**Вступ**

В умовах ринкової економіки, коли активізувались питання виживання підприємств у конкурентній боротьбі та забезпечення їх платоспроможності, підвищується роль управління діяльністю підприємств в прийнятті оптимальних рішень, в основі яких зосереджена техніко-економічна інформація щодо надання послуг, витрат на їх надання і рівня цін по їх реалізації. Тобто однією з найважливіших і найскладніших проблем для підприємницьких структур є потреба вибору найкращого варіанту управління витратами в системі стратегічного розвитку підприємства.

Саме вибір найкращого варіанту управління витратами є важливою умовою успішної діяльності підприємств, що дає змогу досягти оптимального рівня витрат виробництва, внаслідок чого зростає конкурентоздатність та стає реальним досягнення довгострокового економічного зростання підприємств.

Питання підвищення ефективності управління витратами підприємства підкреслює об'єктивний характер актуальності теми дослідження.

Об'єктом роботи виступає дослідження процесів формування витрат підприємства на прикладі ТзОВ ГФ «Камаз-Транс-Сервіс», яке знаходиться у м. Рівне, вул. Київська, 64А.

Предметом дослідження є управління витратами підприємства, як комплексом методів спрямованих на покращення діяльності ТзОВ ГФ «Камаз-Транс-Сервіс».

Мета роботи – вивчити теоретичні та практичні аспекти формування витрат підприємства з метою удосконалення механізму управління витратами ТзОВ ГФ «Камаз-Транс-Сервіс».

Для досягнення зазначеної мети були поставлені наступні завдання:

- дослідити сутність, види та класифікацію витрат підприємства;

- визначити методики формування витрат;

- розкрити зміст управління витратами підприємств й обґрунтувати необхідність активізації діяльності підприємств щодо формування і реалізації ефективної системи управління витратами;

Інформаційною базою дослідження слугували: законодавчі та нормативні документи, навчально – методична література, наукові публікації в періодичних виданнях, фінансова та бухгалтерська звітність ТзОВ ГФ «Камаз-Транс-Сервіс» за період з 2009 по 2011 рр.

РОЗДІЛ 1

**Теоретико-методологічні основи ідентифікації витрат та політика підприємства у сфері їх формування**

1.1 **Теоретичні основи дослідження витрат як економічної категорії**

Задача формування витрат полягає в такому визначенні і взаємному узгодженні впливаючих на витрати чинників, при яких заданий об’єм продукції буде вироблений з мінімальними витратами.

Отже, теорія витрат істотно розширює і узагальнює спеціальний технічний аспект теорії виробництва і в свою чергу представляє інтерес для підприємства.

З позицій економічної теорії будь – яке виробництво правомірно розглядати як перетворення витрат в результати. При такому підході виявляється, що управління витратами охоплює всі сторони управління виробництвом. Але ці поняття не тотожні, друге є ширшим, оскільки перед виробничим менеджментом, постають безліч задач, які не вирішуються в межах управління витратами. Проте, на практиці доцільним є відособлення менеджменту витрат через його найважливішу роль у виробничому процесі як особливого виду управління, що підтверджується результатами опитування менеджерів великих компаній.

П(С)БО 1 визначає витрати як зменшення економічних вигод у вигляді вибуття активів або збільшення зобов'язань, які призводять до зменшення власного капіталу (за винятком зменшення власного капіталу за рахунок його вилучення або розподілу власниками).

Витрати відображаються в бухгалтерському обліку одночасно зі

зменшенням активів або збільшенням зобов'язань [4].

Не визнаються витратами й не включаються до звіту про фінансові результати:

- платежі за договорами комісії, агентськими угодами та іншими

аналогічними договорами на користь комітента, принципала тощо;

- попередня (авансова) оплата запасів, робіт, послуг;

- погашення одержаних позик;

- інші зменшення активів або збільшення зобов'язань, що не відповідають ознакам, наведеним у пункті шостому ПСБО 16;

- витрати, які відображаються зменшенням власного капіталу відповідно до положень (стандартів) бухгалтерського обліку.

Класифікація витрат підприємства дозволяє виявити витрати відповідно до видів діяльності, розрахувати собівартість виготовленої та реалізованої продукції, спростити управління витратами, визначити фінансові результати діяльності тощо, що безумовно ставлять собі за мету всі господарюючі суб'єкти [15].

Як вже зазначалось при розгляді класифікації, розрізняють витрати за елементами та статтями калькуляції.

Під економічними елементами в П(С)БО 16 розуміють сукупність економічно однорідних витрат у грошовому виразі за їх видами.

Статті калькуляції показують, як формуються ці витрати для визначення собівартості продукції – одні витрати показуються за їх видами (елементами), інші – за комплексними статтями (мають декілька елементів). При цьому один елемент може бути присутнім у кількох статтях калькуляції.

Виробнича собівартість – виражені в грошовій формі поточні витрати підприємства на виробництво продукції, виконані роботи та надані послуги - що є одним із найважливіших економічних показників господарської діяльності підприємства, у якому відображаються зростання продуктивності праці, економія ресурсів, технічний прогрес тощо.

Перелік і склад статей калькулювання виробничої собівартості продукції (робіт, послуг) установлюються підприємством.

Згідно П(С)БО 16, за економічними елементами до виробничої собівартості продукції (робіт, послуг) включаються:

- прямі матеріальні витрати;

- прямі витрати на оплату праці;

- інші прямі витрати;

- змінні загально виробничі та постійні розподілені загальновиробничі витрати.

Адміністративні витрати не формують собівартості виробленої і реалізованої продукції, а покриваються за рахунок валового прибутку підприємства або збільшують валовий збиток.

До адміністративних витрат належать загальногосподарські витрати, що направлені на обслуговування і управління підприємством:

- витрати, пов'язані з управлінням підприємством;

- витрати на утримання та обслуговування основних засобів, інших необоротних матеріальних активів загальногосподарського призначення;

- витрати на обслуговування виробничого процесу;

- податки, збори та інші передбачені законодавством обов'язкові платежі (крім податків, зборів та обов'язкових платежів, що включаються у виробничу собівартість продукції (робіт, послуг);

- інші витрати загальногосподарського призначення, зокрема виплати на відшкодування заробітку та інших витрат у випадках завданого каліцтва або іншого ушкодження здоров'я працівників апарату управління та іншого загальногосподарського персоналу, виплата звільненим працівниками вихідної допомоги тощо.

Витрати на збут також не формують собівартості виробленої і реалізованої продукції, а покриваються за рахунок валового прибутку підприємства або збільшують валовий збиток.

До витрат на збут належать витрати, пов'язані з реалізацією (збутом) продукції (товарів, робіт, послуг), зокрема:

- витрати на утримання підрозділів підприємства, що пов'язані зі збутом продукції;

- витрати на утримання, ремонт та експлуатацію основних засобів, інших необоротних матеріальних активів та нематеріальних активів,

пов'язаних зі збутом продукції;

- витрати, пов'язані з транспортуванням, перевалкою та страхуванням готової продукції;

- витрати, пов'язані з забезпеченням правил техніки безпеки та охорони праці;

- фактичні витрати на гарантійний ремонт та гарантійне обслуговування продукції або гарантійні заміни проданих товарів, якщо на підприємстві не створювався резервний фонд;

- витрати на проведення передпродажних та рекламних заходів та на дослідження ринку стосовно товарів (робіт, послуг), що продаються підприємством;

- витрати на зберігання, навантаження, розвантажування й пакування продукції;

- інші витрати, пов'язані із збутом продукції [3].

Витрати підприємства, крім операційної діяльності, формуються також в процесі фінансової та інвестиційної діяльності, надзвичайних подій, а також внаслідок сплати податку на прибуток, дивіденди, і податку на додану вартість.

До фінансових витрат відносяться витрати на проценти (за користування кредитами отриманими, за облігаціями випущеними, за фінансовою орендою тощо) та інші витрати підприємства, пов'язані із залученням позикового капіталу.

Втрати від участі в капіталі є збитками від інвестицій в асоційовані, дочірні або спільні підприємства, які обліковуються методом участі в капіталі.

До складу інших витрат включаються витрати, які виникають під час звичайної діяльності (крім фінансових витрат), але не пов'язані безпосередньо з виробництвом або реалізацією продукції. До таких витрат належать:

- собівартість реалізованих фінансових інвестицій (балансова вартість та витрати, пов'язані з реалізацією фінансових інвестицій);

- собівартість реалізованих необоротних активів (залишкова вартість та витрати, пов'язані з реалізацією необоротних активів);

- собівартість реалізованих майнових комплексів;

- втрати від неопераційних курсових різниць;

- сума уцінки необоротних активів і фінансових інвестицій;

- витрати на ліквідацію необоротних активів (розбирання, демонтаж);

- залишкова вартість ліквідованих (списаних) необоротних активів;

- інші витрати звичайної діяльності [4].

**1.2 Політика підприємства у сфері формування витрат**

Посилення ролі витрат виробництва в забезпеченні ефективності функціонування підприємства зумовлює необхідність реструктуризації функціональних підрозділів фінансово-економічного, бухгалтерського спрямування з метою виділення окремого підрозділу, який би займався управлінням витратами. Однак прийняттю такого рішення мають передувати певні дослідження, в процесі яких слід визначити відповідність діючої системи управління витратами новим завданням і умовам функціонування підприємства у реальному економічному оточенні.

Якщо такої системи немає в повному обсязі її функцій: облік; оцінка ефективності формування витрат; контроль і відповідальність за здійснення витрат; нормування, планування прогнозування витрат виробництва за видами продукції, структурними підрозділами виробничих процесів; стимулювання працівників за економію витрат, то необхідно провести дослідження не тільки за окремими елементами системи, а і визначити, якими функціями та підсистемами вона повинна бути доповнена відповідно до завдань і перспектив розвитку підприємства.

В сучасних умовах практично кожне підприємство повинно самостійно вирішувати питання стосовно управління витратами виробництва, визначати вимоги до ефективності їх здійснення тощо. Однак в усіх випадках має ставитись мета управління витратами виробництва і розроблятись завдання та заходи її реалізації. На основі вивчення теоретичних матеріалів та результатів діяльності провідних підприємств, у табл. 1.1 показана послідовність організації робіт, пов'язаних з формуванням вимог до управління витратами виробництва, розробкою і впровадженням системи управління витратами на підприємстві [5,3].

Послідовність розробки і впровадження ефективної системи управління витратами виробництва наведено в табл. 1.1.

Етап перший – здійснення перед проектного дослідження і визначення основної мети підприємства в сфері управління витратами виробництва. На цьому етапі необхідно проаналізувати реальний стан здійснення витрат виробництва на основних ділянках і підрозділах виробничих процесів, оцінити ефективність їх формування і обґрунтувати напрями підвищення ефективності управління ними. Реальний стан здійснення витрат доцільно визначити на базі інформації, яка надходить з центрів відповідальності за витратами виробництва.

Таблиця 1.1 – Послідовність розробки і впровадження ефективної системи управління витратами виробництва

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Етапи розробки і впровадження  |  | Завдання етапів  | Форма представлення результатів розробки  |
| Перший етап - перед проектне дослідження  |  | 1.1 Аналіз стану управління витратами виробництва на різних ділянках виробничих процесів 1.2 Визначення факторів, які знижують ефективність управління витратами, та причин, які спонукають до цього  | Завдання на модернізацію існуючої системи управління витратами  |
| Завдання на проектування нової системи управління витратами |
|  |  |  |
| Другий етап - проектно-розрахунковий  |  | 2.1 Визначення функцій і завдань системи управління витратами і відповідно до них проектування нової системи або модернізація існуючої  | Технічний проект на систему управління витратами; технічний проект (або завдання) на модернізацію існуючої системи управління витратами  |
| Третій етап -впровадження системи управління витратами виробництва  |  | 3.1 Прийняття рішення про впровадження нової або модернізацію існуючої системи управління витратами 3.2 Розробка плану впровадження 3.3 Створення робочої групи, яка контролює виконання плану впровадження та відслідковує ефективність роботи системи на етапі її впровадження  | План впровадження системи управління витратами  |
|  |

При виявленні значних відхилень у показниках, що характеризують фактичний і плановий рівень витрат, доцільно здійснити спеціальні до-слідження з виявленням причин, які призвели до зниження ефективності управління витратами. Основними показниками, на основі яких аналізується стан формування витрат, є калькуляційні статті по видах продукції, кошториси витрат на виконання окремих робіт, послуг, витрати підприємства внаслідок бракованої продукції, непродуктивної праці тощо.

Доцільно також переглянути існуючі системи управління витратами з метою визначення їх відповідності новим умовам господарювання. При цьому важливо звернути увагу на посилення функцій і ролі витрат у визначенні перспектив розвитку підприємства. Реалізація цього напряму зумовлює необхідність виділення другого етапу у розробці системи управління витратами, а саме: визначення комплексу завдань, пов'язаних з розрахунками прогнозних величин витрат виробництва, необхідних для здійснення різних варіантів розвитку підприємства та вибором найбільш доцільних з них. При виборі організаційно-технічних і економічних напрямів розвитку підприємств рівень витрат виробництва має розглядатись як один із критеріїв, на основі якого приймаються управлінські рішення.

Управління розвитком підприємств за критерієм витрат виробництва може формуватись на основі їх мінімізації при забезпеченні визначених обсягів виробництва, якості продукції, що виробляється. При цьому слід враховувати часовий горизонт, на який розробляється стратегія розвитку.

Таким чином, витрати виробництва, що є одним із критеріїв розвитку підприємств, слід розглядати як відносну змінну величину, динаміка якої в часі залежить від сукупності зовнішньоекономічних і внутрішньовиробничих факторів. Врахування цього в побудові системи управління витратами виробництва має принципове значення і набуває особливої актуальності в умовах перехідної економіки, коли ринки збуту продукції сировинно-матеріальних ресурсів знаходяться в стадії становлення, а ціни на них постійно змінюються. За такої ситуації величину витрат виробництва, яка має забезпечувати розвиток підприємства, слід визначати з врахуванням фінансового ризику, що дасть можливість знизити вплив фактора невизначеності та підвищить рівень достовірності розрахунків [1].

На основі здійснення досліджень другого етапу на підприємстві повинна сформуватись повна інформація щодо реалізації напрямів удосконалення системи управління витратами виробництва, підвищення ефективності управління ними. Кінцевими матеріалами цього етапу мають бути визначення основних функцій управління витратами та їх завдань у підвищенні ефективності діючої системи управління витратами або забезпечення ефективності функціонування нової, спроектованої системи. В останньому випадку розробляється проект такої системи і подається до розгляду керівництву та власникам підприємства.

Третій етап – заключний, пов'язаний із впровадженням нової або удосконаленої системи управління витратами виробництва. На цьому етапі має розроблятись план впровадження системи, в якому визначаються строки виконання основних заходів і відповідальні особи. Також доцільно створити робочу групу менеджерів, яка б відслідковувала процес впровадження системи управління витратами виробництва, оцінювала ефективність їх функціонування на етапі впровадження нових або модернізованих функціональних підсистем системи управління витратами виробництва [6].

Розроблена нами порівняльна характеристика традиційної та удосконаленої системи управління витратами підприємства представлена в Додатку З. Ми дійшли висновку, що в умовах ринкової системи господарювання особливої актуальності в управлінні витратами набуває вирішення таких завдань, як: врахування інтересів всіх учасників бізнесу, розширення горизонтів та глибини аналізу, можливість оцінки та моделювання операційних ризиків тощо.

Тому, підсумовуючи вищесказане, слід відзначити, що розробка ефективної системи управління витратами виробництва знижує можливість негативного впливу випадкових явищ на діяльність підприємства, дозволяє вчасно передбачити дію негативних заходів та розробляти упереджуючі заходи по зниженню їх впливу на витрати виробництва.

На основі здійснення досліджень другого етапу на підприємстві повинна сформуватись повна інформація щодо реалізації напрямів удосконалення системи управління витратами виробництва, підвищення ефективності управління ними. Кінцевими матеріалами цього етапу мають бути визначення основних функцій управління витратами та їх завдань у підвищенні ефективності діючої системи управління витратами або забезпечення ефективності функціонування нової, спроектованої системи. В останньому випадку розробляється проект такої системи і подається до розгляду керівництву та власникам підприємства.

Третій етап – заключний, пов'язаний із впровадженням нової або удосконаленої системи управління витратами виробництва. На цьому етапі має розроблятись план впровадження системи, в якому визначаються строки виконання основних заходів і відповідальні особи. Також доцільно створити робочу групу менеджерів, яка б відслідковувала процес впровадження системи управління витратами виробництва, оцінювала ефективність їх функціонування на етапі впровадження нових або модернізованих функціональних підсистем системи управління витратами виробництва [6].

В умовах ринкової системи господарювання особливої актуальності в управлінні витратами набуває вирішення таких завдань, як: врахування інтересів всіх учасників бізнесу, розширення горизонтів та глибини аналізу, можливість оцінки та моделювання операційних ризиків тощо.

Тому, підсумовуючи вищесказане, слід відзначити, що розробка ефективної системи управління витратами виробництва знижує можливість негативного впливу випадкових явищ на діяльність підприємства, дозволяє вчасно передбачити дію негативних заходів та розробляти упереджуючі заходи по зниженню їх впливу на витрати виробництва. Тому розробка ефективної системи управління витратами виробництва знижує можливість негативного впливу випадкових явищ на діяльність підприємства дозволяє вчасно передбачити дію негативних заходів та розробити упереджуючі заходи по зниженню їх впливу на витрати виробництва.

Дослідження процесу управління витратами проводилося на прикладі ТОВ госпрозрахункової фірми ”Камаз-Транс-Сервіс”.

Діяльність підприємства ТОВ ГФ ”Камаз-Транс-Сервіс” зосереджена в транспортній галузі, яка в останні роки має можливість до розвитку.

До основних видiв продукцiї та послуг, що надає підприємство вiдносяться: надання послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні; внутрішні перевезення вантажів автомобільним транспортом; надання транспортно-експедиційних послуг при перевезеннях вантажів автомобільним транспортом; відновлення протектора гумових покришок для вантажних автомобілів; послуги з технічного обслуговування і ремонту ватажних автомобілів; торгівля авто товарами.

За місцем виникнення витрати на перевезення групуються в розрізі відокремлених структурних підрозділів транспортних підприємств.

 За видами витрати класифікують за економічними елементами та за статтями калькуляції.

 Під елементами витрат розуміють економічно однорідні види витрат. Групування витрат за статтями калькуляції призначене для організації аналітичного обліку витрат і калькулювання собівартості окремих видів перевезень, обчислення витрат в розрізі структурних підрозділів підприємства.

Таблиця 1.2

Елементи операційних витрат

(тис.грн)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Найменування показника | Код рядка | За звітний період | За попередній період |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Матеріальні затрати | 230 | 58221 | 45514 |
| Витрати на оплату пращ | 240 | 4712 | 199 |
| Відрахування на соціальні заходи | 250 | 1753 | 1556 |
| Амортизація | 260 | 7529 | 5722 |
| Інші операційні витрати | 270 | 34367 | 29675 |
| Разом | 280 | 106582 | 86666 |

 За способом віднесення на собівартість перевезень витрати поділяються на прямі та непрямі. Підприємство використовує метод визначення собівартості послуг такий як планова собівартість.

**1.3.** **Оптимізація витрат підприємства як фактор підвищення ефективності його діяльності**

В умовах складних світових економічних процесів Україні необхідна ефективна державна транспортна політика, яка враховувала б геополітичні аспекти в державі, особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень та надала б можливість розвитку галузі, забезпечила її конкурентоспроможність*.*

Транспорт - одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

На жаль, характерними рисами сьогоднішнього стану діяльності транспортно-дорожнього комплексу (ТДК)є наступне.Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, недосконале та вкрай непрозоре відомче законодавство з питань контролю вантажів, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України.

Треба відмітити, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена.

Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 9%, вартість основних виробничих фондів – 8%, кількість працюючих в галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни.

Беручи до уваги, що вже тривалий час транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, втручання держави в його діяльність є необхідним, зокрема шляхом розробки відповідної транспортної політики/концепції.

Маючи розгалужену транспортну інфраструктуру та знаходячись на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для сталого розвитку цієї галузі в рамках виваженої державної політики.

На жаль, розвиток ТДК у 2010-2011 рр. призупинився.

Робота підприємств та усіх суб’єктів дорожньо-транспортного комплексу у 2011 році порівняно з 2010 роком відзначається негативними тенденціями (рис. 1.1) падіння обсягів транспортування пасажирів і вантажів, що призвело до неякісного задоволення потреб населення і господарського комплексу України в перевезеннях.

Рис 1.1 Динаміка перевезення вантажів за видами транспорту, тис.тонн

За січень-жовтень 2011р. підприємствами галузі **перевезено 563,9** млн.т **вантажів**, що становить 73,4% від обсягу перевезень вантажів за аналогічний період 2010р.

**Вантажообіг** становив 305,2 млрд.ткм, що склало 72,4% від обсягу січня–жовтня 2010р. Вантажообіг залізничного транспорту знизився на 29,0%. На Львівській залізниці вантажообіг зменшився на 36,5%, Південно-Західній – на 32,8%, Південній – на 32,3%, Донецькій – на 28,1%, Придніпровській – на 27,5%, Одеській – на 21,3%.

Зменшення вантажообігу відбулося також на автомобільному транспорті (на 11,0%), авіаційному (на 12,4%), трубопровідному (на 26,7%), річковому (на 46,4%), морському (на 56,0%).

 Перевезення вантажів **залізницями** порівняно з січнем–жовтнем 2010р. зменшилися на 27,0%, у т.ч. відправлення вантажів – на 24,8%. Відправлення вантажів зменшилися на Одеській залізниці на 37,8%, Львівській – на 31,8%, Південно-Західній – на 30,2%, Придніпровській – на 23,8%, Донецькій – на 22,7%, Південній – на 13,6%.

Відправлення цементу знизилося на 43,3%, будівельних матеріалів – на 43,0%, хімічних і мінеральних добрив – на 37,5%, чорних металів – на 32,2%, лісових вантажів – на 30,5%, нафти і нафтопродуктів – на 22,7%, брухту чорних металів – на 22,1%, коксу – на 20,4%, залізної та марганцевої руди – на 20,1%, кам’яного вугілля – на 13,6%. Відправлення зерна та продуктів перемелу зросло на 31,9%.

Вітчизняний **морський та річковий** торговельний флот виконав перевезення вантажів у обсязі 8,1 млн.т, що на 52,9% менше від обсягу січня–жовтня 2010р. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту зменшилися на 58,5% від обсягів січня-жовтня 2010р., морського транспорту – на 45,1%. Закордонні перевезення вантажів морським транспортом скоротилися на 52,6%, річковим – на 42,4%. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зменшився на 15,1% і становив 133,0 млн.т. Переробка імпортних вантажів зменшилася на 49,1%, транзитних вантажів – на 22,0% та внутрішнього сполучення – на 59,6%. Переробка експортних вантажів зросла на 11,1%. Кількість оброблених суден – закордонних та іноземний фрахт – скоротилася на 22,5% і склала 13,9 тис. одиниць.

Підприємствами **автомобільного транспорту** (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за січень-жовтень 2011р. перевезено 114,8 млн.т вантажів, що на 27,4% менше від обсягу перевезень вантажів у січні–жовтні 2010р., та виконано вантажообіг у обсязі 27,5 млрд.ткм, який скоротився на 11,0%.

За 10 місяців 2011р. **авіаційним** транспортом перевезено 69,7 тис.т вантажів, що на 20,7% менше від обсягу січня–жовтня 2010р. Вантажообіг авіаційного транспорту склав 283,7 млн.ткм, що на 12,4% менше порівняно з січнем–жовтнем 2010р.

За січень-жовтень 2011р. **пасажирським транспортом** перевезено 6,1 млрд. пасажирів, виконано пасажирську роботу в обсязі 111,3 млрд.пас.км, що становить відповідно 87,9% та 89,2% від обсягів січня–жовтня 2010р.

**Залізничним** транспортом за січень-жовтень 2011р. відправлено 362,5 млн. пасажирів, що на 3,8% менше, ніж у січні–жовтні 2010р. Відправлення пасажирів зменшилися на Донецькій залізниці – на 7,3%, Південній – на 4,5%, Одеській – на 4,0%, Південно-Західній – на 3,6%, Львівській – на 2,3% та Придніпровській – на 2,1%.

Послугами **автомобільного** транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 3,4 млрд. пасажирів, що на 7,4% менше від обсягів перевезень пасажирів у січні–жовтні 2010р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зменшилися на 8,7%.

Перевезення пасажирів **морським** транспортом скоротилися на 15,8% від обсягів січня–жовтня 2010р. Підприємства м. Севастополя, які виконали 81,5% загальних обсягів морських перевезень пасажирів, зменшили перевезення пасажирів на 15,6%.

Закордонні морські перевезення пасажирів зменшилися на 3,5% порівняно з січнем–жовтнем 2010р. Підприємства Автономної Республіки Крим, які виконують майже всі морські закордонні перевезення (94,8%), зменшили перевезення пасажирів у січні–жовтні 2011р. на 3,0%. **авіаційним** транспортом перевезено 4,5 млн. пасажирів, що на 16,4% менше від обсягів авіаперевезень пасажирів у січні–жовтні 2010р.

Відповідно, паралельно із досить значним падінням показників галузі, за прогнозами очікується щорічне зростання попиту на транспорті послуги на 4-5%, з огляду на що обсяги перевезень вантажів у перспективі до 2020 року можуть зрости у 1,5-2 рази, пасажирів - у 1,3-1,5 рази.

На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Враховуючи це, слід відзначити основні проблеми, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, серед яких:

* нерегулярне та неефективне оновлення нормативно-правової бази, що регулює діяльність ТДК;
* недостатньо ефективна система управління і регулювання діяльності ТДК, високий рівень заполітизованості та корумпованості по всій вертикалі;
* недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
* низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;
* слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
* повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;
* недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
* відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону;
* низький рівень кадрової політики в галузі;
* неефективна та непрозора тарифна політика в галузі транспорту;
* неефективне використання державного майна в транспортній сфері.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на короткострокову, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

Таким чином, прискорення вирішення цих проблем має важливе значення не тільки для транспортної галузі, але і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Крім того, збільшується роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Транзитні можливості України визначаються, перш за все, як певна частка загальних пропускних спроможностей транспортної мережі. Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури здатні щороку перевозити залізницями більш ніж 1 млрд. т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн. т. вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. т. вуглеводнів (Рис. 1.2). З цих потужностей значна частка орієнтована на виконання транзитних функцій. Наявний транзитний потенціал України, за оцінками експертів, використовується на 70%, а на транспорті загального користування – на 50%.

Рис. 1.2 Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис.тонн за 2011р.

Наявні транспортні потоки оминають Україну на користь більш сприятливих умов перетинання кордонів та митного оформлення вантажів. Виграє той, хто проводить активну транзитну політику, що спрямована на розвиток потужностей інфраструктури транзиту, модернізацію рухомого складу, впорядкування процедури переміщення вантажів через кордони, впровадження сучасних технологій перевезень та інформаційного забезпечення.

У більш загальному плані всі причини, що призводять до зменшення транзитного потенціалу України та погіршення використання наявного, можна умовно класифікувати як причини техніко-економічного характеру і причини політичного та правового характеру.

До перших з них належать:

* відставання у темпах розбудови української частини мережі міжнародних транспортних коридорів;
* довготривала невизначеність з відновленням судноплавства між Дунаєм та Чорним морем в українській частині дельти цієї річки;
* низька якість транспортної мережі, перш за все - автомобільних доріг та обмежена швидкість транзитних перевезень, технічна недосконалість більшості елементів рухомого складу;
* відсутність комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування перевізників та електронного документообігу;
* численні перепони при виконанні міжнародних транзитних перевезень;
* недостатня ефективність заходів щодо збереження вантажів, криміногенна обстановка на дорогах, інші.

До другої категорії причин належать:

* невизначеність і недостатня послідовність чинного Уряду України щодо участі в міжнародних та регіональних економічних об’єднаннях;
* недостатня активність у приєднанні і виконанні міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів щодо транзитних перевезень;
* недосконалість і низька ефективність існуючих заходів з державної підтримки вітчизняних перевізників, особливо на морському та авіаційному транспорті, інші.

Ситуація з транзитом вантажів у контейнерах через територію України сьогодні загрозливо складна. Повністю втрачені такі колись стабільні вантажопотоки як індійський та алжирський імпорт на Росію. Вантажопотоки товарів широкого вжитку й електроніки з Кореї Росія переорієнтувала на Транссиб, зробивши цей залізничний маршрут більш привабливим за колишній варіант - морем і через Україну. Також втрачено і багато інших вантажопотоків.

Отже, одним з основних завдань є поетапна реалізація міжнародних вимог щодо застосування до транзитних вантажів більш простого і прискореного режиму їх контролю у пунктах пропуску через державний кордон України, обмеження ставок зборів за здійснення контролю вартості фактичних витрат на його проведення.

Потенційно, транспортна система країни спроможна забезпечити стале зростання транзитних перевезень. Проте, невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах.

З метою подолання зазначених проблем, державна політика у сфері міжнародного транзиту повинна ґрунтуватися на принципах забезпечення вільного, безпечного і безперешкодного пропуску товарів, пасажирів і транспортних засобів територією України, гарантії прав учасників транзиту, створення належних умов споживачам транзитних послуг та забезпечення ефективної організації логістичних процесів на транспорті.

 Транзитний потенціал сприймається фахівцями як один із основних факторів забезпечення економічного суверенітету держави, інструментом гарантування її безпеки.

Для залучення додаткових транзитних потоків необхідно запровадити стандарти якості, сервісу та часу транзитних перевезень, провести інвентаризацію транзитних маршрутів, розробити їхні паспорти та визначити "вузькі місця", ранжувати проекти розбудови міжнародних транспортних коридорів за ступенем їх готовності.

Підсумовуючи, можна сказати, що непрозора система прикордонного контролю, високі ставки зборів за проведення контролю та пов’язаних з ним операцій, існуюча процедура контрольно-перевірочних операцій та механізми оформлення документів на транзитні вантажі є одними з основних причин, що призвели до скорочення транзиту вантажів через Україну і продовжують стримувати його розвиток. Особливо це стосується автомобільних та контейнерних перевезень.

Крім того, потребує удосконалення робота з аналізу тенденцій на світових ринках транспортних послуг.

З огляду на це, підвищення ефективності і якості роботи будь-якого транспорту вимагає широкого використання досягнень науково-технічного прогресу, упровадження передових і вишукування нових, більш прогресивних форм і методів організації транспортного процесу і розробки інформаційних систем керування транспортом.

Отже, за умов ефективного управління на транспорті транзитні можливості нашої держави можуть забезпечити як економічний, так і соціальний її розвиток, так як транспортний комплекс України - це потужний потенціал, який має використовуватися в повному обсязі для добробуту нашого народу.

Ключове геополітичне становище України у забезпеченні найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні, наявність розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, незамерзаючих морських портів на Чорному, Азовському морях та в гирлі Дунаю визначають велику роль національного транспортного комплексу як інфраструктури не тільки зовнішньоекономічних зв’язків України, але й важливої складової глобальної транспортно-комунікаційної системи, яка забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі.

Загальний рівень розвитку транспортної інфраструктури України дозволяє внести у вирішення цієї проблеми суттєвий внесок. Однак, при цьому слід враховувати, що розширення попиту на перевезення всіма видами транспорту на світових ринках супроводжується більш високими вимогами до якості транспортних послуг.

За результатами досліджень англійського інституту "Рендел", щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. До облаштування транспортної інфраструктури висуваються високі вимоги з приведення її експлуатаційних характеристик до міжнародних стандартів, гармонізації правової бази, методів тарифного регулювання, транспортно-митних технологій тощо.

До ***пріоритетних напрямків з відновлення ТДК України***, його ***належного функціонування та подальшого розвитку*** слід віднести:

*На усіх видах транспорту:*

* створення належних прозорих умов для залучення інвесторів та роботи приватного сектору в транспортній галузі;
* ефективне та економічно-обґрунтоване розпорядження державним майном, оптимізація приватизаційних процесів;
* гнучка конкурентноздатна тарифна політика в транспортній галузі;
* введення мораторію на збільшення фінансового навантаження на галузі транспортно-дорожнього комплексу;
* удосконалення нормативно-правової бази в галузі транспорту, її адаптація до вимог європейського законодавства, зокрема, прийняття Законів України.
* будівництво сучасної придорожньої інфраструктури винесення вантажно-митних терміналів за межі великих міст України та здійснення митного оформлення вантажів протягом не більше 4-х годин;
	+ у податковій сфері – чітке виконання існуючого законодавства та відповідальність винних за несвоєчасне повернення ПДВ;
	+ вирішення питання в Уряді щодо відміни регулювання тарифів облдержадміністраціями на перевезення пасажирів у приміському та внутрішньо обласному сполученні;
	+ реалізація державної програми реконструкції аеропортів;
	+ організація швидкісного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів за рахунок її концентрації та маршрутизації, введення систем диспетчерського контролю;
	+ поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, створення єдиних транспортних вузлів надання пасажирських послуг (хабів), розвиток інтермодальних систем міжнародних перевезень;
	+ створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Азьмук, Л. Моделювання комбінаційних взаємозв’язків у системі «Витрати – Випуск»: проблеми та шляхи їх розв’язання [Текст] / Л. Азьмук // Стратегія економічного розвитку України. – 2006. – № 6. – С. 231–234.

2. Білобловський, С. Модель бюджетування операційних витрат на підприємстві [Текст] / С. Білобловський // Економіка. Фінанси. Право. – 2005. – № 8. – С. 7–15.

3. Бланк, И. О. Финансовый менеджмент [Текст] : Учебный курс / И. О. Бланк. – К.: Ника – Центр, Эльга, 2006. – 656 с. – ISBN 966-521-257-5.

4. Бланк, І. Фінансовий механізм управління ефективністю операційних витрат підприємства [Текст] / І. Бланк // Фінанси України. – 2000. – № 4. – С. 32–38.

5. Близнюк, Т. Методика определения постоянных затрат и практика ее использования / Т. Близнюк // Финансовый менеджмент. – 2006. – № 1. – С. 46–58.

6. Боброва, О. Переоцінка основних засобів та формування витрат підприємства за статтею «Амортизація» [Текст] / О. Боброва // Стратегія економічного розвитку України. – 2004. – № 4. – С. 267–272.

7. Гусева, И. Управление целевыми затратами [Текст] / И. Гусева // Финансы и кредит. – 2007. – № 14. – С. 39–49