

материалы немерной длины со скидкой 10 %, существует реальная возможность экономии по данному направлению.

Говоря о рентабельности выпускаемой продукции, хотелось бы обратить внимание на тот факт, что по некоторым видам продукции наблюдается отрицательная рентабельность. Так, из сорока четырех позиций номенклатуры товаров, отгружаемых МПС, двадцать пять имеют отрицательную рентабельность. Во многом это связано с фиксированными МПС ценами на т.н. «заказную» продукцию. Оптимизация таких затрат предприятия возможна, на наш взгляд, через повышение себестоимости перевозок в целом, стимулирование снижения накладных расходов конкретного предприятия, а также опережение роста цен на стрелочную продукцию по сравнению с ценами на основные виды материалов. Увеличение прибыли предприятия может быть достигнуто и через рост объемов поставок для прочих потребителей, тем более, что в этом случае завод вправе устанавливать цену самостоятельно, с учетом понесенных затрат.

Важным элементом исследования путей снижения затрат на производство стрелочных переводов является рассмотрение каждой детали с точки зрения возможной замены материалов без потери качества. Для примера мы рассматривали важнейшую деталь стрелочного перевода – сердечник. Поскольку технические условия производства строго регламентированы физическими и химическими свойствами стали, то, очевидно, что при оптимизации технологии выплавки стали с использованием более дешевого и менее дефицитного высокофосфористого ферромарганца можно добиться снижения конечной стоимости продукции.

Существенным является также поиск резервов снижения производственных затрат и через экологическую регламентацию хозяйственной деятельности. Учитывая тот факт, что технология производства предусматривает загрязнение окружающей среды, необходим постоянный контроль за выбросами и сбросами, производимыми заводом. Основную долю в структуре фактической величины платы за загрязнение окружающей среды занимает плата за размещение отходов. Плата за атмосферные выбросы не превышает 5 %. Следует отметить, что стрелочный завод практически не загрязняет водный бассейн, т.к. существует система оборотного водоснабжения. По нашему мнению, плата за размещение отходов может быть реально снижена, если предприятие заключит договоры с организациями, нуждающимися в этих твердых отходах. Стрелочный завод ведет отгрузку шлаков для отсыпки дорог и обустройства территорий и вправе рассчитывать на освобождение от платы за эти «отданные» отходы. Таким образом, поиск возможностей сбыта этого вида отходов приводит к реальной экономии экологических отчислений. В настоящее время текущие затраты на охрану окружающей среды занимают около 3 % от общих расходов предприятия.

Изучение структуры производственных затрат предприятия с позиций повышения их эффективности может способствовать совершенствованию управления производством в целом.

УДК 656.2.003

СУЩНОСТЬ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ И ИСТОЧНИКИ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Е. А. КИРЕНЯ

Белорусская железная дорога

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Для предприятий железной дороги к основным источникам формирования финансовых ресурсов можно отнести: выручку (доходы) от реализации перевозок, работ и услуг производственного характера; выручку от реализации продукции, работ, услуг подсобно-вспомогательной деятельности; бюджетное финансирование; инвестиционную деятельность и целевое финансирование из республиканских инновационных фондов; привлечение заемных средств банковской системы; мобилизацию дебиторской задолженности и др. Для того чтобы понять сущность и значение финансовых ресурсов, которыми оперирует железная дорога в своей деятельности, необходимо четко определить, за счет каких источников осуществляется их формирование и пополнение.

К источникам формирования финансовых ресурсов на железнодорожном транспорте относятся:

1) доходы от эксплуатационной деятельности, в частности, от грузовых и пассажирских перевозок, от вспомогательной деятельности, не связанной с перевозочным процессом и прочие доходы дороги;

2) доходы от инвестиционной деятельности, в частности: выручка от реализации основных средств и иного имущества; чистые поступления за предоставленные предприятием права пользования его ресурсами третьим лицом, дивиденды и проценты по долгосрочным финансовым вложениям; дивиденды, проценты по облигационным займам и ценным бумагам долгосрочного характера; арендный доход и т.п.;

3) доходы от финансовой деятельности железной дороги: курсовые и разницы; проценты по векселям; поступления в связи с выпуском краткосрочных ценных бумаг; поступления от реализации ранее приобретенных ценных бумаг; получение кредитов и займов; штрафы и пени, полученные за нарушение условий договоров и т.п.

Каждому виду деятельности и соответственно источнику доходных поступлений соответствуют определенные направления расхода ресурсов (издержек):

1) расходы по эксплуатационной деятельности дороги, в частности, расходы по грузовым и пассажирским перевозкам, по вспомогательной деятельности, не связанной с перевозочным процессом и прочие расходы дороги;

2) расходы от инвестиционной деятельности: убыток от реализации основных средств и иного имущества; дивиденды и проценты, уплачиваемые дорогой по долгосрочным финансовым вложениям; дивиденды, проценты, уплачиваемые дорогой по облигационным займам и ценным бумагам долгосрочного характера; арендные расходы; проценты по полученным кредитам и т.п.;

3) расходы от финансовой деятельности железной дороги: курсовые разницы; проценты по выданным векселям; расходы в связи с выпуском краткосрочных ценных бумаг; расходы по реализации ранее приобретенных ценных бумаг; выдача кредитов и займов; штрафы и пени, уплаченные за нарушение условий договоров, и т.п.

Учитывая, что наибольший удельный вес в составе доходов железной дороги приходится на текущую деятельность, именно классификация доходов и расходов железной дороги по текущей деятельности является основой разработки модели финансовых ресурсов и прогнозирования их на перспективу.

УДК 385

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПРОДУКЦИИ (РАБОТ, УСЛУГ) НА РАЗЛИЧНЫХ УРОВНЯХ УПРАВЛЕНИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Практика осуществления перевозочного процесса связана с необходимостью осуществления работ или выпуска продукции одними структурными подразделениями Бел. ж. д. для других структурных подразделений. Выполняемая при этом работа (продукция) является профильной для подразделения и направлена на выполнение единого технологического процесса перевозок. Источником покрытия затрат выполняемых работ (продукции) являются доходы Бел. ж. д. от перевозок.

В целях упрощения ведения бухгалтерского учета и сокращения общих трудозатрат на регистрацию хозяйственных операций структурное подразделение, выполнившее работу для другого подразделения, не предъявляет ему счета и оставляет у себя затраты. Особенности отражения затрат по перевозкам и расчетов между предприятиями, входящими в баланс основной деятельности, регламентируются приказом от 27.11.2002 № 1012 НЗ "Об утверждении особенностей отражения затрат по перевозкам и расчетов между предприятиями, входящими в баланс основной деятельности Белорусской железной дороги", согласованным с Министерством финансов Республики Беларусь.

Однако структурные подразделения кроме основной деятельности, связанной с перевозками, производят товары народного потребления, выполняют работы и оказывают услуги для потребителей на сторону.

В этом случае в структурных подразделениях за основу при формировании цены берется плано-