

1 ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 6. Гомель, 2013**

УДК 656.2.003

*О. Г. БЫЧЕНКО, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА ДИНАМИКИ СТОИМОСТНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Рассмотрены существующий и предлагаемый подходы к проведению анализа стоимостных показателей. Оценена возможность и целесообразность применения коэффициента приведения стоимостных показателей в сопоставимый вид.

Результатом экономической деятельности является создание материальных благ и услуг. Для их характеристики применяется система взаимоувязанных экономических показателей, важнейшими из которых являются расходы, себестоимость, доходы, прибыль, рентабельность. При исследовании показателей результатов экономической деятельности большое значение имеет анализ их динамики. Правильно построенный динамический ряд состоит из сопоставимых статистических показателей. Под сопоставимостью обычно понимают обеспечение возможности сравнения показателей, поэтому величины расходов, себестоимости, доходов и прибыли необходимо привести к сопоставимому виду, иначе тенденция развития исказится (увеличиться) так как на неё повлияет инфляция. Преобразование несопоставимых рядов в сопоставимые производится путём пересчёта данных. Для этого используют разные приёмы.

Статистические органы Республики Беларусь рассчитывают среднестатистические индексы инфляции на потребительские цены, промышленную продукцию, грузовые тарифы и др. Например, индексы грузовых тарифов, могут быть использованы в качестве дифляторов в некоторых расчётах в целом по дороге для приведения стоимостных показателей к сопоставимому виду.

Инфляционные процессы, происходящие в настоящее время в экономике Республики Беларусь, приводят к тому, что текущие цены на все виды ресурсов постоянно меняются. Темпы их изменений оказывают влияние на стоимость ресурсов, используемых предприятиями железнодорожного транспорта в своей производственной деятельности. Различные виды работ, услуг, выполняемых структурными подразделениями железной дороги, характеризуются разной структурой эксплуатационных расходов, отличающейся от дорожной. Поэтому для структурных подразделений надо рассчитывать индексы на основе информации о работе этих подразделений.

На изменение эксплуатационных расходов оказывают влияние такие факторы, как объём работы и себестоимость единицы работы, услуги. Эта зависимость выражается в виде аналитической формулы:

$$\text{расходы} = \text{объём работы} \cdot \text{себестоимость единицы работы.}$$

На её основе можно записать взаимосвязь между индексами:

$$I_3 = I_v I_c,$$

где I_3 – индекс эксплуатационных расходов; I_v – индекс объёма работ; I_c – индекс себестоимости.

На изменение объёма работы инфляция не влияет, значит, её влияние скажется на индексе себестоимости. Индекс себестоимости рассчитывается делением индекса эксплуатационных расходов на индекс объёма работы:

$$I_c = I_3 / I_v,$$

Для того чтобы текущие эксплуатационные расходы привести к сопоставимому виду, необходимо рассчитать индекс себестоимости и объёма работ по цепной схеме, коэффициент перевода текущих расходов в сопоставимые цены. Коэффициент перевода текущих расходов в сопоставимые цены рассчитывается как произведение цепных индексов себестоимости.

В качестве года, к которому мы приводим наши расходы, может быть выбран либо начальный год периода (например, 2007), либо конечный (например, 2011). В строительных организациях в качестве года, к которому приводятся затраты, целесообразно использовать год начала реализации проекта (строительства объекта). В структурных подразделениях железной дороги целесообразно использовать текущий год (2011).

Индекс себестоимости и коэффициент перевода в году, к которому приводятся затраты, принимается за 1. Для того чтобы привести эксплуатационные расходы к сопоставимому виду, необходимо расходы текущего периода умножить на коэффициент перевода.

Расчёт индексов и результаты приведения показателей к сопоставимому виду рассмотрим на примере станции Калий. В качестве показателя объёма работы примем показатель «Погружено тонн». Индексы объёма работы и расходов рассчитаны их значения приведены в таблице 1.

Т а б л и ц а 1 – Показатели работы станции Калий в динамике за 5 лет

Показатель	Год				
	2007	2008	2009	2010	2011
Погрузка всего, т	9665764	9862994	6052115	10777075	10954124
Цепной темп роста, %	100,0	102,0	61,4	178,1	101,6
Эксплуатационные расходы (текущие цены), млн руб.	2414,0	2777,0	3262,0	4496,0	6268,0
Цепной темп роста, %	100,0	115,0	117,5	111,5	139,4
Цепной темп роста себестоимости, %	100,0	1,128	1,913	0,774	1,372

Для расчёта коэффициента перевода составим таблицу 2. Год, к которому приводятся показатели (2011) будет иметь коэффициент, равный единице, его величина записывается в соответствующую колонку таблицы 2. Умножив индекс себестоимости 2011 года на индекс себестоимости 2010 года, получим коэффициент перевода $K_{2010}=1,372$ и запишем его в соответствующую колонку таблицы 2. Выполним аналогичные расчёты для остальных лет и запишем результаты в таблицу 2.

$$\begin{aligned}
 I_{C2009} &= 1,115 / 1,781 = 0,626 & K_{2009} &= 1,372 \cdot 0,626 = 0,859; \\
 I_{C2008} &= 1,175 / 0,614 = 1,913, & K_{2008} &= 1,913 \cdot 0,859 = 1,643; \\
 I_{C2007} &= 1,15 / 1,020 = 1,128, & K_{2007} &= 1,128 \cdot 1,643 = 1,853.
 \end{aligned}$$

Для приведения эксплуатационных расходов станции к сопоставимому виду эксплуатационные расходы в действующих ценах умножим на коэффициент перевода соответствующего года и получим расходы по эксплуатации в сопоставимых ценах. Индексы себестоимости и коэффициенты перевода приведены в таблице 2.

Т а б л и ц а 2 – Расчет коэффициентов перевода показателей в сопоставимый вид

Показатель	Год				
	2007	2008	2009	2010	2011
Индекс себестоимости	1,128	1,913	0,626	1,372	1,000
Коэффициент перевода	1,853	1,643	0,852	1,372	1,000

Результаты расчёта по приведению эксплуатационных расходов к сопоставимому виду и анализ эксплуатационных расходов станции за пять лет приведен в таблице 3.

Т а б л и ц а 3 – Эксплуатационные расходы станции Калий в динамике за 5 лет

Показатель	Год				
	2007	2008	2009	2010	2011
Расходы по эксплуатации, млн руб.:					
– в действующих ценах	2414,0	2777,0	3262,0	4496,0	6268,0
– в сопоставимых ценах	5532,9	5642,9	3464,2	6168,5	6268,0
Темп роста, %:					
– по цепной схеме (сопоставимые цены)	100,0	102,0	61,4	178,1	101,6
– по цепной схеме (действующие цены)	100,0	115,0	117,5	111,5	139,4

Динамика расходов в сопоставимом виде соответствует динамике объёма работы, значит, мы выполнили расчёты правильно. Если этого не сделать, мы увидим, что темпы роста расходов во многом опережают темпы роста объёма работы, что характеризует неэффективную работу предприятия.

После перевода эксплуатационных расходов в сопоставимые цены видно, что самые низкие затраты были в 2009 году и составили 62,6 % от уровня расходов 2007 года, т.е. уменьшились на 2178,7 млн руб. Основной причиной послужил резкий спад объёма выполненных работ. Рост расходов в 2011 году по сравнению с 2009 годом составил 2803,8 млн руб. или 113,3 %.

Анализ эксплуатационных расходов по элементам затрат тоже должен производиться в сопоставимых ценах. Так как относительные величины сопоставимы между собой, сначала рассчитаем структуру расходов по элементам затрат в действующих ценах (таблица 4). Потом используем её для получения величины расходов в сопоставимых ценах. Для этого общую величину расходов в сопоставимых ценах запишем в итоговую строку таблицы 5, затем, умножив их на долю соответствующих элементов расходов (см. таблицу 4), получим величину расходов в сопоставимом виде и запишем её в таблицу 5.

Структура эксплуатационных расходов станции в действующих и сопоставимых ценах приведена в таблицах 4 и 5.

Т а б л и ц а 4 – Структура расходов по элементам затрат в действующих ценах

Показатель	Год									
	2007		2008		2009		2010		2011	
	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %
Фонд оплаты труда	1440,0	59,6	1647,0	59,3	2033,0	62,3	2840,0	63,2	3757,0	60,0
Отчисления на соц. нужды	632,0	26,2	736,0	26,5	782,0	24,0	1079,0	24,0	1438,0	22,9
Материалы	106,0	4,4	134,0	4,8	146,0	4,5	195,0	4,3	256,0	4,1
Топливо	2,0	0,1	3,0	0,1	3,0	0,1	1,0	0	1,0	0

Окончание таблицы 4

Показатель	Год									
	2007		2008		2009		2010		2011	
	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %
Электроэнергия	58,0	2,4	62,0	2,2	69,0	2,1	89,0	2,0	153,0	2,4
Амортизация	27,0	1,1	27,0	1,0	35,0	1,1	42,0	0,9	59,0	0,9
Прочие	149,0	6,2	168,0	6,1	194,0	5,9	250,0	5,6	604,0	9,7
Итого	2414,0	100,0	2777,0	100,0	3262,0	100,0	4496,0	100,0	6268,0	100,0

Таблица 5 – Расходы по элементам затрат в сопоставимых ценах

Показатель	Год									
	2007		2008		2009		2010		2011	
	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %	млн руб.	доля, %
Фонд оплаты труда	3297,6	59,6	3346,2	59,3	2158,2	62,3	3898,5	63,2	3760,8	60,0
Отчисления на соц. нужды	1449,6	26,2	1495,4	26,5	831,4	24,0	1480,4	24,0	1435,4	22,9
Материалы	243,4	4,4	270,9	4,8	155,9	4,5	265,2	4,3	257,0	4,1
Топливо	5,5	0,1	5,6	0,1	3,5	0,1	0	0	0	0
Электроэнергия	132,8	2,4	124,1	2,2	72,7	2,1	123,4	2,0	150,4	2,4
Амортизация	60,9	1,1	56,4	1,0	38,1	1,1	55,5	0,9	56,4	0,9
Прочие	343,1	6,2	344,3	6,1	204,4	5,9	345,5	5,6	608,0	9,7
Итого	5532,9	100,0	5642,9	100,0	3464,2	100,0	6168,5	100,0	6268,0	100,0

Самая большая доля фонда оплаты труда в структуре эксплуатационных расходов была в 2010 году и составляла 63,2 %. Основной причиной роста послужило увеличение тарифной ставки за счет применения повышающих коэффициентов на 6 % с марта 2010 года, на 5,8 % с мая 2010 года и на 1,75 % с октября. В 2011 году фонд оплаты труда составил 3760,8 млн руб., или 60 % от общей суммы расходов, что на 3,2 % или на 137,7 млн руб. меньше, чем в 2010 году. На протяжении периода с 2008 по 2011 года доля отчислений на социальные нужды уменьшилась и в 2011 году составила 22,9 %, что на 3,6 % ниже, чем в 2008 году. В 2008 году доля расходов на материалы выросла до 4,8 %, причиной послужил рост расходов на спецодежду и канцтовары. В 2011 году доля расходов на материалы составила 4,1 %, что на 0,7 % меньше, чем в 2008 году. Рост доли затрат на электроэнергию в 2007 и 2011 го-

дах до 2,4 % связан с повышением стоимости 1кВт/ч (на 36 % в 2007 году к уровню 2006 года и на 77,8 % в 2011 году к уровню 2010 года).

Приведение стоимостных показателей к сопоставимому виду можно осуществлять и через пересчет их величины в валюту.

Для сопоставления себестоимости одной погруженной тонны за пять лет переведем ее в доллары США (таблица 6). Сравнительный анализ себестоимости произведен исходя из установленных Нацбанком Республики Беларусь курсов доллара США по состоянию на 28.12.2007 г. – 2151 бел. руб.; на 28.12.2008 г. – 2200 бел. руб.; 31.12.2009 г. – 2863 бел. руб.; 31.12.2010 г. – 3000 бел. руб. и на 31.12.2011 г. – 8350 бел. руб.

Т а б л и ц а 6 – Анализ изменения себестоимости 1 погруженной тонны за 5 лет

Показатель	Год				
	2007	2008	2009	2010	2011
Себестоимость 1 погруженной тонны:					
– в бел. руб.	250,0	282,0	539,0	417,0	572,0
– в долларах США	0,12	0,13	0,19	0,14	0,07
Абсолютный прирост, долл. США:					
– по цепной схеме	–	0,1	0,6	–0,5	–0,07
– по базисной схеме	–	0,1	0,7	0,2	–0,05
Темп роста, %:					
– по цепной схеме	100,0	108,3	146,2	73,7	50
– по базисной схеме	100,0	108,3	158,3	116,7	58,3

При переводе себестоимости в долларовый эквивалент видно, что самая высокая себестоимость одной погруженной тонны была в 2009 году, ее рост по сравнению с 2007 годом составил 0,07 доллара, или 158,3 %. Основной причиной увеличения себестоимости послужило значительное сокращение погрузки калийных удобрений. Самая низкая себестоимость в долларовом эквиваленте была в 2011 году и составила 0,07 долларов, что на 0,12 долларов меньше, чем в 2009 году. В целом за пять лет себестоимость снизилась до 58,3 % от уровня себестоимости в 2007 году, в абсолютной сумме снижение составило 0,05 доллара. Основной причиной уменьшения себестоимости в долларовом эквиваленте стала девальвация белорусского рубля. Нестабильность белорусского рубля может привести к искажению динамики себестоимости, поэтому более рационально вести расчёты через коэффициенты приведения, рассмотренные ранее.

Для анализа динамики доходов используем методику расчета, которую применили при пересчёте эксплуатационных расходов. Расчёт осуществляется на основе аналитической формулы:

$$\text{Доходы} = \text{объём работы} \times \text{средняя доходная ставка единицы работы.}$$

Соответственно, мы получим следующую взаимосвязь между индексами:

$$I_d = I_v \cdot I_a,$$

где I_d – индекс доходов; I_v – индекс объёма работ; I_a – индекс доходной ставки.

Индекс доходной ставки рассчитывается делением индекса доходов на индекс объёма работы.

$$I_a = I_d / I_v.$$

Для того чтобы доходы привести к сопоставимому виду, необходимо рассчитать индекс доходной ставки и объёма работ по цепной схеме, коэффициент перевода доходов в сопоставимые цены.

Коэффициент перевода доходов в сопоставимые цены рассчитывается как произведение цепных индексов доходной ставки.

Индексы доходной ставки и коэффициенты перевода доходной ставки приведены в таблице 7.

Т а б л и ц а 7 – Расчет коэффициентов перевода доходов в сопоставимый вид

Показатель	Год				
	2007	2008	2009	2010	2011
Индекс доходной ставки	1,095	1,927	0,664	1,451	1,000
Коэффициент перевода	2,032	1,856	0,963	1,451	1,000

Результаты расчёта по приведению доходов к сопоставимому виду и анализ доходов станции за пять лет приведен в таблице 8.

Т а б л и ц а 8 – Доходы станции Калий за 2007–2011 гг.

Показатель	Год				
	2007	2008	2009	2010	2011
Доходы всего, млн руб.:					
– в действующих ценах	3292,0	3676,0	4349,0	5144,0	7584,0
– в сопоставимых ценах	6689,3	6822,7	4188,1	7463,9	7584,0
Абсолютный прирост, млн руб.:					
– по цепной схеме	–	133,4	–2634,6	3275,8	120,1
– по базисной схеме	–	133,4	–2501,2	774,6	894,7
Темп роста, %:					
– по цепной схеме (сопоставимые цены)	100,0	102,0	61,4	178,2	101,6
– по цепной схеме (действующие цены)	100,0	111,7	118,3	118,6	147,4

Динамика доходов в сопоставимых ценах соответствует динамике объёма

работы, значит мы выполнили расчёты правильно.

Для повышения эффективности управления расходами и доходами структурных подразделений предложенная модель проведения анализа позволит принимать обоснованные решения.

*O. BYCHENKO, PhD, associate professor
Belarusian State University of Transport*

THE PECULIARITIES OF ANALYSIS OF DYNAMICS OF COST INDICATORS ON RAILWAY TRANSPORT

Reviewed existing and proposed approaches to the analysis of the value of local indicators. Appreciated the opportunity and expediency of application of the coefficient of reduction of cost indicators in comparable form.

Получено 31.09.2013

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 6. Гомель, 2013**

УДК 657. 22

*А. А. БОБК, д-р экон. наук, профессор
Московский государственный университет путей сообщения
Ю. А. БОБК, канд. экон. наук
ОАО «Российские железные дороги»
З. В. ЧУПРИКОВА, канд. экон. наук
Московский государственный университет путей сообщения*

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО ФИНАНСОВОГО УЧЕТА

Раскрыты теоретические положения, которые положены в основу финансового учета, а также рассматриваются проблемы, потребность в решении которых возникает в процессе развития бухгалтерского финансового учета и обосновываются пути их решения.

Основными понятиями финансового учета являются понятия финансы и капитал. Эти категории являются действительно близкими друг другу, и капитал – это часть финансов, используемая в целях получения прибыли, в связи с чем другую часть финансов предложено именовать «бездействующей».