

В практике работы Белорусской железной дороги методологическим принципом формирования норм по уровням планирования является их последовательная агрегация снизу доверху. При этом не учитывается, что Управление дороги как хозяйственный объект управления не является простой суммой входящих в него отделений и предприятий. Оно имеет принципиально отличные возможности экономии и рационального использования материальных и топливно-энергетических ресурсов за счет внедрения достижений научно-технического прогресса, и это должно найти отражение в принципах формирования и методиках определения норм.

Исходя из проведенных исследований, становится возможным использование в структуре управления Белорусской железной дороги метода автономной разработки норм по уровням планирования.

Однако при автономном определении норм расхода материалов, топлива и энергии прямые расчеты норм не обеспечивают нужной точности из-за методического несовершенства неформализованных расчетов и отсутствия необходимой информации. Лучшие результаты получаются в случае применения для расчета норм экономико-математических моделей, которые математическими методами описывают логические и количественные зависимости между элементами системы, а также при использовании для решения данной задачи методов прогнозирования и, в частности, формальных методов экономико-статистического прогнозирования.

Исходя из проведенных исследований, независимо от автономного или агрегированного принципа разработки норм возможны к применению два разных способа расчета норм расхода ресурсов:

- 1) непосредственное их определение прямым счетом для планируемых условий производства;
- 2) расчет от фактически достигнутого уровня, от какой-то базы. Данный способ, требующий расчета не самих показателей установления норм, а их изменения во времени, получил особенно широкое распространение.

Разработки в области нормирования позволяют установить, что метод расчета норм "от базы", т.е. от фактически достигнутого уровня удельных расходов ресурса, чаще всего дает менее обоснованные результаты по сравнению с результатами прямого расчета норм на планируемый год. Однако это не значит, что при установлении норм расхода топлива, тепловой и электрической энергии на планируемый год можно не учитывать достигнутый уровень фактических удельных расходов. Такой подход в нормировании означал бы отрыв планируемых показателей от реальной действительности. Поэтому обязательный учет в нормах фактически достигнутых удельных расходов ресурсов следует считать одним из методологических принципов нормирования. И методы разработки норм должны обеспечивать реализацию этого принципа.

УДК 656.224/225

## ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПЛАНИРОВАНИЯ РАСХОДОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО ПЕРЕВОЗКАМ

О. В. ЛИПАТОВА,

*Белорусский государственный университет транспорта*

В современных экономических условиях планы (прогнозы) расходов по эксплуатации и подсобно-вспомогательной деятельности разрабатываются всеми предприятиями и структурными подразделениями 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. Планирование текущих затрат осуществляется с целью снижения затрат на единицу перевозок (работ, услуг), определения общей величины материальных, трудовых и финансовых ресурсов, необходимых для осуществления перевозочного и производственного процесса и получения прибыли, обеспечивающей удовлетворение социальных нужд коллектива и дальнейшее производственное развитие железной дороги.

Изучение применяемых на железной дороге методов планирования расходов показало, что в настоящее время планирование эксплуатационных расходов осуществляется по хозяйствам и элемен-

там затрат, а на уровне структурных подразделений – по статьям расходов в соответствии с Номенклатурой расходов основной деятельности железных дорог, которая является единой базой. При разработке плана расходов в качестве информационной базы используются плановые величины объема перевозок, грузооборота и пассажирооборота, количественных и качественных показателей работы и парка подвижного состава.

Достоинством применяемого в настоящее время метода планирования эксплуатационных расходов по элементам затрат является достаточно высокая точность полученных плановых показателей.

Кроме того, широко используется метод, основанный на традиционных приемах разработки смет, при котором за базу для планирования принимается либо смета предыдущего года, либо достигнутый за прошлый период уровень производства, затрат и результатов. Показатели, взятые за основу для планирования, корректируются с учетом воздействия факторов, обуславливающих их изменение. При этом могут использоваться предварительно разработанные коэффициенты влияния различных факторов (чаще всего в процентах изменения затрат на 1 % изменения значения факторного признака) или укрупненные нормативы затрат. Степень точности такого планирования зависит от числа учитываемых факторов. Применение же большого числа коэффициентов влияния факторов (более трех) для одной и той же группы расходов может привести к существенным искажениям. Возможность ошибки при введении в расчет многих факторов увеличивается в связи с взаимным влиянием факторов друг на друга.

Однако данные методики имеют ряд недостатков: большой объем счетной работы, сложность точного планирования в условиях верхнего звена управления при включении большого числа подразделений и предприятий; получаемая в результате расчетов информация является недостаточно оперативной и, кроме того, практически не может быть использована в аналитических целях, так как нормы и полученные показатели являются в высшей степени усредненными. Поэтому данные методы планирования целесообразно использовать в низовых звеньях управления, где данные более точные и аналитика является приближенной к практике.

При планировании эксплуатационных расходов на железнодорожном транспорте также используется метод планирования по нормам расхода для отраслевых хозяйств, применение которого предполагает наличие утвержденных норм и лимитов эксплуатационных расходов, установленных по хозяйствам, которые разрабатываются Управлением Белорусской железной дороги. Данный метод планирования из-за наличия ряда достоинств эффективно использовать только на самых высоких уровнях управления для определения возможных границ расходования средств.

К достоинствам рассматриваемого подхода можно отнести:

- простоту расчета как норматива, так и плановой величины расходов;
- по ряду хозяйств процесс нормирования опирается на нормы и нормативы, а значит, учитывается степень эффективности использования ресурсов при планировании;
- при разработке нормативов учитывается степень износа основных фондов и интенсивность их использования.

В низовых звеньях управления, где точность показателей плана эксплуатационных расходов должна быть достаточно высокой, данный метод нормирования затрат будет иметь ряд недостатков:

- 1) исходная база для разработки нормативов слишком мала – 1 год и менее;
- 2) нормативы затрат обобщенные, отсутствует выделение элементов затрат;
- 3) в большинстве хозяйств не учитывается деление на зависящие от выбранного измерителя и независящие расходы, т. е. предполагается, что при изменении измерителя должна измениться вся сумма связанных с ним затрат;
- 4) невозможность раздельного учета индексов роста цен на различные ресурсы;
- 5) использование по ряду хозяйств большого количества корректирующих коэффициентов, учитывающих различия в условиях работы отраслевых хозяйств, свидетельствует о том, что данные нормативы являются для каждой конкретной отрасли весьма приближенными и не могут быть использованы на практике для расчета конкретных показателей плана эксплуатационных расходов.

В процессе изучения существующих методов планирования расходов и анализа эффективности их использования на предприятиях железной дороги, можно сказать, установлена их недостаточность для эффективного управления затратами, поэтому необходимо искать возможности для использования способов прямого счета и сравнения.

Способ прямого счета целесообразно применять в тех случаях, когда известна планируемая (прогнозируемая) величина изменения объема работы предприятий либо планируемое изменение уровня ресурсотдачи, а способ сравнения – в тех случаях, когда в качестве базовой величины для планирования используют фактические показатели использования ресурсов за прошедший период. Метод сравнения в отличие от метода прямого счета позволяет планировать не только величину необходимого в будущем какого-либо конкретного ресурса, но и величину затрат всех видов ресурсов в совокупности.

На базе изучения поведения затрат на предприятиях железной дороги может быть использован модифицированный метод сравнения, который базируется на классификации расходов на зависящие (переменные) и не зависящие (постоянные) от изменения объема перевозок, суть которого заключается в том, что при изменении объема работы в значительной степени подвержены колебаниям только переменные расходы, а постоянные, если и изменяются, то незначительно.

Использование на практике всей совокупности методов позволит обеспечить своевременное и экономически обоснованное планирование расходов железной дороги на всех уровнях управления.

УДК 657.421 (476)

## **ИЗУЧЕНИЕ И ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОГО МЕТОДА НАЧИСЛЕНИЯ АМОРТИЗАЦИИ ПО ОСНОВНЫМ СРЕДСТВАМ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

*Е. Н. МИТИНА*

*Белорусская железная дорога*

*О. В. ЛИПАТОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

Условия перехода к рыночной экономике побуждают субъектов хозяйствования к постоянному поиску резервов повышения эффективности использования всех материально-вещественных факторов производства, в том числе и основных фондов, состояние и эффективное использование которых, способы и методы начисления амортизации прямо влияют на конечные результаты деятельности предприятий.

С 2002 года в Республике Беларусь введено в действие новое Положение "О порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов". Данное Положение регулирует порядок начисления амортизации основных средств и нематериальных активов при осуществлении хозяйственной деятельности коммерческих и некоммерческих организаций и индивидуальных предпринимателей. Организациям в зависимости от принятой учетной политики и индивидуальным предпринимателям предоставляется право до 31 декабря 2002 года включительно применять в хозяйственной деятельности либо новое Положение, либо порядок начисления амортизации, действовавший до 2002 года.

Объектом исследования, проведенного НИЛ экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета, явились основные средства Белорусской железной дороги, а целью – определение оптимального способа начисления амортизации по отдельным их группам.

Для определения оптимального варианта начисления амортизации по группам основных средств были рассчитаны суммы амортизационных отчислений всеми методами, за исключением производительного, для применения которого необходимы объемные показатели работы дороги на ближайшие годы (5 - 10 лет). В качестве критериев оценки оптимальности того или иного варианта начисления амортизации был выбран критерий наиболее быстрого списания половины амортизируемой стоимости объектов основных средств.

Проведенные исследования и оценка поведения затрат показали, что выбор оптимального метода начисления амортизации должен быть проведен по отдельным группам основных средств и во взаимосвязи с изучением и прогнозированием динамики работы (эксплуатационных расходов) Белорусской железной дороги на перспективу. Зная планируемые объемы работы, можно предлагать тот или иной метод начисления амортизации. Поэтому для целей оптимизации выбора и прогнозирования величины амортизационных отчислений во взаимосвязи с изменением объемов работы железной дороги в расчетах были использованы экономико-математические методы, которые позво-