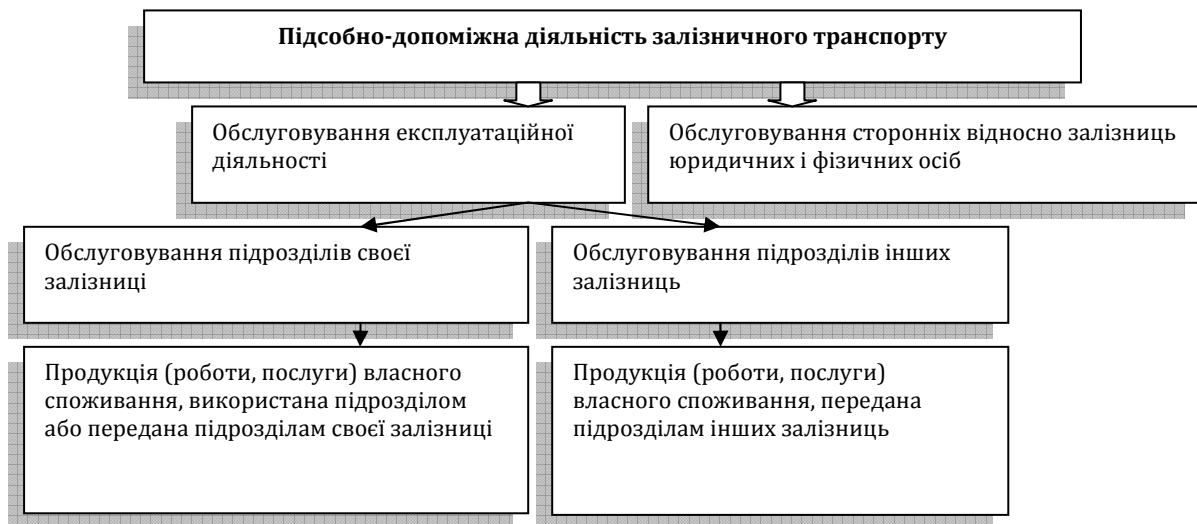


Рис. 2. Структура підсобно-допоміжної діяльності залізничного транспорту

Необхідність визначення окремих складових підсобно-допоміжної діяльності зумовлена особливостями нарахування доходів та витрат у кожній з них. Зокрема витрати структурних підрозділів, які виникли в результаті створення продукції (робіт, послуг), що реалізується стороннім відносно залізниць юридичним і фізичним особам, відшкодовується за рахунок отриманих від клієнтів коштів.

У випадку виконання робіт чи виготовлення продукції, необхідної для обслуговування перевізного

процесу, понесені витрати відносять до собівартості перевезених вантажів, пасажирів, багажу чи пошти.

Отже, потрібно чітко визначити поняття витрат підсобно-допоміжної діяльності з урахуванням описаних напрямків її здійснення.

На основі проведених досліджень пропонуємо розрізнити такі дефініції:

– *витрати підсобно-допоміжної діяльності* – це поточні витрати, пов'язані з виконанням робіт, наданням послуг та виготовленням продукції, що

призначається для реалізації підрозділам залізничного транспорту та іншим юридичним і фізичним особам;

- витрати підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування експлуатаційної діяльності – це поточні витрати, пов'язані з виконанням робіт, наданням послуг і виготовленням продукції для потреб підрозділів залізничного транспорту, які належать до собівартості перевезеної одиниці вантажу, пасажирів, багажу чи пошти;
- витрати підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування сторонніх відносно залізниць юридичних і фізичних осіб – це поточні витрати, пов'язані з виконанням робіт, наданням послуг та виготовлення продукції для реалізації іншим юридичним і фізичним особам, які не вносяться до собівартості перевезень і відшкодовуються споживачем окремо [3].

Дослідивши специфіку формування витрат залізничного транспорту за видами його основної діяльності, ми змогли вирішити найбільш суперечливе питання. Зокрема, було встановлено, що на практиці існує частина витрат підсобно-допоміжної діяльності, яку відносять до складу експлуатаційних, а саме: витрати з виконання робіт і виготовлення продукції для потреб підрозділів залізничного транспорту з перевізного процесу, тобто витрати, пов'язані з обслуговуванням експлуатаційної діяльності [3].

Одержані результати дослідження дають можливість точніше розкрити сутність експлуатаційних витрат. Більше того, вивчення практики їх формування шляхом зіставлення даних у звітності та калькуляціях, дозволило встановити, що сума цих витрат складає собівартість перевезень на залізничному транспорті.

Заслугове на увагу визначення експлуатаційних витрат, що дають Б. І. Шафиркін та А. П. Абрамов. Вони зазначають: «Поточні витрати, пов'язані з перевізною діяльністю залізничного транспорту, називають експлуатаційними. Їх величина, яка припадає на одиницю перевезення, складає собівартість транспортної продукції» [40, с. 362].

Вважаємо, що більш повним буде таке визначення: *експлуатаційні витрати* – це грошове вираження поточних витрат залізниць на здійснення перевезень, величина яких, поділена на обсяг виконаних перевезень, складає собівартість транспортування одиниці вантажу, пасажирів, багажу чи пошти. До них належать витрати експлуатаційної і підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування експлуатаційної діяльності (крім витрат, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів).

У П(С)БО 16 «Витрати» пунктом 11 передбачено, що виробнича собівартість продукції (робіт, послуг) містить: прямі матеріальні витрати, прямі витрати на оплату праці, інші прямі витрати, змінні загальновиробничі та постійні розподілені загальновиробничі витрати [31, с. 89]. Відтак, на залізничному транспорті до виробничої собівартості перевезень входять експлуатаційні витрати

наведеного переліку.

Поряд з тим, погоджуємося з твердженням М. Г. Чумаченка: незважаючи на відсутність у П(С)БО 16 поняття «повна собівартість», в економічній діяльності підприємства воно має суттєве значення і його потрібно використовувати [35, с. 14].

Так у економічній енциклопедії за редакцією С. В. Мочерного зазначено, що виробнича собівартість охоплює лише витрати, пов'язані з процесом виробництва продукції, а повна включає виробничу собівартість і позавиробничі витрати [11, с. 17].

Зазначені відмінності також необхідно враховувати у визначенні експлуатаційних витрат, оскільки окремими науковцями ці витрати ототожнюються лише з витратами виробництва (А. П. Красов [9, с. 203]).

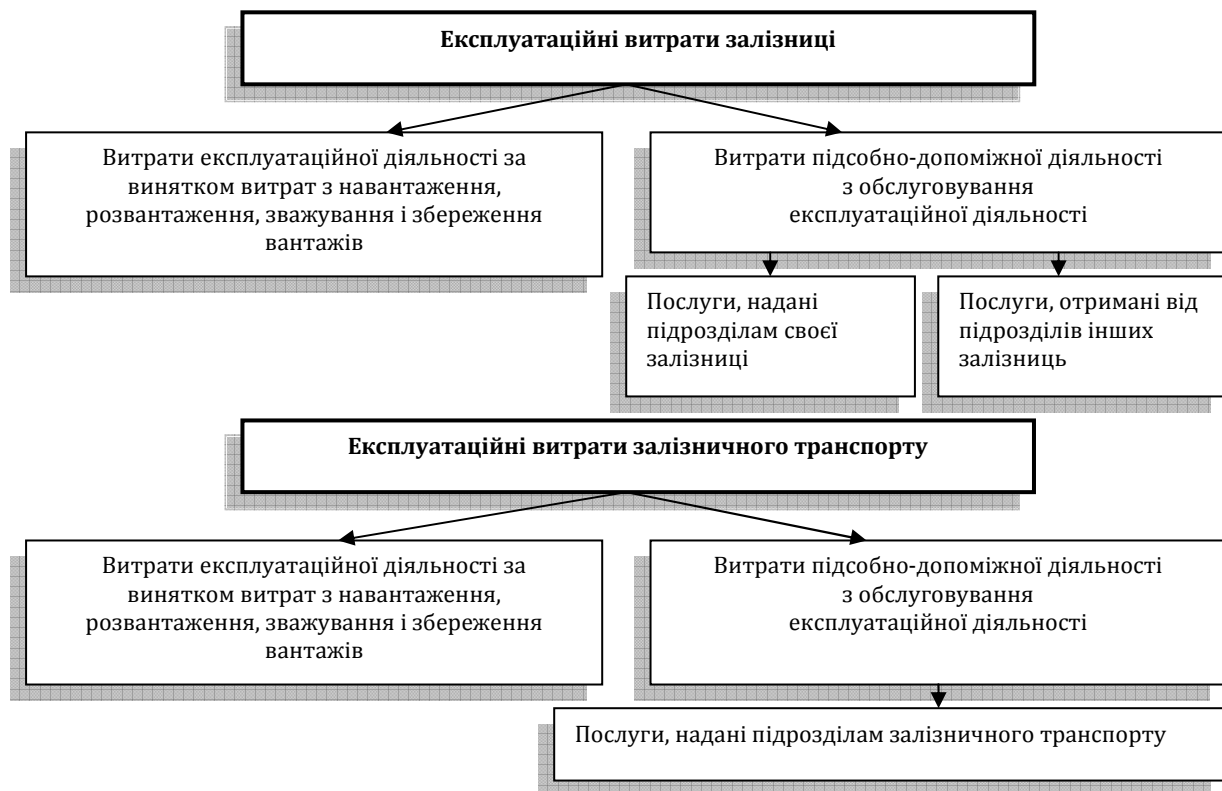
Як показують проведені дослідження, сума експлуатаційних витрат залізничного транспорту, що відповідає повній собівартості, містить:

- прямі витрати з перевезень (прямі матеріальні витрати, прямі витрати на оплату праці, інші прямі витрати);
- загальновиробничі витрати;
- адміністративні витрати (загальні корпоративні витрати; витрати на утримання апарату управління та іншого загальногосподарського персоналу; на утримання основних засобів загальногосподарського використання; податки, збори та інші передбачені законодавством обов'язкові платежі тощо);
- витрати на збут (витрати на рекламу та дослідження ринку; оплата праці працівникам підрозділів, що забезпечують збут; витрати на утримання основних засобів, інших матеріальних необоротних активів, пов'язаних зі збутом тощо);
- витрати підсобно-допоміжної діяльності, пов'язані з обслуговуванням експлуатаційної діяльності.

Структура експлуатаційних витрат, що формують виробничу та повну собівартість, відрізнятиметься:

- експлуатаційні витрати, величина яких відповідає виробничій собівартості, містять прямі витрати з перевезень: прямі матеріальні витрати, прямі витрати на оплату праці, інші прямі витрати, змінні загальновиробничі та постійні розподілені загальновиробничі витрати, а також витрати підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування експлуатаційної діяльності (крім витрат, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів);
- експлуатаційні витрати, розмір яких відповідає повній собівартості, об'єднують: експлуатаційні витрати, що входять до виробничої собівартості, а також адміністративні витрати та витрати на збут, безпосередньо пов'язані з перевізним процесом.

Варто також зауважити, що структура експлуатаційних витрат, пов'язаних з перевезенням вантажів, окремої залізниці та Укрзалізниці загалом буде відрізнятися. Схематично ці відмінності подано на рис. 3.



**Рис. 3. Структура експлуатаційних витрат на здійснення вантажних перевезень окремої залізниці та залізничного транспорту загалом**

Отже, специфіка виконання перевезень на залізничному транспорті суттєво впливає на побудову обліку витрат.

Проведене дослідження дає можливість стверджувати, що між витратами експлуатаційної діяльності та експлуатаційними витратами не можна ставити знак рівності, оскільки ці поняття характеризують різні виробничі процеси. Якщо перші відображають витрати на здійснення технічної і комерційної експлуатації залізничного транспорту, то до складу других, поряд із зазначеними, входять також витрати підсобно-допоміжної діяльності, призначені

для обслуговування перевізного процесу, і не входять витрати, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів.

Запропоновані трактування поняття витрат підсобно-допоміжної діяльності, з урахуванням описаних напрямків її здійснення, дозволили чітко встановити ту їх частину, яку слід відносити до експлуатаційних витрат. Це дало можливість, поряд із усестороннім вивченням особливостей перевізного процесу, сформулювати більш змістовне визначення експлуатаційних витрат галузі та показати їх вплив на собівартість перевезень.

### Список літератури

1. Абрамов, А. П. Затраты железных дорог и цена перевозки [Текст] / А. П. Абрамов. – М. : Транспорт, 1974. – 256 с.
2. Белов, И. В. Экономика железнодорожного транспорта [Текст] : учеб. пос. / И. В. Белов, Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда. – М. : УМК МПС России, 2001. – 600 с.
3. Боїла, Л. І. Сутність та склад витрат підсобно-допоміжної діяльності залізничного транспорту [Текст] / Л. І. Боїла // Вісник ЖДТУ. Науковий журнал: Економічні науки. – 2010. – № 1 (51). – С. 153-156.
4. Большая энциклопедия транспорта: в 8 т. / глав. ред. А. А. Зайцев. – СПб: Элмор, 1994. – Т. 4: Железнодорожный транспорт. – 1994. – 328 с.
5. Большая энциклопедия транспорта [Текст] : в 8 т. / глав. ред. Н. С. Конарев – [2-е изд.]. – М. : Большая Российская энциклопедия, 2003. – Т. 4: Железнодорожный транспорт. – 2003. – 1039 с.
6. Большая энциклопедия транспорта [Текст] : в 8 т. / глав. ред. Н. С. Конарев. – М. : Большая Российская энциклопедия, 1995. – Железнодорожный транспорт. – 1995. – 559 с.
7. Большой энциклопедический словарь [Текст] / [под. ред. А. Н. Азрилияна]. – М. : Институт новой экономики, 2004. – 574 с.
8. Бухгалтерський облік основної діяльності залізниць України [Текст] : підручник / [Б. О. Шумляєв, Е. І. Рябий, В. І. Дзюба та ін.]; під ред. Б. О. Шумляєва. – Дніпропетровськ, 2004. – 424 с.
9. Виниченко, Н. Г. Бухгалтерський учет на железнодорожном транспорте [Текст] / Н. Г. Виниченко, А. Г. Войтенко, А. П. Красов; [под ред. А. П. Красова]. – М. : Транспорт, 1986. – 423 с.
10. Економічна енциклопедія [Текст] : в 3 т. / [під. ред. С. В. Мочерного]. – К. : Видавничий центр «Академія», 2000. – Т. 1. – 2000. – 864 с.
11. Економічний енциклопедичний словник [Текст] : в 2 т. / [С. В. Мочерний, Я. С. Ларіна, О. А. Устенко, С. І. Юрій]; за ред. С. В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – Т. 1. – 2005. – 616 с.
12. Железнодорожный транспорт [Текст] : энциклопедия / [гол. ред. Н. С. Конарев]. – М. : Большая Российская энциклопедия, 1995. – 559 с.
13. Журавель, А. И. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А. И. Журавель. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.
14. Загородній, А. Г. Фінансово-економічний словник [Текст] / А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк. – Львів: Львівська політехніка, 2005. –

714 с.

15. Камсков, Е. С. Основы бухгалтерского учета и анализа в хозяйственных железных дорогах [Текст] / Е. С. Камсков. – М. : Транспорт, 1961. – 100 с.
16. Ключева, Ю. Ф. Экономика железнодорожного транспорта [Текст] / Ю. Ф. Ключева. – Днепропетровськ, 2006. – 458 с.
17. Ковригин, А. Г. Финансы железнодорожного транспорта [Текст] / А. Г. Ковригин. – М., 1978. – 207 с.
18. Кожевников, А. Н. Бухгалтерский учет основной деятельности железных дорог [Текст] / А. Н. Кожевников. – М. : Транспорт, 1969. – 205 с.
19. Котенко, А. М. Управління вантажною і комерційною роботою на залізничному транспорті. [Текст] / А. М. Котенко. – Харків: Нове слово, 2003. – 407 с.
20. Красов, А. П. Бухгалтерский учет основной деятельности железных дорог [Текст] / А. П. Красов. – М., 1997. – 439 с.
21. Макаренко, М. В. Издержки на железнодорожном транспорте: анализ и управление [Текст] / М. В. Макаренко, Н. Е. Гончаров, Н. С. Соколовская. – К. : ИКТП-Центр, 1999. – 206 с.
22. Мандриков, М. Е. Затраты на грузовые перевозки по участкам сети железных дорог [Текст] / М. Е. Мандриков. – М. : Транспорт, 1991. – 22 с.
23. Михальцев, Е. В. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / Е. В. Михальцев. – М. : Трансжелдориздат, 1957. – 415 с.
24. Орлов, В. Н. Калькуляция и анализ себестоимости железнодорожных перевозок [Текст] : учеб. [для вузов жел. дор. тр.] / В. Н. Орлов, А. С. Чудов. – [4-е изд.] – М. : Транспорт, 1967. – 288 с. 180
25. Петренко, Л. М. Управління вантажною і комерційною роботою на залізничному транспорті [Текст] / Л. М. Петренко, В. В. Габа. – К. : КУЕТТ, 2004. – 246 с.
26. Райзберг, Б. А. Современный экономический словарь [Текст] / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. – М. : ИНФРА-М, 1996. – 496 с.
27. Реформування бухгалтерського обліку на залізничному транспорті України. Офіційне видання [Текст] / [М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов, Н. С. Соколовська, В. І. Труханова та ін.]. – К. : КУЕТТ, 2002. – 532 с.
28. Самсонов, Н. Ф. Финансы транспорта [Текст] / Н. Ф. Самсонов. – М. : Транспорт, 1986. – 314 с. 221
29. Силаев, Н. И. Экономика предприятий подсобно-вспомогательной деятельности железных дорог [Текст] / Н. И. Силаев, В. Ф. Прядко, С. А. Артемьев, Л. И. Сайко. – М. : Транспорт, 1986. – 271 с.
30. Собко, П. П. Исследование расходов по движению на железных дорогах [Текст] / П. П. Собко // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. Книжка шестая СПб. – 1848. – С. 188-216.
31. Тридцять одне положення (стандарт) бухгалтерського обліку. – К. : КНТ, 2007. – 180 с.
32. Финансы предприятий и отраслей народного хозяйства [Текст] : учеб. / [под ред. проф. Д. С. Молякова]. – [3-е изд., перераб и доп.]. – М. : Финансы и статистика, 1983. – 312 с.
33. Хануков, Е. Д. Экономика железнодорожного транспорта [Текст] : учеб. [для вузов] / Е. Д. Хануков. – [2-е изд.] – М. : Транспорт, 1979. – 544 с.
34. Чудов, А. С. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А. С. Чудов, А. М. Шульга, Н. Г. Смехова. – М. : Транспорт, 1976. – 296 с.
35. Чумаченко, М. Економічна робота на підприємстві та П(С)БО 16 «Витрати» [Текст] / М. Чумаченко, І. Белоусова // Бухгалтерський облік і аудит. – 2007. – № 3. – С. 13-16.
36. Шульга, А. М. Себестоимость железнодорожных перевозок и пути ее снижения [Текст] / А. М. Шульга. – М. : Транспорт, 1985. – 279 с.
37. Шульга, А. М. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] : [учеб. для вузов.] / Шульга А. М., Смехова Н. Г. – М. : Транспорт, 1985. – 279 с.
38. Шульга, В. Я. Экономика железнодорожного транспорта [Текст] : учеб. [для вузов жел. дор. тр.] / В. Я. Шульга. – М. : Транспорт, 1982. – 336 с.
39. Шульга, В. Я. Экономика путевого хозяйства [Текст] : учеб. [для вузов] / В. Я. Шульга. – М. : Транспорт, 1988. – 303 с.
40. Экономический справочник железнодорожника [Текст] . Ч. 1 / [А. П. Абрамов, М. Г. Ахшарумова, Н. Н. Барков и др.]; под ред. Б. И. Шафиркина. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Транспорт, 1978. – 398 с.

## РЕЗЮМЕ

**Боила Леся**

### **Эксплуатационные расходы железнодорожного транспорта: суть и порядок формирования**

Рассмотрены особенности формирования эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта и их влияние на формирование себестоимости перевозок. Предложено определение эксплуатационных расходов отрасли.

## RESUME

**Boyila Lesya**

### **Operating costs of railway transport: essence and order of formation**

The features of forming of operating costs of the railway transport and their influence on forming of prime price for transportations have been considered. The determination of operating costs for the railway transport has been offered.

**Стаття надійшла до редакції 24.10.2012 р.**