

по налогам и платежам во внебюджетные фонды за счет отмены некоторых налогов и сборов, предоставления вычетов, снижения ставок налогов, применяемых при развитии железнодорожной инфраструктуры, в том числе расширения внедрения экологически безопасной электротяги, строительстве собственной производственной и ремонтной базы подвижного состава, средств пути и связи, закупке подвижного состава; осуществлении убыточных перевозок и некоторых видов ПВД.

Значительным сдерживающим фактором повышения экономической эффективности работы железнодорожного транспорта является то, что немалые средства отвлекаются на компенсацию расходов некоторых убыточных видов ПВД: сельскохозяйственных предприятий, объектов социальной сферы, торговли. Для сокращения убытков Белорусской ж. д. по ПВД предлагается увеличить размер предоставляемых государственных дотаций или вывести данные объекты ПВД из состава объединения и передать их в подчинение соответствующих министерств и ведомств.

Актуальным и кардинальным способом повышения экономической эффективности и развития Белорусской ж. д. может явиться смена организационно-правовой формы собственности из объединения унитарных предприятий на акционерное общество, 100 % акций которого на начальном этапе будет принадлежать государству. Положительным примером эффективной работы железнодорожного транспорта в виде АО является опыт работы ряда зарубежных стран.

УДК 656.2.003

ПЛАНИРОВАНИЕ – ВАЖНЕЙШИЙ ЭЛЕМЕНТ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Л. В. ШИКУН

Белорусская железная дорога

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта

Планирование как важнейшая функция управления железной дороги способствует росту объема перевозок, качественному удовлетворению потребностей национальной экономики в перевозках грузов и пассажиров и развитию конкурентоспособности отрасли, а также обеспечению полного учета расходов всех структур и подразделений железной дороги, выявлению резервов их снижения и повышению эффективности производства. Планирование расходов железной дороги, организованное на научно обоснованных принципах, будет содействовать их сокращению в отрасли и самое главное – снижению транспортных издержек народного хозяйства.

Планирование расходов должно основываться на следующих принципах:

- осуществляться на всех уровнях управления;
- предусматривать сквозной их учет, единую информационную базу в целом по железной дороге и использование системы мониторинга расходов.

В основу планирования расходов должен быть положен нормативный метод, основанный на экономически и технически обоснованных нормах и нормативах расходования материальных и трудовых ресурсов, при этом необходимо рассмотреть возможности и границы использования метода расходных ставок, специфического метода, используемого только в особых условиях функционирования железной дороги.

В современных экономических условиях планы (прогнозы) расходов по эксплуатации и иным видам деятельности должны разрабатываться всеми организациями и структурными подразделениями железной дороги самостоятельно на основе намечаемых объемов перевозок, работ и услуг, размеров работы и норм использования подвижного состава, потребной численности работников и принимаемых предприятиями форм и систем оплаты труда, намечаемых объемов капитальных вложений и капитального ремонта.

Планы (прогнозы) расходов должны предусматривать снижение затрат на единицу перевозок (работ, услуг) прежде всего за счет:

- роста производительности труда (уменьшения затрат труда на единицу эксплуатационной работы или единицу продукции) путем лучшего использования имеющихся и внедрения новых, более совершенных технических средств, применения трудосберегающих технологических процессов, улучшения организации труда, механизации и автоматизации основных и вспомогательных работ, развития творческой инициативы работников;
- сокращения материальных затрат в результате экономного расходования материалов, топлива и электроэнергии, внедрения ресурсосберегающих технологий, повторного использования материалов, устранения потерь при транспортировке и хранении грузов;

– ликвидации всякого рода непроизводительных расходов и потерь путем совершенствования организации производства, укрепления трудовой, технологической и финансовой дисциплины;

– экономии общехозяйственных расходов за счет рационализации управления.

Планирование текущих затрат осуществляется с целью определения общей величины материальных, трудовых и финансовых ресурсов, необходимых для осуществления перевозочного и производственного процессов и получения прибыли, обеспечивающей удовлетворение социальных нужд коллектива и дальнейшее производственное развитие железной дороги.

Планирование расходов железной дороги целесообразно выполнять в целом и по отдельным предприятиям, входящим в ее состав, отдельным видам деятельности и элементам затрат на основе единой номенклатуры расходов. Такой порядок планирования обеспечит получение достоверных данных об общей величине расходов и создаст сопоставимую базу экономического расчета и анализа себестоимости перевозок на всех уровнях управления по отраслям хозяйства. Такой подход позволит также обоснованно учитывать влияние изменения объема перевозок на загрузку технических средств, потребность в подвижном составе, контингенте по отдельным хозяйствам, расширить экономический анализ текущих издержек, более полно определить пути их снижения и выделить расходы по инфраструктуре железнодорожного транспорта. В результате появится возможность более полного отражения влияния объема перевозок при определении уровня провозных платежей клиентам за использование подвижного состава и постоянных устройств, дифференцировав их по объемам заказываемых транспортных услуг.

Показатели плановой себестоимости используются при формировании плана прибыли, установлении тарифов и цен, определении экономической эффективности отдельных организационно-технических мероприятий и производства в целом, во внутрипроизводственном планировании, поэтому план по себестоимости перевозок (работ, услуг) является составной частью планов (программ) социально-экономического развития, различного рода бизнес-планов.

Планированию себестоимости перевозок в современных условиях должен предшествовать системный мониторинг расходов и себестоимости, в результате которого осуществляется анализ сложившегося уровня затрат, выявляются затраты, вызванные отклонениями от нормальной организации производственного процесса (сверхнормативный расход материальных ресурсов, доплаты за отступление от нормальных условий труда и сверхурочные работы, потери от простоев, брак, расходы, обусловленные нерациональными хозяйственными связями, нарушениями технологической и трудовой дисциплины и т. д.), разрабатываются перспективные мероприятия по их устранению и оптимизации расходов.

УДК 656.2.003

ИССЛЕДОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ И КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

И. В. ШИШКО

Белорусская железная дорога

Т. С. НОВИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Одним из условий рациональной эксплуатации железнодорожного транспорта и снижения себестоимости перевозок является правильная организация учета затрат. Формирование себестоимости – сложный процесс, а уровень себестоимости определяется многочисленными факторами. Задача калькулирования себестоимости – не просто определить фактическую, но и рассчитать такую себестоимость, которая в сегодняшних условиях работы организации на рынке могла бы обеспечить ей определенную прибыль. Исходя из рассчитанного уровня, нужно так организовать производство, чтобы фактически обеспечить приемлемый уровень себестоимости и возможность ее постоянного снижения. По величине себестоимости можно судить, насколько рационально используются факторы производства. Кроме того, в ней находит непосредственное отражение комплексность и интегрированность процесса управления.

Учет затрат на производство и калькуляция себестоимости всех видов транспортной и нетранспортной продукции – два взаимосвязанных этапа учетного процесса. Эта взаимосвязь обусловлена: необходимостью