

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