**Карлова Ірина Олександрівна. Формування системи управління прямими виробничими витратами на автотранспортних підприємствах : дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Національний транспортний ун-т. - К., 2006**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Карлова І.О. Формування системи управління прямими виробничими витратами на автотранспортних підприємствах. – Рукопис.**  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами. Національний транспортний університет. Київ, 2006.  Дисертація присвячена розробці методів і моделей планування і контролю прямих виробничих витрат на перевезення вантажів для забезпечення конку-рентноздатності автотранспортних підприємств. Оперативне планування витрат за замовленнями поставлено у залежність від цінової кон’юнктури ринку транспортних послуг, потреб інвестиційної стратегії на плановий період у коштах із власних джерел фінансування та забезпечує платоспроможність підприємства на прийнятному рівні. Модель контролю витрат передбачає визначення пофакторних відхилень фактичних витрат за окремими їх елементами від запланованих і ранжування факторів за мірою впливу на собівартість перевезень, що дасть можливість виявити резерви скорочення витрат по кожному окремому водієві. | |
| |  | | --- | | У дисертаційній роботі наведене теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової задачі управління прямими виробничими витратами на перевезеннях вантажів, що полягає у розробці теоретичних положень та практичних рекомендацій, спрямованих на забезпечення конкурентноспроможності автотран-спортних підприємств на ринку транспортних послуг.  За результатами проведеного дослідження зроблені наступні висновки:   1. Встановлено, що діючий на підприємствах механізм управління витратами практично не змінився з часів адміністративно-командної економіки і навіть набув негативних рис, а саме: окремі автотранспортні підприємства не планують собівартість, у результаті чого управління нею втратило цільову спрямованість. Відсутність науково-обґрунтованого механізму управління витратами є однією з провідних причин високої собівартості послуг та низької їх рентабельності: для отримання однієї гривні чистого доходу прибуткові вантажні автотранспортні підприємства витрачають у середньому 95 98 коп., збиткові відшкодовують втрати за рахунок амортизаційних відрахувань, тобто втрачають власне джерело фінансування інвестиційної діяльності. 2. Обгрунтована доцільність реформування діючої системи управління витратами в рамках управлінського обліку. Історичне дослідження управлінського обліку як науки дозволило виділити п’ять етапів його розвитку:   *зародження облікової думки* (початок XV століття – кінець XVIII століття);  *зародження управлінського обліку* (початок XIX – перше десятиріччя XX століття) шляхом створення вчення про облік витрат і калькуляцію;  *формування управлінського обліку* (перше десятиріччя XX – середина XX століття) як методу внутрішньогосподарського обліку витрат;  *розвиток управлінського обліку* (середина XX – останнє десятиріччя XX століття) шляхом перетворення його на інструмент прийняття поточних управлінських рішень;  *інтеграція управлінського обліку в методи стратегічного управління* (останнє десятиріччя XX – початок XXI століття).   1. Уточнено поняття управлінського обліку як системи управління окупленими і неокупленими витратами, пов’язаними з усіма видами звичайної діяльності підприємства та його підрозділів. 2. Розроблено динамічну модель витрат господарської діяльності, яка характеризує рух витрат протягом усього їх життєвого циклу на підприємстві: з моменту виникнення до моменту повного або часткового відшкодування. Модель дозволила виділити три класифікаційні ознаки витрат: за рівнем забезпечення економічних вигод; за строками відшкодування; за видами господарської діяльності. За розробленою класифікацією структурована система управлінського обліку, в якій виділено підсистеми управління капітальними і фінансовими інвестиціями, запасами, витратами основної, іншої операційної та фінансової діяльностей і загальногосподарськими витратами. 3. На рівні оперативного управління прямими виробничими витратами обгрунтована доцільність використання в якості калькуляційної одиниці замовлення, що дає можливість визначити ідентифіковану, а не середню собівартість одиниці послуг. Для порівняння собівартості різних замовлень може бути розрахована собівартість ткм, автомобіле-години та ін. 4. Доведено доцільність планування прямих виробничих витрат за замовленнями на таких методичних засадах:   метою планування є забезпечення конкурентноздатних транспортних послуг, що реалізується за рахунок прибутковості основної діяльності на рівні потреб інвестиційної стратегії та підтримки платоспроможності автотранспортних підприємств в межах параметрів кредитної політики;  критерієм прийняття планових рішень, що спрямовані на забезпечення прибутковості основної діяльності, є від’ємне або нульове значення відхилення планової собівартості від цільової;  забезпеченню платоспроможності підприємства на прийнятному рівні сприяє введення обмежень щодо черговості розгляду замовлень та порядку розрахунків за ними.  У відповідності із вказаними методичними засадами розроблена модель оперативного планування собівартості перевезення вантажів.   1. Запропонована концепція контролю прямих виробничих витрат, що базується на таких положеннях:   за допомогою взаємопов’язаних агрегатних індексів визначається пофак-торне відхилення фактичних витрат від запланованих за окремими їх елементами;  в якості факторів розглядаються складові функціональних моделей, за яки-ми розраховуються планові значення елементів витрат;  оскільки контроль базується на діючій системі бухгалтерського обліку повних фактичних витрат, то відхилення визначаються за підсумками роботи за місяць по кожному водієві, а не замовленню.  Згідно з концепцією розроблена модель контролю прямих витрат на вантажних перевезеннях.   1. За результатами імітаційного експерименту, проведеного на базі моделі планування прямих виробничих витрат, доведено, що:   найбільший вплив на ефективність погодинних перевезень справляє ціна палива: при зменшенні її на 1 % маржинальна рентабельність збільшується на 21,7 %. Одначе можливості скорочення витрат за рахунок цього чинника обмежені через незначну його варіацію (5,7 %) за умов стабільності ринку нафтопродуктів;  відчутно впливає на рентабельність економія паливно-мастильних мате-ріалів і, в першу чергу, палива. При скороченні його витрат на 1 %, маржинальна рентабельність збільшується на 7,4 %. Міра мінливості питомих витрат палива порівняно з його ціною є вищою (10,2 %);  значно менше змінюється рентабельність під впливом економії інших матеріальних ресурсів: лише на 0,05 % збільшується рентабельність при скороченні питомих витрат запасних частин на 1 % і на 0,28 % при аналогічному скороченні витрат на відновлення і ремонт автомобільних шин. Коефіцієнт варіації цих показників становить відповідно 35,1 % та 11,6 %;  певні можливості підвищення ефективності роботи автотранспортного підприємства криються у зростанні продуктивності праці водіїв. Зниження трудомісткості замовлення на 1 %, призводить до збільшення маржинальної рента-бельності на 1,7 %;  і, насамкінець, скорочення непрямих витрат на гривню прямих на 1% забезпечує зростання рентабельності витрат на 1,3 %.   1. Одержані результати дослідження можуть бути рекомендовані до впровадження на автотранспортних підприємствах, що працюють на ринку вантажних перевезень, як засіб збільшення прибутковості послуг, забезпечення платоспроможності підприємств, а отже, підвищення їх конкурентноздатності | |