

ОБГРУНТУВАННЯ ЦІНИ ПРИДБАННЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ ВІТЧИЗНЯНОГО ВИРОБНИЦТВА З УРАХУВАННЯМ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ

*Каменева Н.М., к.е.н., доцент,
Калабухіна М.Ю., студентка (УкрДАЗТ)*

У статті викладено теоретичні та практичні положення обґрунтування ціни придбання перспективного тягового рухомого складу вітчизняного виробництва на основі систематизації та оцінки складових вартості його життєвого циклу у відповідності до умов експлуатації та з урахуванням економічних інтересів як її виробника, так і користувача. Такий підхід може бути застосованим для техніко-економічного дослідження інноваційних рішень.

Ключові слова: *тяговий рухомий склад, оновлення, життєвий цикл, вартість життєвого циклу, лімітна ціна, рекомендована ціна, економічний ефект.*

Актуальність теми. Згідно з "Комплексною програмою оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки", яку введено в дію наказом Міністерства транспорту та зв'язку від 14 жовтня 2008 р. №1259, сумісним з European Bank проектом оновлення рухомого складу Укрзалізниці за контрактом С19236/FRB-2008-06-01, "Стратегією розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року", яку схвалено розпорядженням кабінету міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р у найближчій перспективі однією з першочергових проблем Укрзалізниці стає оновлення тягового рухомого складу. Оновлення тягового рухомого складу викликає у користувача практичну проблему визначення ціни придбання нових зразків техніки. Рівень ціни повинен забезпечити споживачу отримання економічного ефекту протягом життєвого циклу.

Підвищення ціни придбання тягового рухомого складу забезпечує зростання економічного ефекту для виробника та його зменшення для користувача. Тому вирішення практичної проблеми вибору ціни оновлення залізничної техніки для користувача є вельми актуальною.

Огляд досліджень. Для техніко-економічного обґрунтування доцільності проектування, виробництва і застосування, а також для встановлення договірних цін на нову техніку використовується лімітна (гранична для споживача) ціна [1, 2, 3, 4].

Лімітна ціна на нову техніку це ціна, при якій споживач не одержує вигаду у вартості її життєвого циклу в порівнянні з базовою (замінюваною) технікою, тобто це така ціна нового виробу, перевищення якої робить економічно недоцільним його використання.

Для визначення граничного рівня ціни розраховується значення корисного економічного ефекту, який може бути отриманий споживачем протягом життєвого циклу нового тягового рухомого складу при його використуванні замість базового. Величина корисного ефекту і лімітна ціна, відповідно, визначаються на основі зіставлення складових вартості життєвого циклу порівнюваних об'єктів.

У складі корисного ефекту враховується зміна вартості життєвого циклу в частині експлуатаційних витрат і супутніх одноразових витрат.

Лімітна ціна визначається споживачем (замовником) на основі розрахунку прогнозованої величини корисного ефекту і не може служити підставою для встановлення оптових цін на продукцію підприємств, що проводять новий тяговий рухомий склад для залізничного транспорту, які розраховуються по статтях витрат відповідно до конкретних умов виробництва. Лімітна ціна визначає той граничний рівень вартості нової техніки, при якому споживачу (залізничному транспорту) забезпечується мінімальний корисний ефект в порівнянні із замінюваною технікою або аналогом.

Порядок встановлення лімітних (граничних) цін:

а) вибирається базовий технічний засіб, з яким порівнюється нова техніка. За базову приймається аналогічна по функціональному призначенню краща вітчизняна або зарубіжна замінювана техніка;

б) визначаються техніко-економічні параметри нового технічного засобу і порівнюються з відповідними параметрами базового.

Найважливішими техніко-економічними параметрами тягового рухомого складу є:

потужність і сила тяги, конструкційна швидкість, питома витрата паливно-енергетичних ресурсів, тривалість і структура ремонтного циклу, вартість кожного виду ремонту і обслуговування, термін служби з урахуванням морального зносу і т.п.

Детальний перелік техніко-економічних параметрів, необхідних для розрахунку граничних (лімітних) цін, визначається видом продукції, її призначенням і сферою застосування;

в) на основі конструктивних параметрів і експлуатаційних показників визначаються:

- середньорічна продуктивність;
- річні експлуатаційні витрати при використуванні базового і нового технічного засобу;
- додаткові капітальні вкладення, пов'язані з придбанням (створенням) нового технічного засобу;

г) визначається корисний ефект від застосування в експлуатації нової техніки;

д) розраховується гранична (лімітна) ціна нового технічного засобу.

Мета статті. Метою статті є виклад теоретичних та практичних положень обґрунтування ціни придбання перспективного тягового рухомого складу вітчизняного виробництва на основі систематизації та оцінки складових вартості його життєвого циклу у відповідності до умов експлуатації та з урахуванням економічних інтересів як її виробника, так і користувача.

Основний текст статті. Життєвий цикл тягового рухомого складу уявляє собою період часу T від початку фінансування розробки проекту зі створення нових зразків техніки $t_{\text{поч.}}$ і до кінця терміну їх служби $t_{\text{к}} = t_{\text{поч.}} + T$. Цей період можна розділити на три основні етапи.

Перший етап включає дослідження та підготовку вимог до перспективного типу тягового рухомого складу та до конкретної нової серії, попереднє визначення полігону її використання та прогнозування необхідної кількості.

Другий етап життєвого циклу уявляє собою час використання тягового рухомого складу на лінії, його технічне обслуговування, поточний та капітальний ремонт, а також модернізацію.

Третій етап життєвого циклу – це вилучення тягового рухомого складу з експлуатації та його утилізація.

Вартість життєвого циклу тягового рухомого складу уявляє собою суму усіх витрат – одноразових та поточних – на цих етапах (рис. 1) і визначається з урахуванням коефіцієнта дисконтування α_t за формулою

$$LCC_T = \sum_{t_{\text{поч.}}}^{t_{\text{поч.}}+T} (K_t \cdot \alpha_t + I_t \cdot \alpha_t - L_t \cdot \alpha_t) \quad (1)$$

де K_t - одноразові витрати при виробництві (використанні) нової техніки у рік t життєвого циклу, грн;

I_t - поточні витрати при виробництві (використанні) нової техніки у рік t життєвого циклу, грн;

L_t - залишкова вартість (ліквідаційне сальдо) основних фондів, що вибувають у рік t життєвого циклу, грн.

Враховуючи, що вартість одноразових та поточних витрат першого етапу життєвого циклу відображається в ціні тягового рухомого складу, формула (1) для тягової одиниці приймає вид

$$LCC_T = \sum_{t_{\text{п}}}^{t_{\text{п}}+T^{\text{к}}} (\Psi_{t_{\text{п}}}^{\text{TPC}} \cdot \alpha_{t_{\text{п}}} + \Psi_t^{\text{KP}} \cdot \alpha_t + \Psi_t^{\text{M}} \cdot \alpha_t + I_t \cdot \alpha_t) - L_{t_{\text{п}}+T^{\text{к}}} \cdot \alpha_{t_{\text{п}}+T^{\text{к}}}, \quad (2)$$

де $t_{\text{п}}$ – рік придбання тягової одиниці;

$T^{\text{к}}$ – після продажна тривалість життєвого циклу тягової одиниці, роки;

$T^{\text{б}}$ – тривалість етапу виробництва одиниці тягового рухомого складу, роки.

Приймаючи, що $\alpha_{t_{\text{п}}} = 1$, отримуємо

$$LCC_T = \Psi_{t_{\text{п}}}^{\text{TPC}} + \sum_{t_{\text{п}}}^{t_{\text{п}}+T^{\text{к}}} (\Psi_t^{\text{KP}} \cdot \alpha_t + \Psi_t^{\text{M}} \cdot \alpha_t + I_t \cdot \alpha_t) - L_{t_{\text{п}}+T^{\text{к}}} \cdot \alpha_{t_{\text{п}}+T^{\text{к}}} \quad (3)$$

Позначимо після продажні витрати користувача, як вартість етапу експлуатації життєвого циклу тягової одиниці

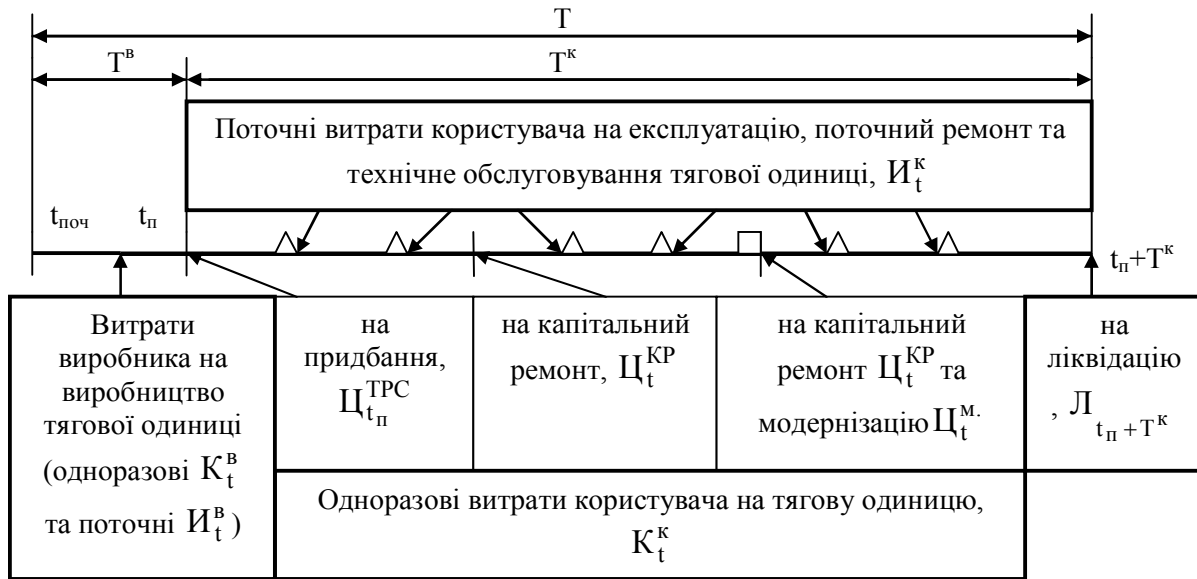


Рисунок 1 – Складові вартості життєвого циклу одиниці тягового рухомого складу залізниць України

$$LCC_{T^k}^{\Pi} = \sum_{t_n}^{t_n+T^k} (C_t^{KP} \cdot \alpha_t + C_t^M \cdot \alpha_t + I_t \cdot \alpha_t) \cdot \quad (4)$$

Тоді

$$LCC_T = C_{t_n}^{TPC} + LCC_{T^k}^{\Pi} - L_{t_n+T} \cdot \alpha_{t_n+T^k} \cdot \quad (5)$$

Розрахунки вартості життєвого циклу одиниці тягового рухомого складу можуть використовуватися для обґрунтування ціни придбання перспективної залізничної техніки вітчизняного виробництва. Це впливає з того, що оскільки інтегрований економічний ефект застосування тягової одиниці являє собою перевищення результатів над сукупними витратами, то він може бути розкладений на дві складові частини, одна з яких являє перевищення результатів над витратами у сфері виготовлення тягової одиниці, а друга – перевищення результатів над витратами у сфері її використання, що впливає з поняття економічного ефекту. Ці складові можна трактувати як ефект у сфері виробництва (E^b) і ефект у сфері використання нової техніки (E^k) [5, 6, 7].

Для того, щоб кожна з цих сфер (як виробник, так і користувач) була економічно зацікавлена в виробництві та придбанні одиниці тягового рухомого складу, обидва зазначених ефекти не повинні бути нижче 0.

Виходячи з умови рівності економічних ефектів вітчизняного виробника та користувача транспортної техніки, маємо

$$E^b = E^k, \quad (6)$$

Економічний ефект вітчизняного виробника визначається прибутком від реалізації одиниці нового тягового рухомого складу який визначається за формулою

$$E_{t_n}^b = C_{t_n}^{TPCn} - C_{t_n}^{TPCn}, \quad (7)$$

де $C_{t_n}^{TPCn}$, $C_{t_n}^{TPCn}$ – відповідно, ціна та повна собівартість одиниці нового тягового рухомого складу в рік придбання, грн.

З цього виходить, що нижньою межею ціни одиниці тягового рухомого складу є така ціна ($C_{HMt_n}^{TPCn}$), за якої ефект у сфері її виробництва

дорівнює нулю $E_{t_n}^b = 0$, тобто рівень ціни визначається сумою витрат на виробництво одиниці тягового рухомого складу [6, 7]

$$\mathcal{C}_{\text{нм}t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} = C_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} \quad (8)$$

Економічний ефект користувача у разі рівності вартісної оцінки результату використання альтернативних видів техніки визначається

$$E_{\text{T}}^{\text{K}} = \text{LCC}_{\text{T}}^{\text{б}} - \text{LCC}_{\text{T}}^{\text{H}} = \text{LCC}_{\text{T}}^{\text{б}} - (\mathcal{C}_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} + \text{LCC}_{\text{T}^{\text{K}}}^{\text{Пн}} - \text{Л}_{t_{\text{п}}+\text{T}^{\text{K}}}^{\text{H}} \cdot \alpha_{t_{\text{п}}+\text{T}^{\text{K}}}), \quad (9)$$

де $\text{LCC}_{\text{T}^{\text{K}}}^{\text{Пн}}$ – вартість II етапу життєвого циклу нової тягової одиниці, грн.;

$\text{Л}_{t_{\text{п}}+\text{T}^{\text{K}}}^{\text{H}}$ – ліквідаційна вартість одиниці нової тягової одиниці в рік списання, грн.

перевищенням вартості життєвого циклу базового $\text{LCC}_{\text{T}}^{\text{б}}$ та нового $\text{LCC}_{\text{T}}^{\text{H}}$ зразка тягового рухомого складу [8], тобто

Згідно положень [6, 7] верхньою межею ціни одиниці тягового рухомого складу ($\mathcal{C}_{\text{вм}t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}}$)

є така ціна, за якої ефект у сфері використання цієї техніки дорівнює нулю ($E_{\text{T}}^{\text{K}} = 0$), тобто

$$\mathcal{C}_{\text{вм}t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} = \text{LCC}_{\text{T}}^{\text{б}} - \text{LCC}_{\text{T}^{\text{K}}}^{\text{Пн}} + \text{Л}_{t_{\text{п}}+\text{T}^{\text{K}}}^{\text{H}} \cdot \alpha_{t_{\text{п}}+\text{T}^{\text{K}}}. \quad (10)$$

Ціна одиниці тягового рухомого складу може задовольняти економічні інтереси як її

виробника, так і користувача коли вона буде визначена між нижньою і верхньою межами цін

$$\mathcal{C}_{\text{нм}t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} < \mathcal{C}_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} < \mathcal{C}_{\text{вм}t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}}. \quad (11)$$

Для визначення ціни одиниці тягового рухомого складу, яка може бути рекомендована вітчизняному виробнику за умови отримання

рівних економічних ефектів виробника та користувача підставимо вирази (7) та (9) у формулу (6)

$$\mathcal{C}_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} - C_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} = \text{LCC}_{\text{T}}^{\text{б}} - (\mathcal{C}_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} + \text{LCC}_{\text{T}^{\text{K}}}^{\text{Пн}} - \text{Л}_{t_{\text{п}}+\text{T}^{\text{K}}}^{\text{H}} \cdot \alpha_{t_{\text{п}}+\text{T}^{\text{K}}}), \quad (12)$$

Звідси ціна одиниці тягового рухомого складу, яка може бути рекомендована вітчизняному виробнику визначиться за формулою

$$\mathcal{C}_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} = \frac{1}{2} \cdot (\text{LCC}_{\text{T}}^{\text{б}} + C_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} - \text{LCC}_{\text{T}^{\text{K}}}^{\text{Пн}} + \text{Л}_{t_{\text{п}}+\text{T}^{\text{K}}}^{\text{H}} \cdot \alpha_{t_{\text{п}}+\text{T}^{\text{K}}}). \quad (13)$$

Ліквідаційна вартість тягового рухомого складу звичайно приймається рівній 10% від його первинної ціни і враховується тільки при його списанні, тобто на останньому році життєвого циклу. При періоді служби, наприклад, 30 років коефіцієнт дисконтування складає 0,0063, тобто приведена ліквідаційна вартість з урахуванням дисконтування складатиме менше 1% ціни придбання тягового рухомого складу. Тому при розрахунку вартості життєвого циклу цим доданком можна нехтувати. Тоді для одиниці тягового рухомого складу формула (13) приймає вид

$$\mathcal{C}_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} = \frac{1}{2} \cdot (\text{LCC}_{\text{T}}^{\text{б}} + C_{t_{\text{п}}}^{\text{TPCH}} - \text{LCC}_{\text{T}^{\text{K}}}^{\text{Пн}}). \quad (14)$$

Визначена таким чином ціна не є обов'язковою для сторін, які спільно здійснюють інвестиційний захід, і не враховує можливі обмеження з боку державних органів, а лише слугить базою для узгодження договірної ціни.

Для визначення рекомендованої ціни маневрового тепловоза серії ТЕМ103 з передачею постійного струму та ТЕМ104 з передачею змінно-постійного струму (~/=) і змінно-змінного струму (~/~) виробництва Холдінгової компанії "Луганськтепловоз" скористаємось

Проблеми транспортного комплексу України

вищенаведеними теоретичними положеннями та вихідними даними, що наведено у таблиці 1, частину яких (п. 4, та п. 5) було отримано за допомогою прикладної програми "Вартість життєвого циклу маневрового тепловоза",

реалізованої у середовищі табличного редактору Microsoft Office Excel із застосуванням ПЕОМ. Альтернативним (базовим) варіантом оновлення маневрових тепловозів є варіант придбання локомотива чеського виробництва серії ЧМЕЗ.

Таблиця 1

Вихідні дані для розрахунку рекомендованої ціни придбання маневрового тепловоза вітчизняного виробництва (станом на 2006 р.)

Показник	Серія тепловоза		
	TEM103	TEM104 (~/=)	TEM104 (~/~)
1	2	3	4
1. Базовий варіант тепловоза	ЧМЕЗ	ЧМЕЗ	ЧМЕЗ
2. Ціна придбання базового тепловоза, тис. грн.	5000	5000	5000
3. Життєвий цикл тепловоза, років	30	30	30
4. Вартість життєвого циклу базового варіанту тепловоза LCC_{30}^b , тис. грн.	18584,404	18584,404	18584,404
5. Вартість етапу експлуатації життєвого циклу нового варіанту тепловоза (після продажні витрати користувача) LCC_{30}^{In} , тис. грн.	8902,604	9348,572	9308,255
6. Повна собівартість нового варіанта тепловоза $C_{tп}^{TPCH}$, тис. грн.	3670	4960	6000

Результати дослідження впливу ціни маневрового тепловоза вітчизняного виробництва на економічні ефекти виробника та користувача при її зміні від нижньої до верхньої межі протягом життєвого циклу наведено на рис. 2, 3 та 4.

При рекомендованій ціні маневрових тепловозів, що визначені у таблиці 2 виробник та

користувач залучать приблизно однаковий економічний ефект, а саме: для тепловоза серії TEM103 у сумі 3005,9 тис. грн.; тепловоза серії TEM104(~/=) у сумі 2137,916 тис. грн.; тепловоза серії TEM104(~/~) у сумі 1638,0746 тис. грн. в розрахунку на один тепловоз протягом життєвого циклу.

Таблиця 2

Результати розрахунку нижньої та верхньої межі і рекомендованої ціни маневрового тепловоза вітчизняного виробництва

Показник	Серія тепловоза		
	TEM103	TEM104 (~/=)	TEM104 (~/~)
1. Нижня межа ціни тепловоза (повна собівартість) $C_{HMtп}^{TPCH}$, тис. грн.	3670	4960	6000
2. Верхня межа ціни тепловоза $C_{BMtп}^{TPCH}$, тис. грн.	9681,822	9235,832	9276,149
3. Рекомендована ціна тепловоза $C_{рек.}$, тис. грн.	6675,9	7097,916	7638,074

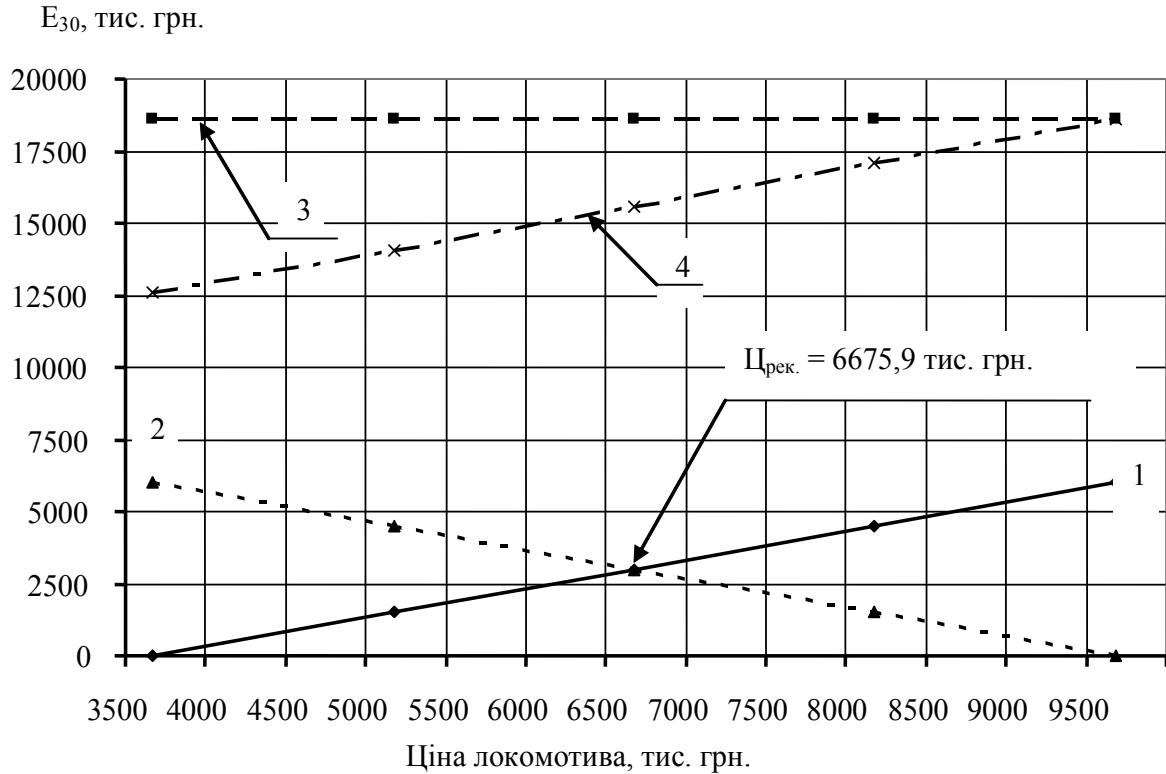


Рисунок 2 - Визначення рекомендованої ціни маневрового тепловоза вітчизняного виробництва серії TEM103:

- 1 – ефект виробника $E_{t_n}^B$; 3 – LCC_{30}^6 ЧМЕЗ;
- 2 – ефект користувача E_T^K ; 4 – LCC_{30}^H TEM103.

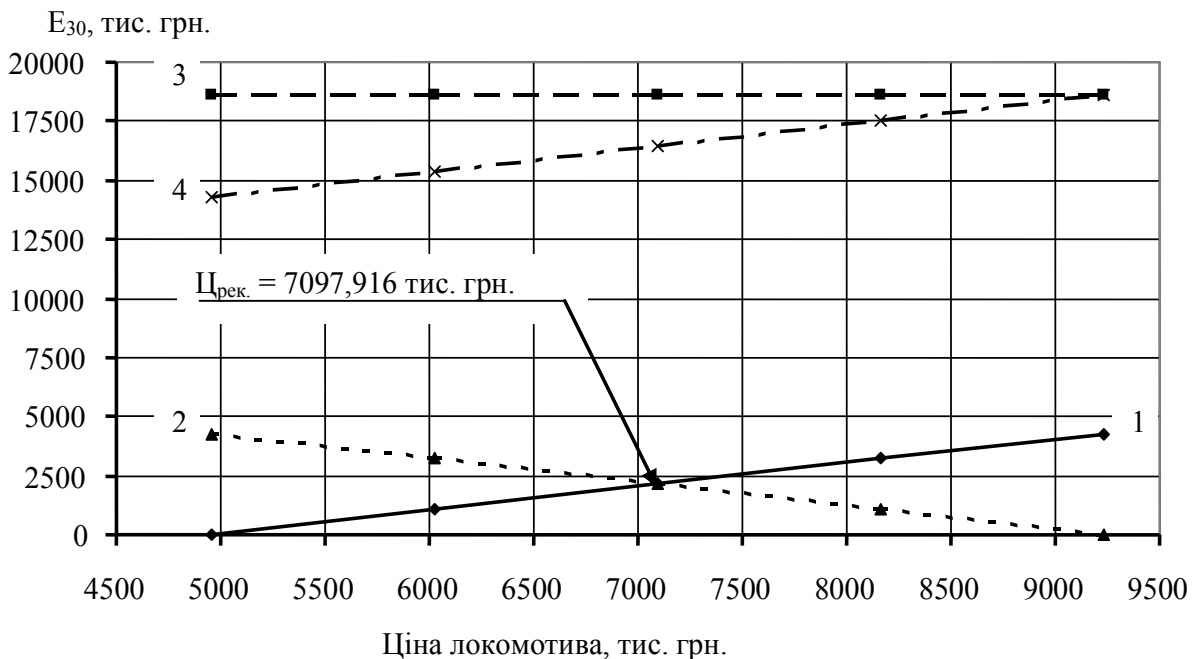


Рисунок 3 - Визначення рекомендованої ціни маневрового тепловоза вітчизняного виробництва серії TEM104(~/=):

- 1 – ефект виробника $E_{t_n}^B$; 3 – LCC_{30}^6 ЧМЕЗ;
- 2 – ефект користувача E_T^K ; 4 – LCC_{30}^H TEM104(~/=).

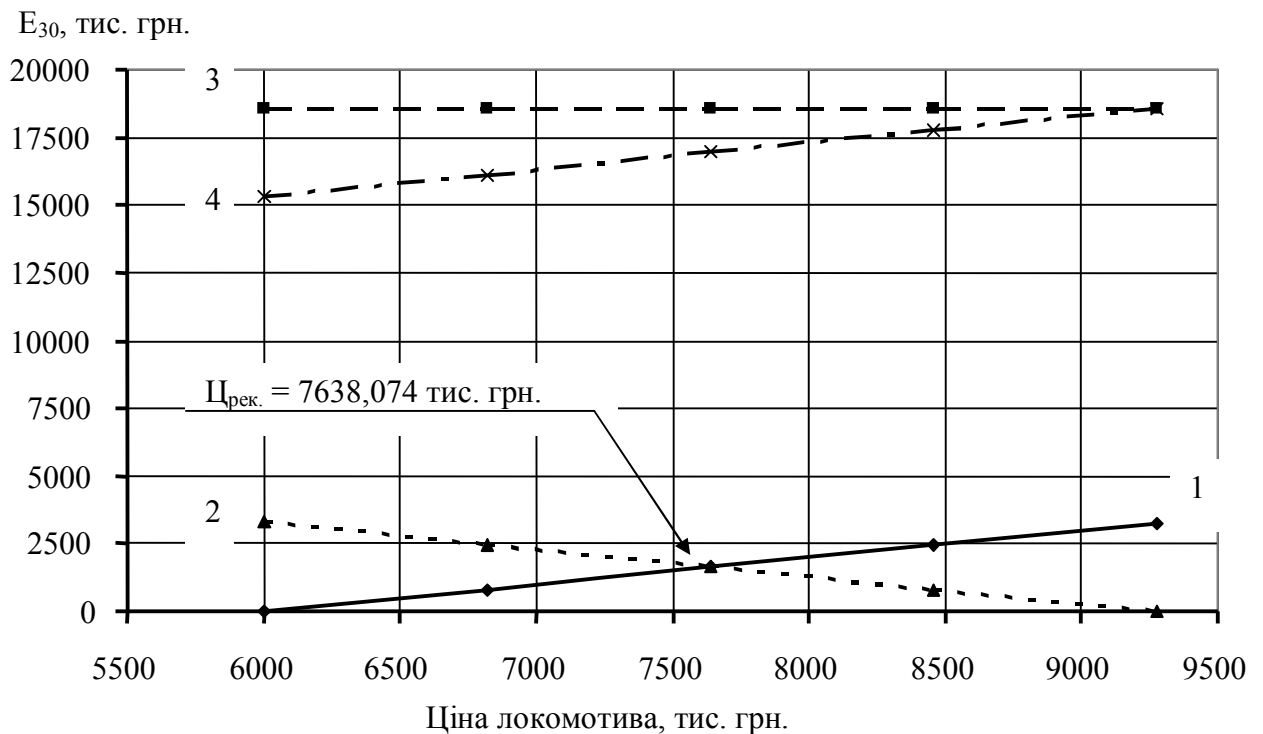


Рисунок 4 - Визначення рекомендованої ціни маневрового тепловоза вітчизняного виробництва серії TEM104(~/~):

- 1 – ефект виробника $E_{t_{п}}^B$; 3 – LCC_{30}^B ЧМЕЗ;
 2 – ефект користувача E_T^K ; 4 – LCC_{30}^H TEM104(~/~).

Висновки. Визначення ціни на основі вартості життєвого циклу дозволяє спростити процедуру ціноутворення шляхом встановлення єдиних об'єктивних і прозорих правил не на підставі кошторисної собівартості продукції, а на підставі економічного результату експлуатації залізничної техніки.

Отримані результати дозволили науково обґрунтувати та рекомендувати ціну тепловоза TEM103 в сумі 6675,9 тис. грн., тепловоза TEM104 з передачею змінно-постійного – 7097,916 тис. грн., тепловоза TEM104 змінно-змінного струму – 7638,074 тис. грн. Вказані ціни на маневрові тепловози вітчизняного виробництва є взаємовигідними як для виробника, так і для споживача.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. О методике определения стоимости жизненного цикла и лимитной цены подвижного состава и сложных технических систем железнодорожного транспорта : распоряжение ОАО «РЖД» от 27.12.2007 №2459 г. – Москва, – 23с.

2. Серіков А. В. Ціноутворення на промислову продукцію з врахуванням її споживчої вартості / А. В. Серіков, О. В. Білоцерківський // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 4 (58). – С. 97-103.

3. Методические указания по определению лимитных цен на новую продукцию, потребляемую железнодорожным транспортом. – М. : Транспорт, 1979. – 133 с.

4. Кострикин К.О. Оценка стоимости жизненного цикла – новый подход к ценообразованию на железнодорожную технику / К.О. Кострикин // Техника железных дорог. – 2008. – №2. – С.18-22.

5. Методические рекомендации по определению экономической эффективности мероприятий научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте / ВНИИЖТ МПС. – М. : Транспорт, 1991. – 239 с.

6. Оценка экономической эффективности инвестиций в мероприятия научно-технического прогресса : учеб.-метод. пособие / Е. И. Балака, И. Г. Бойко и др. ; под ред. В. Л. Диканя. – Х. : Основа, 1995. – 254 с.

7. Оцінка економічної доцільності інвестицій в інноваційні проекти на транспорті :

навч. посібник / Є. І. Балака, О. І. Зоріна, та ін. – Х. : УкрДазт, 2005. – 210 с.

8. Калабухін Ю. Є. Теоретичні положення визначення вартості життєвого циклу

тягового рухомого складу / Ю. Є. Калабухін // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 24. – С. 221–22

Анотація. В статті изложены теоретические и практические положения обоснования цены приобретения тягового подвижного состава отечественного производства на основе систематизации и оценки составляющих стоимости его жизненного цикла в соответствии с условиями эксплуатации и с учетом экономических интересов как ее изготовителя, так и пользователя. Такой подход может быть использован для технико-экономического исследования инновационных решений.

Ключевые слова: тяговый подвижной состав, обновление, жизненный цикл, стоимость жизненного цикла, лимитная цена, рекомендованная цена, экономический эффект.

Summary. In the article theoretical and practical positions of ground of cost of acquisition of hauling mobile composition of home production on the basis of systematization and estimation of constituents of cost of his life cycle in accordance with external environments and taking into account economic interests of both its manufacturer and user are expounded. Such approach can be taken for technical and economic research of innovative decisions.

Keywords: traction rolling stock renewal, life cycle, life cycle cost, ceiling price, recommended price, the economic effect.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 052.9(2)20-148.6

УДОСКОНАЛЕННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ОБЛІКУ ВИТРАТ ЯК ОДНОГО З ФАКТОРІВ ЗНИЖЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кисіль С.В., здобувач (УкрДАЗТ)

В статті наведено визначення обліку витрат, його мета, сформовані завдання, принципи та етапи обліку, а також встановлена різниця між обліком витрат та їх калькуляцією.

Ключові слова: облік витрат, калькулювання витрат, калькуляція витрат.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт як окрема галузь народногосподарського комплексу надає послуги виробничого характеру з переміщення продуктів праці з пунктів їх виробництва до пунктів споживання, продовжуючи виробничий процес у сфері обігу, а також задовольняє потреби людей у переміщенні, створюючи специфічний товар — послугу. В умовах обмеженості ресурсів і досягнення планової ефективності виникає потреба постійного порівняння понесених витрат і отриманих результатів. Можливість усунення або передбачення впливу багатьох негативних внутрішніх і зовнішніх факторів з'являється завдяки раціонально організованому обліку витрат на перевезення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблематиці сутності та складових частин обліку витрат, його видів та методів присвячено багато робіт, зокрема праці таких науковців, як: Бутинець Ф.Ф., Терещенко Л.О., Матієнко-Зубенко І.І., Сопко В.В., Карпова Т.П., Лишиленко О.В. та ін. [1-8]. Однак обліку витрат на перевезення як окремому самостійному процесу, який має свою мету, завдання, етапи та принципи, на наш погляд, приділяється недостатньо уваги, що і зумовило вибір напряду даного дослідження.

Метою статті є удосконалення сутності обліку витрат на перевезення, мети обліку та формування різниці між обліком витрат та калькулюванням собівартості перевезень.