

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-

вая себестоимость, сформированная в данном структурном подразделении. Такая себестоимость не включает в себя всю величину затрат на производство данного вида продукции (работ, услуг). Это связано с тем, что затраты по работам, выполняемым одним структурным подразделением для другого, полностью входят в состав эксплуатационных расходов, источником покрытия которых являются доходы от перевозок. Исключением является только тот момент, когда продукция структурных подразделений целенаправленно идет на подсобно-вспомогательную деятельность другого структурного подразделения. Таким образом, себестоимость продукции (работ, услуг), реализуемых на сторону, является неполной (заниженной), а величина эксплуатационных расходов завышенной.

Учитывая, что каждое структурное подразделение имеет свои специфические основные производственные расходы, присущие только предприятию данной отрасли и, кроме того, общие для всех хозяйств и общехозяйственные расходы (одинаковые по направлениям затрат для всех отраслей), для устранения неточностей при формировании плановой калькуляции, а затем и фактической, необходимо в составе затрат выделять три составные части:

- прямые затраты структурного подразделения, связанные с производством продукции (работ, услуг), реализуемой на сторону, - оплата труда с отчислениями, материальные затраты;
- затраты прочих структурных подразделений, включаемые в себестоимость продукции (работ, услуг), реализуемой на сторону, - это отпуск воды, электроэнергии и т.п.;
- косвенные затраты - общие для всех хозяйств и общехозяйственные расходы.

Однако на уровне структурных подразделений есть информация только о величине его прямых расходов, т.е. здесь формируется усеченная себестоимость. Информация о затратах прочих структурных подразделений и косвенных затратах формируется частично на уровне отделений дороги, частично на уровне Управления. В связи с этим возникает необходимость и возможность формирования полной себестоимости только на уровне Управления дороги.

В этом случае вся информация, консолидированная на уровне Управления дороги, обрабатывается и на ее основе формируется полная себестоимость всех видов продукции всех структурных подразделений, независимо от того, кому продукция (работы, услуги) предназначена. Сведения о полной себестоимости доводятся до структурных подразделений, и они составляют основу для формирования цены.

Возможен другой вариант, когда Управление дороги доводит до структурных подразделений сведения не о полной себестоимости, а о цене, по которой продукция (работы, услуги) может реализовываться различными потребителям. В этом случае весь процесс ценообразования концентрируется на уровне Управления дороги.

Для того чтобы полная себестоимость могла быть сформирована на уровне отделения, дороги величина общедорожных расходов в виде норматива должна быть передана на отделения дороги. В этом случае отделение дороги формирует либо полную себестоимость продукции (работ, услуг), которая составляет основу цены, либо цену продукции и доводит её до структурных подразделений.

Аналогично на уровне структурных подразделений полная себестоимость может быть сформирована только в том случае, если им будет доведена величина как общедорожных расходов и общедоделенческих, так и величина расходов других структурных подразделений, включаемая в себестоимость продукции (работ, услуг) данного структурного подразделения, реализуемых на сторону. Однако в этом случае весь процесс ценообразования будет сконцентрирован на уровне структурных подразделений. Право на формирование полной себестоимости, а следовательно, и цены на продукцию делегируются им вместе с доведением величины косвенных расходов и затрат прочих структурных подразделений.

Данная проблема могла бы быть решена в случае выставления счетов одним структурным подразделением другому. Однако в сложившейся системе взаиморасчетов и финансирования это возможно лишь в том случае, когда можно четко определить, какая продукция (работы, услуги) и в каком количестве одного структурного подразделения включается в продукцию (работы, услуги), реализуемую на сторону, другого. В большинстве случаев продукция структурных подразделений направляется на осуществление эксплуатационной деятельности, а параллельно незначительное ее количество используется на вспомогательную. Для того чтобы определить величину затрат и выставить счет, необходимо калькулирование себестоимости единицы продукции любого структурного подразделения и наличие экономически обоснованных норм расхода того или иного вида ресурс-

са на изготовление продукции (работ, услуг), реализуемых на сторону.

С другой стороны, затраты поставляющих структурных подразделений можно включать в цену перерабатывающего подразделения в виде некоторой нормативной величины. Нормативная величина определяется путем умножения нормы расхода ресурса на изготовление продукции (работы, услуги) на плановую себестоимость данного ресурса, сформированную на уровне отделения дороги (стоимость 1 м³ воды, 1 кВт·ч электроэнергии и т.д.). Плановая себестоимость после получения информации о фактических затратах корректируется и доводится до фактического уровня.

УДК 656.2.003

СООТНОШЕНИЕ МЕЖДУ РАСХОДНЫМИ СТАВКАМИ ТОННО-КИЛОМЕТРА МЕХАНИЧЕСКОЙ РАБОТЫ ЛОКОМОТИВА И ТОННО-КИЛОМЕТРА СИЛ СОПРОТИВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЮ

Н. Д. МАЛЬКЕВИЧ, Н. Ф. ЗЕНЬЧУК

Белорусский государственный университет транспорта

И. Н. ТИХОМИРОВ

ООО «Марс», г. Москва

Износ активной части основных производственных фондов происходит от физического взаимодействия между собой отдельных их составляющих в результате общего воздействия на них работы внешних физических сил с целью достижения желаемого результата. Применительно к железнодорожному транспорту под работой внешней физической силы выступает механическая работа локомотива.

Поскольку механическая работа сил сопротивления движению не меньше или равна механической работе локомотива, а последняя примерно пропорциональна затратам топлива или электроэнергии, то остаётся только установить соотношение между расходами по износу пути и подвижного состава (вагонов и локомотивов с учётом расходов на смазку их ходовых частей) и расходами на топливо или электроэнергию для тяги поездов. В практике все расходы по текущему содержанию и ремонту вагонов и их смазке относятся пока на вагоно-километры, а расходы на смазку и по текущему содержанию и всем видам ремонтов локомотивов, включая капитальный, относятся на локомотиво-километры, так как предполагается, что их износ зависит от их пробегов. Правда, при этом не учитывается степень загрузки вагонов и средняя масса поезда, от которых, безусловно, износ зависит.

Расходы по физическому износу пути увязываются с грузонапряжённостью железнодорожных линий, т. е. зависят от объёмов тонно-километровой работы брутто, включая работу от массы локомотива.

Из анализа расходов по текущему содержанию и ремонту пути, вагонов и локомотивов и их смазку вытекает, что они примерно равны расходам на топливо или электроэнергию. Правда, в разные периоды времени наблюдались некоторые отклонения. Так, например, в период до 1990 г. общие расходы по износу подвижного состава и пути несколько превышали расходы на топливо и особенно были выше расходов на электроэнергию для тяги поездов. В настоящее время ситуация изменилась. Расходы на электроэнергию и особенно на топливо для тяги поездов стали несколько больше совокупных затрат на ремонт пути и подвижного состава. Объясняется это тем, что до 1990 г. необоснованно были занижены цены на энергоносители, а в настоящее время из-за недостатка средств до поры до времени упрощаются цены на ремонт, особенно грузовых вагонов. Что касается расходов на топливо, то их не упростишь и не отложишь на будущее.

В рыночных условиях, когда цены на разные виды энергоносителей и на различные материальные ценности устанавливаются по их полезности, а не по затратам на их производство, то в долгосрочных периодах расходы по текущему содержанию и ремонту пути, вагонов и локомотивов, включая смазку, окажутся примерно равными с расходами на топливо или электроэнергию для тяги поездов.

Если подходить более точно, то необходимо учитывать, что износ пути и подвижного состава зависит не только от грузонапряжённости, пробегов вагонов, локомотивов и степени их загрузки,