

3 **Мюллер, Г.** Учет: международная перспектива : пер. с англ. / Г. Мюллер, Х. Гернон, Г. Миик. – 2-е изд., стереотип. – М. : Финансы и статистика, 1996. – 110 с.

4 Проблемы теории и методологии бухгалтерского учета, контроля и анализа : Международный сб. науч. работ. Вып. 2(17). – Житомир : ЖДТУ, 2010. – С. 142–151.

5 Санация предприятия в условиях кризиса : [монография] / В. С. Кивачук [и др.] ; под. общ. ред. В. С. Кивачука. – Брест : БГТУ, 2004. – 620 с.

6 **Соколов, В. Я.** Бухгалтерский учет: от истоков до наших дней : учеб. пособие для вузов / В. Я. Соколов. – М. : Аудит, ЮНИТИ, 1996. – 179 с.

*V. KIVACHUK, PhD, associate professor
Brest State Technical University*

FEATURES ANALYSIS OF ASSETS IN THE FINANCIAL REHABILITATION PREDPRIYAIYA

The paper considers the category of "assets" for purposes of economic analysis in the event of a bankruptcy threat and assessing the possibility financial rehabilitation initiation.

Получено 15.08.2011

**ISBN 978–985–468–805–3. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 4. Гомель, 2011**

УДК 656.2.003

*Л. В. КОЗЛОВА
Белорусский государственный университет транспорта*

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПРИРОДА СЕБЕСТОИМОСТИ РАБОТ И УСЛУГ ОРГАНИЗАЦИЙ ТРАНСПОРТА

Рассмотрены подходы различных авторов к определению понятий «затраты», «расходы», «издержки», «себестоимость перевозок» и «калькулирование себестоимости».

В условиях рыночной экономики организации работают на принципах самообеспечения расширенного воспроизводства за счет собственных источников. Одним из источников собственных средств, направляемых на дальнейшее развитие и совершенствование производства, является прибыль, получаемая организацией в процессе своей деятельности. Резервом роста прибыли и соответственно повышения рентабельности любого производства является снижение себестоимости его продукции (работ, услуг).

Себестоимость продукции (работ, услуг) служит одним из важнейших экономических показателей, характеризующих эффективность работы организации. Она является экономической категорией, связанной с существованием самостоятельных хозяйствующих субъектов в условиях товарно-денежных отношений и показывает, во что обходится организации производство и реализация продукции (работ, услуг).

Осмыслению экономической природы себестоимости и ее состава посвящены работы многих отечественных (Н. И. Базылев, В. Г. Гавриленко, А. Демко, А. В. Зонова, Е. В. Курьян, О. А. Левкович, П. В. Лещиловский, Л. Н. Нехорошева, П. Г. Никитенко, П. Я. Папковская, А. С., И. И. Полещук, О. С. Смолякова, А. Н. Соболевская, В. Я. Соколов, В. Фрунзе, Н. И. Ядевича, И. П. Якубова) и зарубежных (Ф. Беа, П. С. Безруких, М. А. Вахрушина, О. И. Волков, В. Я. Горфинкель, В. П. Грузинов, В. Е. Есин, А. И. Ильин, Е. Л. Кантор, А. Е. Карлик, Н. В. Колчина, В. Г. Лебедев, Г. М. Лисович, М. С. Мокий, П. П. Новиченко, А. С. Пелих, М. И. Плотницкий, К. А. Раицкий, Н. А. Сафронов, А. Яругова) авторов.

Вопросы состава и формирования себестоимости на железнодорожном транспорте рассматривались в трудах таких авторов как И. В. Белов, О. Г. Быченко, Н. Г. Винниченко, В. Г. Галабурда, А. Е. Гишман, В. Г. Гизатуллина, В. Ф. Данилин, А. И. Журавель, А. Г. Ковригин, Н. А. Клещ, Е. В. Ларионов, С. О. Лебедева, Д. А. Панков, Н. И. Силаев, Н. Г. Смехова, А. Ф. Сыцко, Е. Д. Хануков, А. С. Чудов, Л. Г. Чупейкина, А. М. Шульга.

В экономической литературе нет единого и однозначного определения себестоимости продукции (работ, услуг).

Так, П. П. Новиченко и И. М. Рендухов характеризуют себестоимость как «денежные затраты, необходимые для возмещения износа основных фондов, потребленных оборотных средств и расходов на заработную плату рабочим и служащим, связанным с изготовлением продукции, организацией и управлением производством, а также других затрат на ее производство и реализацию» [8].

Л. Н. Нехорошева, В. Я. Горфинкель, В. А. Швандер, В. Г. Гавриленко, П. Г. Никитенко и Н. И. Ядевич, под себестоимостью понимают «стоимостную оценку используемых в процессе производства продукции (работ, услуг) природных ресурсов, сырья, материалов, топлива, энергии, основных фондов, нематериальных активов, трудовых ресурсов, а также других затрат на ее производство и реализацию» [15, 16, 19].

А. И. Ильин, В. И. Станкевич, Л. А. Лобан определяют себестоимость как «суммарные затраты на производство и реализацию продукции, сгруппированные и сформированные в соответствии с требованиями действующего законодательства» [18].

Н. В. Колчина, Г. Б. Поляк, Л. М. Бурмистров характеризуют себестоимость как «денежное выражение затрат предприятия на производство продукции (работ, услуг), включающее в себя прямые затраты труда (заработную

плату), сырья, материалов, а также накладные расходы, связанные непосредственно с превращением сырья и материалов в готовую продукцию» [11].

А. А. Бачурин под себестоимостью понимает «стоимостную оценку затрат организации на производство и реализацию единицы продукции (услуги, работы)» [2].

И. В. Сергеев определяет себестоимость продукции как «выраженные в денежной форме текущие затраты предприятий на производство и реализацию продукции (работ, услуг)» [10].

И. И. Полещук, В. В. Терешина считают, что «себестоимость представляет собой плановые затраты, связанные с производством и реализацией продукции» [13].

Р. М. Царев, А. Д. Шишков, О. Г. Быченко и А. Ф. Сычко себестоимость определяют как «издержки предприятия на производство и реализацию продукции, выраженные в денежной форме» [4, 12].

В. А. Белобородов, А. П. Чечета и В. Т. Слабинский характеризуют себестоимость как «обособившиеся от категории стоимости издержки на потребленные средства производства и заработную плату для обеспечения из возникновения в процессе производства продукта» [7].

Таким образом, обзор подходов отечественных и зарубежных авторов к определению себестоимости продукции (работ, услуг) позволяет объединить их в две группы. Первая группа авторов определяет себестоимость как денежное выражение (или стоимостную оценку) **затрат** ресурсов на производство и реализацию продукции (работ, услуг). Второй подход основывается на том, что себестоимость – это **издержки** предприятия на производство и реализацию продукции (работ, услуг). При этом отдельные авторы в определении себестоимости в одном случае применяют термин «затраты», в другом – «издержки».

По нашему мнению нельзя приравнивать эти два разные понятия и для определения сущности себестоимости как экономической категории, характеризующей эффективность производственной деятельности, следует применять термин «затраты». Данное утверждение основывается на изучении существующих в отечественной и зарубежной специальной литературе подходов к понятиям «затраты» и «издержки».

Автор придерживается мнения, таких экономистов как В. В. Амосова, Н. Б. Антонова, Н. И. Базылев, С. В. Бичик, Н. В. Бокша, А. В. Бондарь, В. Я. Горфинкель, В. Д. Грибов, В. П. Грузинов, Г. М. Гукасьян, С. П. Гурко, А. С. Даморацкая, Л. Ф. Догиль, М. А. Зайцева, В. Г. Золотогоров, П. В. Лециловский, Г. А. Маховикова, М. Г. Муталимов, Л. Н. Нехорошева, А. С. Пелих, М. И. Плотницкий, К. А. Раицкий, В. С. Тонкович, В. А. Швандер, Г. А. Шмарловская, что под **издержками** следует понимать денежное выражение расхода факторов производства (или живого и овеществленного труда), необходимых для осуществления организацией своей производственной и реализа-

ционной деятельности. В данном случае к определению категории «издержки» применяется бухгалтерский подход.

«Экономикс» характеризует факторы производства как экономические ресурсы. Под экономическими ресурсами понимаются все природные, людские и произведенные человеком ресурсы, для производства товаров и услуг. Экономические ресурсы подразделяются на материальные и людские. К материальным ресурсам относятся земля, в том числе сырьевые материалы и капитал; к людским – труд и предпринимательская способность.

При этом уточняется, что в данном случае термин «капитал» не подразумевает деньги, которые ничего не производят, а следовательно, их нельзя считать экономическим ресурсом. Таким образом, экономическим ресурсом (фактором производства) выступает реальный капитал (инструменты, машины и другое производительное оборудование), деньги же (или финансовый капитал) таковым не являются, и, следовательно, издержки не включают в себя расход финансового капитала.

По мнению автора это и является основным отличием понятия «издержки» от понятия «затраты», так как под **затратами** на производство и реализацию продукции (работ, услуг) следует понимать денежное выражение расхода как экономических (факторов производства), так и финансовых ресурсов организации, непосредственно не участвующих в производстве и реализации.

Кроме того, при определении понятия «себестоимость» немаловажным является учет особенностей национального законодательства в данной области, на что обращают внимание лишь немногие авторы (А. И. Ильин, В. И. Станкевич, Л. А. Лобан). Необходимость данного тезиса объясняется тем, что не все понесенные организацией при производстве и реализации продукции (работ, услуг) затраты следует включать в ее себестоимость. Состав затрат, формирующих себестоимость продукции (работ, услуг) в той или иной стране (организации) определяется национальным законодательством, учитывающим экономическую политику государства, отраслевую принадлежность организации, род выпускаемой продукции (выполняемой работы, оказываемой услуги) и т. п.

Таким образом, с учетом вышеизложенного можно согласиться с мнением таких авторов, как А. И. Ильин, В. И. Станкевич, Л. А. Лобан, и предложить следующее определение себестоимости продукции (работ, услуг). **Себестоимость** продукции (работ, услуг) – стоимостная оценка используемых в процессе производства и реализации продукции (работ, услуг) экономических и финансовых ресурсов организации, состав и величина которых определены в соответствии с требованиями действующего законодательства.

Данное определение, по нашему мнению, наиболее точно раскрывает

сущность рассматриваемого показателя, как экономической категории, характеризующей с учетом национальных особенностей эффективность внутренних производственных отношений.

Вся деятельность организаций железнодорожного транспорта направлена на выполнение основной работы – осуществление перевозочного процесса и соответственно основным видом продукции является перевозка. Поэтому основным показателем себестоимости, рассчитываемым на железнодорожном транспорте, является себестоимость перевозки. В экономической литературе также нет четкого и однозначного определения данного показателя.

Так И. В. Белов, А. Е. Гибшман и В. Г. Галабурда определяют себестоимость перевозок как «величину эксплуатационных расходов, приходящихся на единицу перевозок» [20].

А. М. Шульга, под себестоимостью перевозок понимает «величину текущих затрат на единицу перевозок» [15].

В большой экономической словаре, выпущенном под редакцией А. Н. Азрилияна, себестоимость перевозок характеризуется как «затраты на транспортировку грузов (продукции), связанные со спецификой работы того или иного вида транспорта».

А. И. Журавель при определении себестоимости используется сразу два понятия «текущие затраты» и «эксплуатационные расходы»: «себестоимость перевозок – текущие затраты (эксплуатационные расходы), приходящиеся на единицу перевозок (продукции, работы)» [6].

Для формулировки определения, наиболее полно и точно отражающего экономическую сущность себестоимости железнодорожных перевозок, необходимо разобраться в смысле, закладываемом экономистами–железнодорожниками в термин «эксплуатационные расходы».

Железнодорожный транспорт, как и любой другой вид транспорта, является фондоемкой отраслью экономики и сущность его производственной деятельности заключается в эксплуатации транспортных средств, оборудования, машин и механизмов с целью осуществления перевозки. Поэтому деятельность, направленная на осуществление перевозок пассажиров, грузов, багажа и почты, называется эксплуатационной, а расходы на ее осуществление – эксплуатационными.

В специальной экономической литературе различные авторы в понятие «эксплуатационные расходы» закладывают одинаковый смысл. Их трактовки отличаются лишь терминами, используемыми при этом.

Так М. Н. Витченко и А. М. Шульга характеризуют эксплуатационные расходы как «текущие затраты ... на перевозку (по выполнению перевозок) грузов, пассажиров, багажа и почты» [14].

А. С. Чудов, О. Г. Быченко и А. Ф. Сыцко под эксплуатационными расходами понимают «текущие затраты железных дорог, необходимые для обеспечения производственного процесса в данном периоде» [4].

Н. Г. Винниченко, А. Г. Ковригин, Н. Я. Клещ, Е. В. Ларионов, Н. И. Си-лаев определяют эксплуатационные расходы железных дорог как «общую величину их затрат в ценностном, денежном выражении на выплату заработной платы и потребленные средства производства для осуществления железнодорожных перевозок».

В. Г. Гизатуллина придерживается мнения, что «эксплуатационными расходами называются текущие расходы железной дороги, связанные с осуществлением перевозочного процесса (перевозка грузов, пассажиров, багажа и почты)» [5].

Основное различие в приведенных трактовках эксплуатационных расходов состоит в применении понятий «затраты» и «расходы».

В современной отечественной и зарубежной экономической теории бы-туют схожие мнения по поводу определения категории «расходы», отличающиеся лишь формулировками. Обзор подходов различных авторов к опре-делению сущности расходов (приложение) позволяет объединить их в две группы.

Авторы первой группы формулируют понятие «расходы» как уменьше-ние экономических выгод (средств предприятия) в результате выбытия акти-вов и (или) увеличение (возникновение) обязательств, приводящее к умень-шению капитала предприятия, за исключением уменьшения вкладов по ре-шению собственников имущества.

Ко второй группе можно отнести авторов, утверждающих, что расходы – это часть затрат, понесенных организацией за определенный период и (или) соответствующих полученному доходу.

По нашему мнению, авторы первой группы формулируют свои опреде-ления с точки зрения бухгалтерского подхода. В них четко не отражается отличие понятия «расходы» от понятия «затраты». Авторы же второй груп-пы характеризуют категорию «расходы» с экономических позиций и обра-щают внимание на то, что затраты, понесенные организацией, становятся расходами только лишь в сопоставлении с полученными за аналогичный период доходами.

При этом в Инструкции по бухгалтерскому учету «Расходы организации» законодательно утверждено, что затраты представляют собой «стоимостную оценку ресурсов, потребленных организацией в процессе производства и реализации товаров, продукции, выполнения работ, оказания услуг», а под расходами организации следует понимать «уменьшение экономических вы-год в результате выбытия активов (денежных средств, иного имущества) и (или) возникновения обязательств, приводящее к уменьшению собственных источников организации, за исключением уменьшения вкладов по решению участников (собственников имущества)» [1].

На основании вышеизложенного соотношение понятий «издержки», «затраты» и «расходы» можно представить следующим образом (рисунок 1).

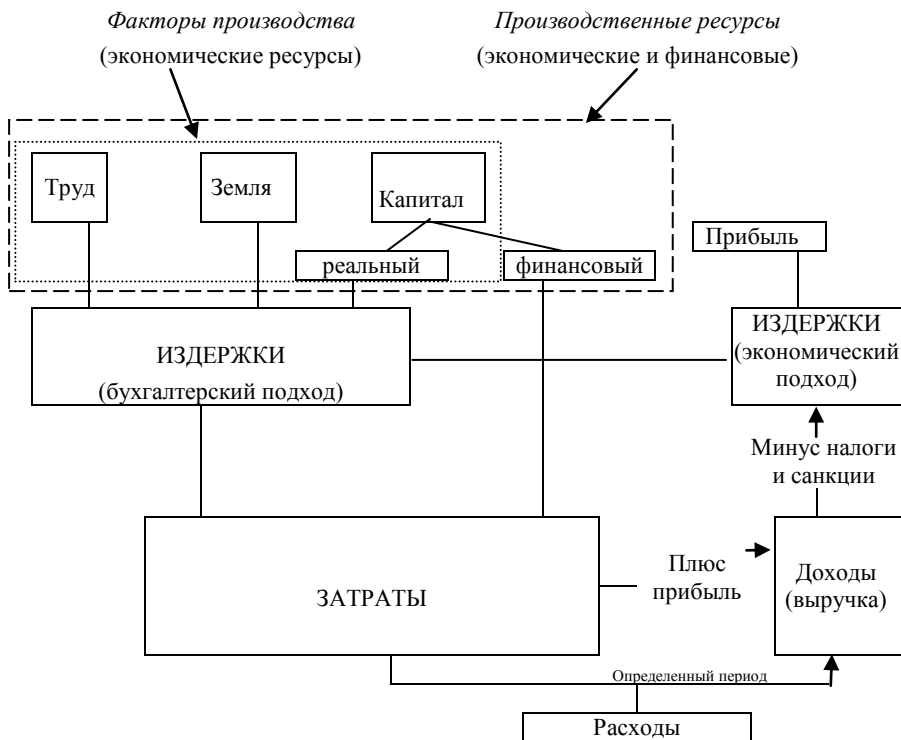


Рисунок 1 – Соотношение понятий «издержки», «затраты», «расходы»

Из рисунка 1 следует, что понятие «затраты» шире, чем понятие «издержки», так как последние отражают расход только экономических ресурсов организации, затраты же помимо издержек включают и расход финансовых ресурсов. Расходы представляют собой часть затрат, ограниченных рамками отчетного периода и соответствующие полученному за данный период доходу, т. е. это та часть затрат организации, которые соответствуют произведенной и реализованной за определенный период продукции. Затраты становятся расходами в тот момент, когда будет реализована продукция, на производство и реализацию которой были понесены эти затраты. Расходы отчетного периода на производство и реализацию продукции могут быть меньше затрат или равны им. Расходы будут меньше, если будет реализована не вся произведенная за период продукция, а равными –

в том случае, если объем реализации продукции будет равен объему ее выпуска.

Так как на железной дороге, как и в любых других организациях, выполняющих работы и оказывающих услуги, момент осуществления перевозки (производства работы, услуги) совпадает с моментом ее реализации, т.е. момент формирования затрат совпадает с моментом получения доходов, то целесообразно понятия «затраты» и «расходы» относительно организаций железнодорожного транспорта считать эквивалентными. На основании этого можно предложить следующее определение эксплуатационных расходов.

Эксплуатационные расходы железнодорожного транспорта – это денежное выражение расхода экономических и финансовых ресурсов организаций железнодорожного транспорта на осуществление процесса перевозок грузов, пассажиров, багажа, почты и сопутствующих им операций.

С учетом предложенных определений эксплуатационных расходов и себестоимости продукции (работ, услуг) можно сформулировать определение себестоимости железнодорожных перевозок.

Себестоимость перевозок – стоимостная оценка используемых в процессе осуществления процесса перевозок грузов, пассажиров, багажа, почты и сопутствующих им операций экономических и финансовых ресурсов железной дороги, приходящихся на единицу перевозок (работ, услуг), состав и величина которых определены в соответствии с требованиями действующего законодательства.

Калькулирование себестоимости работ и услуг вообще и на железнодорожном транспорте в частности является объективно необходимым процессом при организации и управлении производством, а также определении резервов снижения затрат на различных участках производства. Полученные в результате калькулирования показатели себестоимости работ и услуг – это основа для обоснования цен и расчета рентабельности отдельных видов продукции.

В экономической литературе нет единого определения понятия «калькулирование себестоимости работ (услуг)». Так, например, Л. Н. Нехорошева под «калькулированием себестоимости продукции (работ, услуг)» понимает «расчет себестоимости единицы продукции (работ, услуг)» [16].

В. Г. Гизатуллина под «калькулированием себестоимости» подразумевает «систему измерения затрат на производство продукции и является расчетным процессом по установлению величины требуемого показателя себестоимости продукции, способствующим более широкому внедрению экономических методов управления производством» [5].

П. П. Новиченко и И. М. Рендухов определяют «калькулирование себестоимости продукции (работ, услуг)» как «совокупность способов, используемых для исчисления себестоимости всего выпуска и единицы отдельных видов продукции (работ, услуг) по установленной номенклатуре затрат, месту

их возникновения (производству, цеху и т. п.) и по предприятию в целом» [8].

К. А. Раицкий же рассматривает «калькулирование себестоимости продукции (работ, услуг)» как «способ группировки затрат и определение себестоимости всего объема товарной продукции и ее отдельных видов по статьям расходов, производственной и полной» [9].

А. Е. Л. Кантор характеризует «калькулирование себестоимости продукции (работ, услуг)» как «совокупность приемов исчисления себестоимости единицы вырабатываемой предприятием продукции (работ, услуг)» [18].

Из различных определений понятия «калькулирование себестоимости работ и услуг», представленных отечественными и зарубежными авторами, можно сделать вывод, что под данным термином они понимают всю совокупность приемов и способов исчисления себестоимости общего выпуска и единицы отдельных видов продукции (работ, услуг).

Однако, на выбор приемов и способов исчисления себестоимости работ и услуг влияют различные экономические, технологические и политические факторы. В этой связи наибольшую значимость приобретает применение понятия «экономический механизм формирования себестоимости», которое шире понятия «калькулирование себестоимости работ (услуг)». Под экономическим механизмом формирования себестоимости работ (услуг), на наш взгляд, следует понимать часть системы управления затратами на выполнение работ (услуг), включающую методы и способы калькулирования себестоимости работ (услуг), экономические рычаги и инструменты, а также правовое, методическое, информационное и организационное обеспечение процесса калькулирования. Наглядно состав экономического механизма формирования себестоимости представлен на рисунке 2.

Методы и способы калькулирования себестоимости работ (услуг) определяются в основном целями расчетов, особенностями технологии производства, объемом производства, номенклатурой выполненных работ (оказанных услуг) и организацией производства.

Экономические рычаги и инструменты представляют собой приемы воздействия на механизм формирования себестоимости. К ним относятся применяемая методика распределения косвенных расходов, используемые методы расчета амортизационных отчислений, ставки налогов, порядок расчета арендной платы, производительность труда и т. п.

Правовое обеспечение функционирования экономического механизма формирования себестоимости включает законодательные акты, постановления, приказы и другие правовые документы органов управления, регламентирующие состав затрат, порядок калькулирования себестоимости работ (услуг) и расчет ее составляющих.



Рисунок 2 – Составные элементы экономического механизма формирования себестоимости работ (услуг)

Методическое обеспечение функционирования экономического механизма формирования себестоимости составляют инструкции, нормативы, нормы, методические указания и рекомендации и т.п., с помощью которых осуществляется калькулирование себестоимости работ (услуг).

Информационное обеспечение функционирования экономического механизма формирования себестоимости представляет собой различного рода техническую, экономическую, финансовую и иную информацию, используемую при калькулировании себестоимости работ (услуг).

Организационное обеспечение процесса калькулирования себестоимости работ (услуг) включает систему отделов и служб организации, занятых сбором, обработкой и анализом данных о затратах на производство работ (услуг), а также формированием их себестоимости.

На наш взгляд в условиях современной экономической ситуации совершенствованию должен подвергаться не только процесс непосредственного калькулирования себестоимости работ и услуг организаций транспорта, а все составляющие экономического механизма ее формирования. Это позволит наиболее грамотно обосновать величину показателя себестоимости работы (услуги) и ее снижение, которое во многом определяет прибыльность, финансовую устойчивость и платежеспособность транспортной организации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Об утверждении инструкции по бухгалтерскому учету «Расходы организации» : постановление Министерства финансов Республики Беларусь, 26.12.2003, № 182 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "Юр-Спектр". – Минск, 2011.
- 2 Анализ производственно—хозяйственной деятельности автотранспортных организаций : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А. А. Бачурин ; под ред. З. И. Аксеновой. – М. : Издат. Центр «Академия», 2004. – 320 с.
- 3 Большой экономический словарь / Под ред. А. Н. Азрилияна. – 5-е изд., доп. и перераб. – М. : Институт новой экономики, 2002. – 1280 с.
- 4 **Быченко, О. Г.** Экономика железнодорожного транспорта : учеб. пособие / О. Г. Быченко, А. Ф. Сышко. – Гомель : БелГУТ, 2001. – 119 с.
- 5 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина. – Гомель : БелГУТ, 2002. – 290 с.
- 6 **Журавель, А. И.** Себестоимость железнодорожных перевозок / А. И. Журавель. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.
- 7 Калькуляция себестоимости продукции в промышленности : учеб. пособие / В. А. Белодорова [и др.] – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Финансы и статистика, 1989. – 279 с.
- 8 **Новиченко, П. П.** Учет затрат и калькулирование себестоимости продукции в промышленности : учеб. / П. П. Новиченко, И. М. Рендухов. – М. : Финансы и статистика, 1992. – 224 с.
- 9 **Раицкий, К. А.** Экономика организации (предприятия) : учеб. / К. А. Раицкий. – 4-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2003. – 1012 с.
- 10 **Сергеев, И. В.** Экономика предприятия : учеб. пособие / И. В. Сергеев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Финансы и статистика, 2003. – 304 с.
- 11 Финансы организаций (предприятий) : учеб. для вузов / Н. В. Колчина [и др.]; под ред. проф. Н. В. Колчиной. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 368 с.
- 12 **Царев, Р. М.** Экономика промышленных предприятий транспорта : учеб. для вузов / Р. М. Царев, А. Д. Шишков. – М. : Транспорт, 1997. – 254 с.
- 13 Ценообразование : учеб. / И. И. Полещук [и др.] ; под общ. ред. И. И. Полещук. – Минск : БГЭУ, 2001. – 303 с.
- 14 **Шульга, А. М.** Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. для вузов ж.-д. трансп / А. М. Шульга, Н. Г. Смехова. – М. : Транспорт, 1985. – 279 с.
- 15 Экономика. Большой энциклопедический словарь. Том II. К–Р. Серия: «Библиотека высшего управленческого персонала» / В. Г. Гавриленко [и др.]. – Минск : ООО «Право и экономика», 2002. – 832 с.
- 16 Экономика предприятия : учеб. пособие / Л. Н. Нехорошева [и др.]; под общ. ред. Л. Н. Нехорошевой. – Минск : Выш. шк., 2003. – 383 с.
- 17 Экономика предприятия : учеб. пособие / А. И. Ильин [и др.]; под общ. ред. А. И. Ильина. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Новое знание, 2005. – 698 с.
- 18 Экономика предприятия / под ред. Е. Л. Кантора. – СПб. : Питер, 2003. – 352 с.
- 19 Экономика предприятия : учеб. для вузов / под ред. проф. В. Я. Горфинкеля, проф. В. А. Швандара. – 4-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ–ДАНА, 2004. – 670 с.

20 Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов / И. В. Белов [и др.] ; под ред. Е. Д. Ханукова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1979. – 544 с.

L. KOZLOVA

Belarusian State University of Transport

ECONOMIC NATURE OF TRANSPORT WORKS AND SERVICE COST

The approaches of different authors to the definition of "cost", "expenditure", "cost", "transportation costs" and "cost calculation" are considered.

Получено 20.10.2011

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 4. Гомель, 2011**

УДК 656.224.003

Н. М. КОЛЕСНИКОВА, д-р экон. наук, профессор

О. В. ПОЗНЯКОВА

*Государственный экономико-технологический университет транспорта
(г. Киев)*

ОПЕРАЦИОННО-ПРОСТРАНСТВЕННО-ВРЕМЕННАЯ ПАРАДИГМА – СОВРЕМЕННАЯ МОДЕЛЬ ФОРМИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В статье рассматриваются вопросы определения себестоимости железнодорожных перевозок с целью обоснования научного подхода к реализации операционно-пространственно-временной парадигмы формирования себестоимости на основе организационно-матричного метода, что позволит в структуре себестоимости перевозки пассажиров отобразить поэлементно расходы по месту их возникновения, возможным участникам перевозочного процесса, операциям технологического процесса.

Действующее в Украине законодательство, касающееся ценообразования на услуги и работы субъектов, занимающих на рынке монопольное положение, имеет существенные недостатки – на законодательном уровне закреплено, что основу цены на продукцию монополистов составляет себестоимость. При таком подходе к ценообразованию регулирующим органам проще отслеживать изменение цен у предприятий-монополистов, а также и при таком подходе регулирующие органы имеют все основания для анализа себестоимости продукции предприятий-монополистов.