

$$\text{Опр} = 3п + В + I - E - BC - 3к \quad (2)$$

Баланси складають статистичні органи кожного кварталу і за календарний рік у натуральному виразі за такими групами товарів:

1. Баланси товарних ресурсів непродовольчих товарів;

2. Баланси товарних ресурсів продукції виробничо-технічного призначення.

Інформаційною базою при складанні балансів є дані форм державного статистичного спостереження, балансів, данні міжгалузевого балансу в основних цінах, митної статистики, відомчої звітності.

Баланси за всіма видами товарів мають дві частини – ресурсну і розподільчу, які формуються на основі окремих статей, методика розрахунку і інформаційне забезпечення яких мають особливості, властиві окремим видам товарів.

При визначенні загального обсягу надання послуг за всіма видами продукції беруть повний перелік підприємств-виробників – великі, середні, малі підприємства і промислові виробництва при непромислових організаціях, індивідуальні підприємства.

Основними джерелами формування товарних ресурсів є обсяг виробництв продукції, який визначають на основі державного статистичного спостереження.

При розрахунку товарних ресурсів важливу роль відіграє показник імпорту продукції на основі даних митної статистики. За статтею “Імпорт” враховують

імпорт за окремими видами продукції з урахуванням оцінки вартості товарів, ввезених фізичними особами в межах встановленої безмитної квоти чи тих товарів, які переміщують через митний кордон у спрощеному порядку.

Імпорт з урахуванням офіційно незареєстрованого пропонуємо визначити за формулою:

$$I(\text{розн.}) = \text{Опр}(\text{розн.}) - 3п - В + BC + E + 3к, \quad (3)$$

де $I(\text{розн.})$ – імпорт з урахуванням офіційно незареєстрованого імпорту;

$\text{Опр}(\text{розн.})$ – обсяг продажу, отриманий розрахунковим методом.

Експорт продукції визначають на основі даних митної статистики, де за статтею “Експорт” враховують експорт без офіційно незареєстрованого за формулою:

$$E(\text{розн.}) = 3п + В + I - BC - \text{Опр}(\text{розн.}) \quad (4)$$

де $E(\text{розн.})$ – експорт з урахуванням офіційно незареєстрованого експорту.

Обсяг виробничого споживання за окремими видами продукції визначають розрахунком на

основі міжгалузевого балансу в базових цінах за формулою:

$$BC = (В + I) * d_{\text{вс}}, \quad (5)$$

де $d_{\text{вс}}$ – частка виробничого споживання, яка визначається як відношення проміжкового попиту до суми кінцевого і проміжкового попиту за групами товарів.

Запаси продукції (послуг) обліковують на підприємствах промисловості, в оптовій і роздрібній торгівлі з урахуванням приросту чи зменшення їх у сфері виробництва й обігу.

Методику складання балансів товарних ресурсів і алгоритмів розрахунку обсягів продажу за видами продукції використовують за новою, більш широкою номенклатурою продукції (послуг).

Такий підхід сприятиме диференціації завдань органів виконавчої влади у сфері державного регулювання якості комерційного обліку в частині створення методологічного та методичного забезпечення статистичного обліку на залізничному транспорті України.

УДК 657.471:656

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ

Юрченко Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В єдиній транспортній системі країни недостатню увагу надається народногосподарському підходу до сфер доцільного використання різних видів транспорту.

При їх природній конкуренції для економіки країни важливо, щоб в тих або інших перевезеннях використовувався переважно той вид транспорту, де будуть якнайменші транспортні витрати. Статистичний й бухгалтерський облік не дозволяє враховувати транспортні витрати повною мірою, тому їх економія повинна бути пріоритетною при виборі переваги виду транспорту.

Транспортні витрати слід визначати по всіх видах операцій:

- витрати на транспортну рекламу;
- руховській;
- початково-кінцевої;
- вантаження і вивантаження;
- на зберігання готових виробів на перевалочних базах;
- додаткового перевантаження і перевалювання.

Враховувати слід тільки ті витрати, які залежать від розмірів руху, а саме:

- експлуатаційні витрати і капітальні

вкладення в постійні пристрої, які залежні від величини вантажопотоку;

- капітальні вкладення в рухомий склад;
- капітальні вкладення на початково-кінцеві і вантажо-розвантажувальні операції;
- витрати на тару, упаковку і реквізит, а також на виготовлення і розміщення реклами.

При необхідності оцінки різних варіантів доставки продукції якого-небудь підприємства одному і тому ж споживачу, якщо види транспорту або їх поєднання розрізняються по варіантах, для вибору ефективної схеми перевезення витрати по всіх видах транспорту слід враховувати в повному об'ємі (залежні і не залежні від розмірів руху).

В розрахунках можуть не враховуватися елементи витрат, які застосовуються однаковими для всіх постачальників.

Наприклад, при перевезенні будівельних вантажів можна не враховувати витрати на підвезення матеріалів до магістрального транспорту, якщо всі заводи, відвантажуючі вантажі мають залізничні під'їзні колії; витрати на вантаження і вивантаження при перевезенні однорідного вантажу одним видом транспорту.

Величина транспортних витрат визначається наступними основними чинниками:

- напрям перевезення (вантажне або порожнє);
- тип рухомого складу і ступінь використання його вантажопідйомності.

Для різних видів транспорту істотне значення має ряд інших чинників: для залізничного – рід тяги, число головних шляхів; для автомобільного – категорія і тип покриття дороги; для річкового – тривалість навігації.

Звести до мінімуму транспортні витрати можна тільки після виконання оптимізаційних розрахунків.

Для цього варіанти розвитку і розміщення підприємств і виконані для них транспортні витрати вводяться в початкову матрицю, яка містить:

- по рядках – перелік варіантів розвитку

виробництва (підприємств-постачальників) з вказівкою пункту розміщення і об'єму випуску продукції;

- по стовпцях – перелік споживачів і об'єм потреби кожного з них;
- в клітках на перетинах рядків і стовпців – транспортні витрати по варіантах з розрахунку на одиницю продукції.

В початкову матрицю вносяться існуючі підприємства з варіантами їх реконструкції і розширення (незалежно від форми їх власності), підприємства, включені в титульні списки, що будуються і спроектовані, а також варіанти будівництва нових підприємств.

Як можливі пункти розміщення нових підприємств розглядаються центри укрупнених споживачів або (в необхідних випадках) пункти розміщення джерел сировини.

Слід мати на увазі, що дана задача за системою обмежень відрізняється від транспортної, оскільки оптимізується не тільки схема поставок, але і об'єми виробництва в різних пунктах.

Щоб спростити задачу оптимізації багато продуктових галузей, доцільно розділити її на дещо приватних задач, застосовуючи східчастий метод рішення.

Для цього галузь розбивається на ряд виробництв, виходячи з особливостей технології виробництва і застосування окремих агрегованих груп виробів.

В результаті рішення даної задачі визначаються раціональні рівні концентрації виробництва, об'єми і напрями перевезень для всієї галузі.

Таким чином, оптимізація витрат можлива тільки при комплексному підході до виробництва, поставок і перевезень продукції від виробників до споживачів.