**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
 |

 |