

Отраслевые хозяйства имеют отраслевые предприятия с присущими только им специфическими производственными расходами. Кроме того, у каждого предприятия есть общие для всех хозяйств и общехозяйственные расходы (одинаковые по направлениям затрат для всех отраслей).

Для повышения эффективности управления затратами возникает объективная необходимость разработки методических рекомендаций по учету, планированию и калькулированию себестоимости перевозок и продукции (работ, услуг) предприятий железной дороги.

В настоящее время существуют подобные методические рекомендации для промышленных предприятий, однако их использование в полном объеме для предприятий железной дороги невозможно, и, кроме того, существующие рекомендации не позволяют учитывать и планировать затраты с учетом специфики деятельности предприятий железной дороги, а вопросы калькулирования себестоимости перевозок в имеющихся рекомендациях не раскрыты вообще.

Процесс планирования, учета и калькулирования себестоимости продукции регламентируется большим количеством различных нормативных документов. Они могут быть как общего характера, действительные для всех отраслей и предприятий РБ (например, Закон РБ "О бухгалтерском учете и отчетности", "Основные положения по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции" с учетом особенностей их применения на железной дороге), так и частного характера, действительные для конкретной отрасли – Закон РБ "О железнодорожном транспорте", "Номенклатура расходов основной деятельности железной дороги", Методические указания по калькулированию себестоимости перевозок по железной дороге.

Из-за многообразия нормативно-правовых документов, а также их "разбросанности" появилась необходимость в издании документа, обобщающего основные нормативные документы общего и частного характера в целях регламентации процесса планирования, учета и калькулирования себестоимости перевозок и продукции (работ, услуг) подсобно-вспомогательной деятельности, выполняемых структурными подразделениями Белорусской железной дороги. Разработка данного документа обеспечит:

- обобщение действующих нормативных документов, освещающих вопросы планирования, учета и калькулирования себестоимости на железнодорожном транспорте, касающихся основной и подсобно-вспомогательной деятельности;

- обеспечение единообразия в исчислении экономически обоснованной величины затрат, необходимой для определения порядка формирования себестоимости перевозок Белорусской железной дороги;

- регламентацию учетного процесса и процесса планирования затрат на всех уровнях управления с учетом территориального и отраслевого деления, что значительно повысит экономическую эффективность и безопасность предприятий железной дороги на рынке транспортных услуг.

УДК 656.22:656.2.01

ИССЛЕДОВАНИЕ СТРУКТУРЫ СОСТАВА ПОЕЗДОВ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ИХ КОММЕРЧЕСКОГО ОСМОТРА НА СТАНЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Л. В. ХРУЛЬКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

С точки зрения продолжительности обслуживания поездов коммерческим осмотром поезда, прибывающие на станцию и отправляющиеся со станции, различаются по составу и роду перевозимого груза, по размерам групп груженых и порожних вагонов, по назначению и т.д. На станции коммерческий осмотр может производиться в парке приема, парке отправления, приемоотправочном или сортировочном парке в зависимости от местных условий и принятой технологии.

Прибывающие и отправляющиеся поезда удобно разделить на 2 группы:

- 1) поезда, прибывающие с технических станций и отправляющиеся на технические станции; как правило, для станций Белорусской железной дороги составы этих поездов находятся в пределах от 41 до 100 вагонов;

2) вывозные, передаточные поезда и внутристанционные (внутриузловые) группы вагонов, величина составов которых изменяется от 1 до 40 вагонов.

Подобное разделение вытекает из гистограмм распределения длин прибывающих и отправляющихся составов; при включении в вариационный ряд всех поездов на гистограмме наблюдается несколько «пиков», что и свидетельствует о необходимости разделения.

Время обслуживания поездов коммерческим осмотром включает:

1) время на постоянные операции (проход к поезду, возвращение на пост ПКО, прием распоряжения и т. д.);

2) время на переменные операции, зависящее от величины состава и его структуры.

Продолжительность коммерческого осмотра зависит от числа вагонов в поезде, наличия груженых и порожних вагонов, от рода перевозимого груза. Влияние каждого из этих факторов на продолжительность коммерческого осмотра различно.

Величина составов поездов по прибытию с технических станций и отправлению на технические станции не является постоянной и зависит от ряда факторов, однако размах влияния этих факторов ограничивается нормами и требованиями плана формирования и графика движения поездов.

В то же время составы внутриузловых передач, вывозных поездов, групп вагонов, вывозимых с грузовых пунктов и подаваемых на грузовые пункты, подвержены влиянию значительно большего количества факторов и в большей мере носит вероятностный характер.

Таким образом, для определения продолжительности обслуживания коммерческим осмотром при известных затратах времени на осмотр отдельных вагонов с учетом их состояния и рода перевозимого груза важно установить наиболее вероятные величины составов, величины груженой и порожней частей, разделение грузовой части на группы вагонов с одинаковой трудоемкостью.

С этой целью выполняется анализ статистических выборок для поездов, принимаемых и отправляемых на технические станции, а также для внутриузловых и внутристанционных групп вагонов. На основе анализа устанавливаются количественные характеристики составов поездов, обслуживаемых коммерческим осмотром по прибытию и отправлению.

Установлено, что для различных станций дороги продолжительность обслуживания поездов коммерческим осмотром изменяется значительно, поэтому наиболее вероятный состав поезда определяется для различных станций с учетом разделения поездопотока на вышеуказанные группы по длине и назначению отдельно для каждой станции.

Предложенная методика может быть использована при расчете нормативов численности работников ПКО на станциях Белорусской железной дороги.

УДК 658.1

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

И. М. ЦАРЕНКОВА

Гомельавтодор

В практике зарубежных, а в последнее время и отечественных предприятий в условиях рыночных отношений разработана и успешно применяется целостная система анализа и оценки их финансового состояния, основанная на использовании действующей отчетности. Доступность и достоверность её данных является не только значительным фактором коммерческой репутации предприятия, но и необходимым условием поддержания высокой ликвидности их ценных бумаг на фондовом рынке, привлечения потенциальных инвесторов к финансированию инвестиционных проектов путём получения, например, кредитов или дополнительной эмиссии акций.

В ходе анализа выполняется оценка финансового состояния предприятия, которая зависит от объёмов и своевременности доходов, поступления средств, расходов и использование материальных ресурсов как в целом, так и по отдельным статьям, видам, а также от состояния финансово-расчётных взаимоотношений с бюджетом, поставщиками и потребителями, формирования и использования прибыли, обоснованности объёмов и эффективности использования кредитов и других факторов. По результатам анализа и оценки финансов выявляются достигнутые успехи и недостат-