

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Козенков Д.Є. Аналіз стану чорної металургії України: сучасні проблеми та шляхи розвитку [Електронний ресурс] / Д.Є. Козенков, О. В. Цимбалюк // Ефективна економіка. – 2013. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2225>.
3. Кулицький С. Українська чорна металургія: стан, проблеми, перспективи [Електронний ресурс] / С. Кулицький // Україна: події, факти, коментарі. – 2016. – № 5. – С. 44-65. – Режим доступу: <http://nbuviap.gov.ua/images/ukraine/2016/ukr5.pdf>
4. Хижняк О.С. Сучасний стан металургійних підприємств України: проблеми і перспективи розвитку / О.С.Хижняк // Молодий вчений, № 5 (45), 2017. – С. 762-768.
5. Worldsteel Association [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.worldsteel.org>

REFERENCES

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine] URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Kozenkov D.Je. (2013) Analiz stanu chornoji metalurghiji Ukrainy: suchasni problemy ta shljakhy rozvytku [Analysis of the state of ferrous metallurgy in Ukraine: current problems and ways of development] *Effective Economy* URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2225>.
3. Kulycjkyj S. (2016) Ukrajinsjka chorna metalurghija: stan, problemy, perspektyvy [Ukrainian ferrous metallurgy: state, problems, prospects] *Ukraine: events, facts, comments*. No 5. pp. 44-65. URL: <http://nbuviap.gov.ua/images/ukraine/2016/ukr5.pdf>
4. Khyzhnjak O.S. (2017) Suchasnyj stan metalurghijnykh pidpryjemstv ukrainy: problemy i perspektyvy rozvytku [Current state of metallurgical enterprises of Ukraine: problems and prospects of development]. *Young scientist*, No 5 (45), pp. 762-768
5. Worldsteel Association URL: <http://www.worldsteel.org>

УДК 657.451

**ПІДХОДИ ДО ОБЛІКУ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор,  
Коловойда Н.В., магістр,  
Шамрай А.Є., магістр (УкрДУЗТ)*

*Управління витратами вимагає не тільки цілеспрямованого планування та регулювання витрат на основі застосування не тільки диференційованих технічно і економічно обґрунтованих норм витрат, а й аналізу, контролю їх виконання, а також постійного оновлення нормативної бази розрахунку витрат. Актуальним є визначення місця, яке 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,*

© Кірдіна О.Г.,  
Коловойда Н.В.,  
Шамрай А.Є.

**Вісник економіки транспорту і промисловості № 68, 2019**

та дослідити підходи до обліку експлуатаційних витрат підприємств залізничного транспорту. 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).

**Ключові слова:** витрати, експлуатаційна діяльність, підприємства залізничного транспорту, облік експлуатаційних витрат.

## ПОДХОДЫ К УЧЕТУ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Кирдина Е.Г., д.е.н., профессор,  
Коловойда Н.В., магистр,  
Шамрай А.Е., магистр (УкрГУЖТ)*

Управление затратами требует не только целенаправленного планирования и регулирования расходов на основе применения не только дифференцированных технически и экономически обоснованных норм расходов, но и анализа, контроля их выполнения, а также постоянного обновления нормативной базы расчета затрат. Актуальным является определение места, которое занимают эксплуатационные расходы в системе расходов железнодорожного транспорта, как они относятся на себестоимость перевозок, установить критерии определения состава работ по хозяйствами, образующие эксплуатационные расходы, и исследовать подходы к учету эксплуатационных расходов предприятий железнодорожного транспорта. Эксплуатационные расходы - это денежное выражение текущих затрат железных дорог на осуществление перевозок, величина которых, деленная на объем выполненных перевозок, составляет себестоимость транспортировки единицы груза, пассажира, багажа или почты. К ним относятся расходы эксплуатационной и подсобно-вспомогательной деятельности по обслуживанию эксплуатационной деятельности (кроме расходов, которые возмещаются за счет дополнительных сборов и платежей).

**Ключевые слова:** расходы, эксплуатационная деятельность, предприятия железнодорожного транспорта, учет эксплуатационных расходов.

## APPROACHES TO THE ACCOUNTING OF OPERATING EXPENSES OF RAILWAY ENTERPRISES

*Kirdina E.G., doctor of Economics, Professor,  
Kolovoyda N.V., magistr,  
Shamray A.Ye., magistr (USURT)*

Cost management requires not only purposeful planning and cost management based on the application of not only differentiated technically and economically sound cost standards, but also analysis, control of their implementation, as well as constant updating of the regulatory base of cost calculation. It is relevant to determine the place occupied by operating costs in the system of costs of rail transport, how they relate to the cost of transport, to establish criteria for determining the composition of works on farms that form operating costs, and to explore

*approaches to accounting for operating costs of railway undertakings. Operating costs are the monetary expression of the running costs of the railways, the cost of which is divided by the volume of transport performed, constituting the cost of transporting a unit of cargo, passenger, luggage or mail. These include the costs of maintenance and ancillary support activities for maintenance activities (except for expenses reimbursed by additional fees and charges).*

*Cost-sharing allows you to quickly calculate budgets for different production options, as well as to calculate planned costs for actual production volume during unit analysis and evaluation. The implementation of a new approach to improving the costing system is linked to the laws of value, demand, supply, competition and internationalization of production. As the rail industry seeks to create a competitive environment, the demonopolisation of potentially competitive sectors requires the creation of conditions under which it is advantageous to create independent companies. In creating such conditions, the leading role lies in the new approach to costing, since it will help to improve the system of costs for rail transport in market conditions, which will lead to the definition of conditions of appropriation of income by railway undertakings. As the cost-based approach to rail transport hinders the process of creating independent entities in potentially competitive sectors, and the need for a more sophisticated, modern approach arises in accordance with the law of objection in the economy.*

**Keywords:** *costs, operating activities, railway undertakings, accounting for operating costs.*

**Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями.** Важливу роль у розвитку економіки країни займає залізничний транспорт. В даний час практично не існує таких економічних проблем, які б його не зачіпали. Основним завданням транспорту є повне і своєчасне задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях, підвищення ефективності та якості роботи транспортної системи.

Залізничний транспорт забезпечує економію громадського часу в перевезеннях вантажів і пасажирів, сприяє розвитку продуктивних сил суспільства, розширенню міжрегіональних зв'язків, а також поліпшенню культурно-побутового обслуговування населення. У той же час залізничний транспорт має суттєвий вплив на структуру капітальних вкладень, архітектуру і планування міст, а також на різні сфери життя суспільства – охорона здоров'я, культуру, освіту та ін. Саме тому важливо теоретично обґрунтувати важливість обліку експлуатаційних витрат і собівартості перевезень залізничного транспорту.

Облік експлуатаційних витрат дозволяє виконати заданий обсяг

перевезень необхідними коштами. Собівартість продукції – один з важливих показників роботи підприємства залізничного транспорту. Собівартість продукції, що випускається показує, у що обходиться її виробництво і реалізація даного підприємства.

Управління витратами вимагає не тільки цілеспрямованого планування та регулювання витрат на основі застосування не тільки диференційованих технічно і економічно обґрунтованих норм витрат, а й аналізу, контролю їх виконання, а також постійного оновлення нормативної бази розрахунку витрат.

**Аналіз досліджень і публікацій останніх років.** 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 [1, с. 188-216]. Згодом дослідженням питань формування, обліку і

розподілу витрат експлуатації займалось багато вчених. Серед них особливої уваги заслуговують праці А.П. Абрамова [2], А.І. Журавля [3], А.П. Красова [4], М.Е. Мандрикова [5], Є.В. Міхальцева [6], В.Н. Орлова [7], А.С. Чудова, А.М. Шульги [7; 8]. Лише невелика кількість сучасних вітчизняних науковців займається новітніми дослідженнями питань обліку витрат у галузі, серед них: Ю.Ф. Ключова [9], М.В. Макаренко [10-11], Б.О. Шумляев [12].

**Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми.** 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.

**Формування цілей статті.** Саме тому метою статті є визначення місця, яке 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, та дослідити підходи до обліку експлуатаційних витрат підприємств залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Науковцями не досягнуто єдності у питаннях визначення сутності експлуатаційних витрат. 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. Окремі науковці до експлуатаційних вносять витрати експлуатаційної і підсобно-допоміжної діяльності [13, с. 506]. Інші стверджують, що експлуатаційні витрати входять до собівартості перевезень [14, с. 927; 15].

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» [9, 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 [16, с. 167]. Аналіз вищезгаданих підходів показує, що окремі науковці ототожнюють поняття «основна діяльність» та «перевезення» на залізничному транспорті [9, с. 152; 16, 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.

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. Зокрема В.А. Райзберг стверджує, що «експлуатаційними витратами на транспорті є сума витрат транспортного підприємства, безпосередньо пов'язана з виконанням перевезень» [17, с. 398]. С.В. Мочерний до експлуатаційних відносить всі витрати, які виникають при здійсненні різних видів перевезень [18, 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 [19, с. 296].

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 [14, 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 [9], І.В. Белов, Н.П. Терьшина, В.Г. Галабурда [16]), а в окремих випадках і витрати підсобно-допоміжної діяльності (Н.С. Конарьов [14], А.А. Зайцев [19]). Розбіжність у визначенні сутності експлуатаційних витрат не сприяє повноті та об'єктивності їх обліку, не дає можливості для якісного аналізу, а отже унеможливорює 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. На нашу думку, витрати експлуатаційної діяльності – це поточні витрати, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу і пошти, що виникають у результаті технічної і комерційної експлуатації залізниць. До

витрат підсобно-допоміжної діяльності відносяться:

- 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, пасажира, 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 [20].

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 [21, 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)БО16 поняття «повна собівартість», в економічній діяльності підприємства воно має суттєве значення і його потрібно використовувати [22, 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 [18, с. 17]. Зазначені відмінності також необхідно враховувати у визначенні експлуатаційних витрат, оскільки окремими науковцями ці витрати ототожнюються лише з витратами виробництва (А.П. Красов [23, 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.

Управління витратами передбачає їхню диференціацію за місцями та центрами відповідальності. Місце витрат – це місце їх формування, робоче місце, дільниця, цех. Під центром відповідальності розуміють організаційну єдність місць витрат з центром, відповідальним за їхній рівень. Облік за центрами відповідальності – це така управлінська бухгалтерська система, яка обробляє планову і фактичну бухгалтерську інформацію про входи, витрати, виходи, результати центра відповідальності. На відміну від обліку повних витрат, який зосереджує увагу на окремих видах діяльності, продуктах або програмах чи замовленнях, облік за центрами відповідальності зосереджується на обліку витрат і доходів окремих структурних підрозділів, центрів відповідальності. Облік за центрами відповідальності базується на таких принципах:

- менеджер відповідає тільки за ту діяльність, що перебуває під його контролем;
- менеджер приймає участь у визначенні цілей, за якими оцінюється його діяльність;
- менеджер зацікавлений у досягненні поставленої перед ним та його підрозділом мети;
- чітко визначається роль обліку в системі заохочення працівників;
- звіти про результати роботи підрозділів повинні складатися регулярно і використовуватися для оцінки діяльності центрів відповідальності.

Спершу метою обліку за центрами відповідальності було посилення контролю за витратами через встановлення персональної відповідальності кожного менеджера за витрачання певних ресурсів. Зараз головною метою обліку

відповідальності є не скільки контроль за витратами, як допомога менеджерам в організації самоконтролю, у складанні звітів про виконання бюджетів та оцінці результатів діяльності. На відміну від обліку повних витрат, який зосереджує увагу на окремих видах діяльності, продуктах або програмах чи замовленнях, облік за центрами відповідальності зосереджується на обліку витрат і доходів окремих структурних підрозділів, центрів відповідальності.

Створення й функціонування системи обліку за центрами відповідальності передбачає визначення центрів відповідальності, складання бюджету для кожного центру відповідальності, регулярне складання звітності про виконання, аналіз причин відхилень та оцінка діяльності центру. Основою обліку за центрами відповідальності є закріплення витрат і доходів за керівниками різних рівнів і систематичний контроль за виконанням ними затверджених бюджетів.

**Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** 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. 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).

Розмежування витрат дає змогу оперативно обчислювати бюджети для різних варіантів обсягу виробництва, також перераховувати планові витрати на фактичний обсяг продукції під час аналізу та оцінки роботи підрозділів. Застосування нового підходу до удосконалення системи формування витрат пов'язане із дією законів вартості, попиту, пропозиції, конкуренції та інтернаціоналізації виробництва. Так під дією закону конкуренції виробники товарів і послуг розпочинають боротьбу за найвигідніші умови виробництва і реалізації товарів і послуг, а також привласнення найбільших доходів. Оскільки залізнична галузь прагне створити конкурентне середовище, то для демонополізації потенційно конкурентних секторів необхідно забезпечити умови, за яких стає вигідним створювати незалежні компанії. У створенні таких умов провідна роль належить новому підходу щодо формування витрат, оскільки саме він сприятиме удосконаленню системи витрат на залізничному транспорті в ринкових умовах, що призведе до визначення умов привласнення доходів суб'єктами залізничного транспорту. Оскільки існуючий на залізничному транспорті підхід щодо формування витрат гальмує процес створення незалежних суб'єктів у потенційно конкурентних секторах та відповідно до дії закону заперечення в економіці виникає об'єктивна необхідність у формуванні більш досконалішого, сучасного підходу. Згідно з даним принципом та відповідно до вимог закону конкуренції, закону вартості, законам попиту та пропозиції необхідно виокремлювати витрати за такими видами діяльності, пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні, пасажирські перевезення у міжнародному сполученні, пасажирські перевезення у приміському сполученні, вантажні перевезення у прямому сполученні, вантажні перевезення у міжнародному сполученні, перевезення багажу, утримання і експлуатація інфраструктури, послуги локомотивної

тяги, маневрова робота, ремонт рухомого складу, науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи, інші види діяльності.

### **ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1 Собко П.П. Исследование расходов по движению на железных дорогах / П.П. Собко // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. Книжка шестая СПб. – 1848. – С. 188-216.

2 Абрамов А.П. Затраты железных дорог и цена перевозки / А.П. Абрамов. – М.: Транспорт, 1974. – 256 с.

3 Журавель А.И. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.И. Журавель. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.

4 Красов А.П. Бухгалтерский учет основной деятельности железных дорог [Текст] / А.П. Красов. – М.: Транспорт, 1997. – 439 с.

5 Мандриков М.Е. Затраты на грузовые перевозки по участкам сети железных дорог [Текст] / М.Е. Мандриков. – М.: Транспорт, 1991. – 22 с.

6 Михальцев Е.В. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / Е.В. Михальцев. – М.: Трансжелдориздат, 1957. – 415 с.

7 Орлов В.Н. Калькуляция и анализ себестоимости железнодорожных перевозок [Текст]: учеб. / В.Н. Орлов, А.С. Чудов. – 4-е изд. – М.: Транспорт, 1967. – 288 с.

8 Чудов А.С. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.С. Чудов, А.М. Шульга, Н.Г. Смехова. – М.: Транспорт, 1976. – 296 с.

9 Ключева Ю.Ф. Экономика железнодорожного транспорта [Текст] / Ю.Ф. Ключева. – Дніпропетровськ, 2006. – 458 с.

10 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.

11 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.

12 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.

13 Железнодорожный транспорт [Текст]: энциклопедия / гол. ред. Н.С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1995. – 559 с.

14 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.

15 Самсонов Н.Ф. Финансы транспорта [Текст] / Н.Ф. Самсонов. – М.: Транспорт, 1986. – 314 с.

16 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.

17 Райзберг Б.А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовський, Е.Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 496 с.

18 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.

19 Большая энциклопедия транспорта: в 8 Т. / глав. ред. А.А. Зайцев. – СПб: Элмор, 1994. – Т. 4: Железнодорожный транспорт. – 1994. – 328 с.

20 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.

21 Тридцять одне положення (стандарт) бухгалтерського обліку [Текст]. – К.: КНТ, 2007. – 180 с.

22 Чумаченко М. Економічна робота на підприємстві та П(С)БО16 «Витрати» [Текст] / М. Чумаченко, І. Белоусова // Бухгалтерський облік і аудит. – 2007. – №3. – С. 13-16.

23 Виниченко Н.Г. Бухгалтерський учет на залізничному транспорті [Текст] / Н.Г. Виниченко, А.Г. Войтенко, А.П. Красов; под ред. А.П. Красова. – М.: Транспорт, 1986. – 423 с.

## REFERENCES

1 Sobko P.P. (1848) Issledovanie raskhodov po dvizheniyu na zheleznykh dorogakh [Study of railroad traffic costs]. *Zhurnal Glavnogo upravleniya putey soobshcheniya i publichnykh zdaniy* [Journal of the General Directorate of Railways and Public Buildings], no. 6SPB, pp. 188-216.

2 Abramov A.P. (1974) *Zatraty zheleznykh dorog i tsena perevozki* [Rail costs and freight costs]. Moskva: Transport. (in Russian)

3 Zhuravel' A.I. (2000) *Sebestoimost' zheleznodorozhnykh perevozok* [Rail cost]. Novosibirsk: Izd-vo SGUPSa. (in Russian)

4 Krasov A.P. (1997) *Bukhgalterskiy uchet osnovnoy deyatel'nosti zheleznykh dorog* [Accounting of the main activity of the railways]. – Moskva: Transport. (in Russian)

5 Mandrikov M.E. (1991) *Zatraty na gruzovye perevozki po uchastkam seti zheleznykh dorog* [Freight costs for sections of the railway network]. Moskva: Transport. (in Russian)

6 Mikhal'tsev E.V. (1957) *Sebestoimost' zheleznodorozhnykh perevozok* [Rail cost] / E.V. Mikhal'tsev. – Moskva: Transzheldorizdat. (in Russian)

7 Orlov V.N., Chudov A.S. (1967) *Kal'kulyatsiya i analiz sebestoimosti zheleznodorozhnykh perevozok* [Railway costing and costing]. Moskva: Transport. (in Russian)

8 Chudov A.S., Shul'ga A.M., Smekhova N.G. (1976) *Sebestoimost' zheleznodorozhnykh perevozok* [Rail cost]. Moskva: Transport. (in Russian)

9 Klyueva Yu.F. (2006) *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railway Economics]. Dnipropetrovs'k: Ranok (in Russian)

10 Makarenko M.V., Goncharov N.E., Sokolovskaya N.S. (1999) *Izderzhki na zheleznodorozhnom transporte: analiz i upravlenie* [Rail costs: analysis and management]. Kiev: IKTP-Tsentr. (in Russian)

11 Makarenko M.V., Tsvietov Yu.M., Sokolovska N.S., Trukhanova V.I. (2002) *Reformuvannia bukhhalterskoho obliku na zaliznychnomu transporti Ukrainy* [Reform of the accounting region for outbound transport in Ukraine]. Kyiv: KUETT. (in Ukrainian)

12 Shumliaiev B.O., Riabyi E.I., Dziuba V.I. (2004) *Bukhhalterskiy oblik osnovnoi diialnosti zaliznyts Ukrainy* [Accounting region of the main dyalnost zaliznits of Ukraine]. – Dnipropetrovsk: Ranok. (in Ukrainian)

13 Konarev N.S. (ed.) (1995) *Zheleznodorozhnyy transport* [Railway transport]. Moskva: Bol'shaya Rossiyskaya entsiklopediya. (in Russian)

14 Konarev N.S. (ed.) (2003) *Bol'shaya entsiklopediya transporta* [Big Encyclopedia of Transport]. Moskva: Bol'shaya Rossiyskaya entsiklopediya. (in Russian)

15 Samsonov N.F. (1986) *Finansy transporta* [Finance finance]. Moskva: Transport. (in Russian)

16 Belov I.V., Tereshina N.P., Galaburda V.G. (2001) *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railway Economics]. Moskva: UMK MPS Rossii. (in Russian)

17 Rayzberg B.A., Lozov'skiy L.Sh., Starodubtseva E.B. (1996) *Sovremennyy ekonomicheskyy slovar'* [Modern economic dictionary]. Moskva: INFRA-M. (in Russian)

18 Mochernyi S.V., Larina Ya.S., Ustenko O.A., Yurii S.I. (2005) *Ekonomichnyi entsyklopedychnyi slovnyk* [Economical encyclopedic dictionary]. Lviv: Svit. (in Ukrainian)

19 Zaytsev A.A. (ed.) (1994) *Bol'shaya entsiklopediya transporta* [Big Encyclopedia of Transport]. Sankt-Peterburg: Elmor. (in Russian)

20 Boila L.I. (2010) Sutnist ta sklad vytrat pidsobno-dopomizhnoi diialnosti zaliznychnoho transportu [Clutter and warehouse Vitrat of subsidiary and auxiliary transport]. *Visnyk ZhDTU. Naukovyi zhurnal: Ekonomichni nauky* [ZhSTU Bulletin. Scientific journal: Economic sciences], no. 1(51), pp. 153-156.

21 *Trydtsiat odne polozhennia (standart) bukhhalterskoho obliku* [Thirty-one accounting provisions (standard)]. Kyiv: KNT, 2007. (in Ukrainian)

22 Chumachenko M., Belousova I. (2007) Ekonomichna robota na pidpriemstvi ta P(S)BO16 «Vytraty» [Economic work at the enterprise and P(C)BO16 "Costs"]. *Bukhhalterskyi obliku i audyt* [Accounting and Auditing], no. 3, pp. 13-16.

23 Vinichenko N.G., Voytenko A.G., Krasov A.P. (1986) *Bukhgalterskiy uchet na zheleznodorozhnom transporte* [Railway Accounting]. Moskva: Transport. (in Russian)

УДК 331.101

## ПРОЦЕС ФОРМУВАННЯ РІШЕНЬ ПРИ УПРАВЛІННІ ФІНАНСОВИМИ РЕСУРСАМИ ПІДПРИЄМСТВА

*Фісун К.А., д.е.н., доцент, професор,  
Ткачук Ю.Г., магістр (НАНГУ)*

*В статті подано визначення основних методологічних положень прийняття рішення при використанні методів групового вибору і експертних оцінок. У роботі вказується, що одним з перспективних напрямків дослідження є синтез і аналіз процедур групового вибору за аксіоматично сформульованим умовам, які визначають індивідуальні та групові думки. Розглянуто основний зміст аксіоматичного підходу до вирішення завдань групового вибору. Проаналізовано особливості використання метричного підходу до основних завдань групового вибору. Особливу увагу приділено ряду істотних моментів практичного використання метричних моделей в задачах групового вибору. Досліджено сутність геометричного підходу до завдань групового вибору.*

*Ключові слова: адаптивні системи, груповий вибір, інформація, якісні виміри, організація, рішення, управління, експертиза.*

## ПРОЦЕСС ФОРМИРОВАНИЯ РЕШЕНИЙ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Фисун К.А., д.э.н., доцент, профессор,  
Ткачук Ю.Г., магистр (НАНГУ)*

*В статье представлены определения основных методологических положений принятия решения при использовании методов группового выбора и экспертных оценок. В работе указывается, что одним из перспективных направлений исследования является синтез и анализ процедур группового выбора по аксиоматически сформулированным условиям, которые определяют индивидуальные и групповые*