

получается, что мы находимся на перекрестке континентальных транспортных путей, но все перевозчики стараются быстрее проследовать Беларусь и ничего здесь не складывают. Для переориентации этих товаропотоков на себя необходимо развивать логистику. Крупные логистические центры служат для экспорта услуг, но необходимы также и склады регионального значения и специализированные комплексы. Исследования показывают, что имеют право на жизнь и территориальные складские помещения площадью 5–10 тыс. м², которые удовлетворяли бы потребности районного значения. Но сегодня мы не имеем ни крупных складских комплексов, ни складов, которые могли бы использоваться мелкими и средними компаниями, которым нужны площади 250–300 м². Необязательно, чтобы они представляли собой отдельные здания. Достаточно, чтобы у производителей была возможность размещать свою продукцию на таких площадях. Но услуги по ответственному хранению, по крайней мере в Минске, практически отсутствуют. В Беларуси необходимо развивать все направления использования складских помещений.

Рынок складской недвижимости тесно связан с рынком торговой недвижимости, и его поведение напрямую зависит от появления новых операторов в розничной торговле. После прихода в Беларусь зарубежных торговых посредников дефицит складских помещений обострится еще больше.

Анализ показывает, что арендные ставки значительно выше, чем в странах Прибалтики, и достигают московских и киевских расценок. Аренда 1 м² склада в Минске стоит €5–10 в месяц, в то время как в Риге или Таллинне – €4,5–7, в Вильнюсе – €4,9–5,2 в месяц. При продаже на вторичном рынке квадратный метр складской недвижимости достигнет ценового барьера в €720–850. По прогнозам экспертов, учитывая увеличение грузопотоков и расширение торговых сетей, ставки арендной платы будут только возрастать. Ставка инвестиционной доходности складских помещений уже составляет около 12,5%. В Минске и Минском регионе ожидается существенное увеличение и арендных ставок, и ставок инвестиционной доходности.

За последнее время были построены всего несколько относительно крупных складов (площадью 2–3 тыс. м² каждый), и предназначены они для собственных нужд компаний, выступавших заказчиками строительства. И лишь один коммерческий проект (склады для сдачи в аренду) был реализован в 2007 году: на окраине белорусской столицы были построены складские помещения общей площадью около 5 тыс. м², что недостаточно, учитывая огромный дефицит.

В настоящее время ведётся работа по развитию складской инфраструктуры Беларуси, в том числе и с привлечением иностранных инвестиций. Речь идет о проекте по созданию крупнейшего в стране транспортно-обслуживающего комплекса «Прилесье» недалеко от Минска. Особую привлекательность объекту придает то, что он находится в свободной экономической зоне «Минск». Общая площадь застройки – 52 га, из которых 100 тыс. м² являются складской площадью. Стоит отметить, что это самый крупный проект из числа тех, реализация которых запланирована на 2008–2009 годы. Всего же до конца 2009-го запланированное предложение складских помещений для коммерческого использования составляет около 132 тыс. м², однако и оно существенно не изменит ситуацию, так как спрос постоянно растет. В более отдаленной перспективе – реализация проекта создания транспортного логистического центра на инженерно-технической территории Национального аэропорта Минск. Отведенные для этого площади составляют 122 га с возможностью расширения еще на 400 га.

Сегодня европейские производители хотят работать с Беларусью, но по правилам, к которым они привыкли. А именно: иметь дело с контейнерными перевозками, полной автоматизацией на складах. Западные производители привыкли работать со складами класса А, как минимум – класса В. Эта же тенденция уже характерна и для восточных компаний. Не только китайских, но и корейских, вьетнамских. Азиатские товаропотоки Беларусь должна переориентировать на себя. Такая историческая возможность просуществует не более 3–5 лет. В противном случае логистические центры будут построены вокруг нашей республики, и грузы будут проходить мимо нас.

УДК 656.2.003

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АНАЛИТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ПРОЦЕССЕ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Е. Н. МИТИНА

Белорусская железная дорога

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта

В современных условиях рыночных отношений эффективная деятельность субъектов хозяйствования, обеспечение высоких темпов их развития, повышение конкурентоспособности в значительной мере определяются уровнем затрат на производство, которые являются основополагающим фактором развития любой

экономической системы. Сложившиеся условия хозяйствования и социальная направленность экономической политики Республики Беларусь не могли не оказать существенного влияния на процесс управления затратами во всех отраслях народного хозяйства, в том числе и на железнодорожном транспорте.

В силу специфических особенностей анализ затрат на железной дороге в системе управления затратами взаимодействует практически со всеми остальными его составляющими. В сферу изучения попадает как производственная деятельность всей железной дороги, так и отдельных структурных подразделений, выраженная экономическими показателями. В процессе анализа выявляются взаимосвязи и взаимозависимости между подразделениями по выполнению установленных плановых заданий по перевозкам, отклонения и причины, вызвавшие изменения в результатах и эффективности перевозок.

Действующий порядок аналитических исследований в области оптимизации расходов железной дороги и последующая реализация результатов анализа имеет ряд недостатков, так как не обеспечивает полного контроля за использованием технических средств, материалов, топлива, электроэнергии, заработной платы и не в полной мере заинтересовывает организации в снижении затрат. Для выявления резервов сокращения и оптимизации эксплуатационных расходов необходимо осуществлять дифференцированный подход к поиску резервов по снижению их уровня и начинать аналитические исследования непосредственно с низовых предприятий.

Дифференцированный подход к поиску резервов по отраслевым хозяйствам и его взаимосогласованность и взаимообусловленность на различных уровнях управления позволит разработать механизм сокращения уровня расходов, консолидирующей частью которого должна стать отраслевая составляющая. Для эффективного функционирования механизма поиска резервов снижения уровня затрат целесообразно осуществлять и использовать результаты анализа эксплуатационных расходов по двум направлениям:

- 1) по отраслям хозяйства и видам выполняемых работ на уровне отрасли;
- 2) по видам выполняемых работ в обособленных подразделениях соответствующей отрасли хозяйства.

Результатом внедрения такого механизма поиска резервов снижения затрат станет возможность сбалансировать результаты хозяйствования и определить наиболее экономически обоснованные решения в области экономической политики на дорожном уровне.

Внедрение дифференцированного подхода к поиску резервов снижения величины эксплуатационных расходов на Белорусской железной дороге является одним из основных шагов при переходе к более перспективному для данного субъекта хозяйствования методу анализа – оптимизационному сравнительному анализу. Он представляет собой метод оптимизации величины расходов структурных подразделений со схожими условиями работы, видом выполняемых работ и организационно-техническим уровнем путем определения эталонных значений (минимальных значений на принятый измеритель) и разработки рекомендуемой величины расходов с учетом принятых эталонов и планируемых объемов работы подразделений.

Роль главного менеджера, ответственного за расходы, при таком многообразии структурных подразделений должна выполнять служба. На нее возлагается роль центра ответственности в выполнении определенной технологической операции в перевозочном процессе, и, следовательно, именно на уровне службы целесообразным и экономически обоснованным является разработка мероприятий по повышению эффективности хозяйствования и оптимизации уровня затрат. Развитие методики оптимизационного сравнительного анализа затрат структурных подразделений Белорусской железной дороги позволит использовать экономически обоснованные суммы эталонных значений расходов в поступательной оптимизации их уровня в рамках установленного коридора. Кроме того, методика позволит учитывать реальную степень эластичности затрат по отношению к изменению технико-экономических факторов для точности оценки чувствительности себестоимости к управленческим воздействиям и выработки эффективной политики формирования затрат.

Опыт работы предприятий Белорусской железной дороги в условиях перехода к рынку показал, что для выполнения поставленных перед железнодорожным транспортом задач повышения эффективности производства необходимо усиление роли перспективных аналитических исследований хозяйственной деятельности в основных подразделениях и организационных структурах железнодорожного транспорта. Поэтому для определения прогнозных показателей развития железной дороги целесообразно использовать методику перспективного анализа эксплуатационных расходов, сущность которой заключается в последовательном сопоставлении величины прогнозных доходных поступлений и целевой прибыли и обосновании суммы затрат на перевозки с использованием метода расходных ставок. Предлагаемая методика позволит определять величину эксплуатационных расходов для выполнения заданного объема работ с учетом отраслевых измерителей (расходных ставок) конкретных хозяйств и даст возможность выявлять резервы снижения затрат структурных подразделений Белорусской железной дороги в процессе выполнения производственной программы.

Анализ эксплуатационных расходов на основе их оптимизации как в оперативном, так и в текущем и перспективном анализах отличается от традиционных методов более сильным воздействием со стороны управления на формирование себестоимости и более оперативной информацией, необходимой для принятия управленческих решений в ходе производственного процесса.