

УДК 656.2.003(476)

*О. В. ЛИПАТОВА, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ АНАЛИЗА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ ОРГАНИЗАЦИЙ БЕЛУРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассмотрены актуальность и целесообразность совершенствования методики анализа эксплуатационных расходов Белорусской железной дороги на основе метода целевой прибыли и метода расходных ставок. Раскрыт подход оптимизации уровня эксплуатационных расходов при проведении перспективного анализа.

Опыт работы организаций Белорусской железной дороги в современных условиях хозяйствования показал, что для выполнения поставленных перед железнодорожным транспортом задач содействия подъему экономики страны путем улучшения транспортного обслуживания предприятий и населения при оптимальных перевозочных затратах необходимо усиление роли перспективных аналитических исследований хозяйственной деятельности в основных подразделениях и организационных структурах железнодорожного транспорта.

Произошедшие изменения в современных подходах к анализу не могли не отразиться на сущности аналитических исследований эксплуатационных расходов железной дороги. В настоящее время данные аналитических исследований эксплуатационных расходов являются, с одной стороны, экономической базой для формирования плана эксплуатационной деятельности железной дороги. В них предусматривается экономическое обоснование выделения средств для развития и модернизации существующей материально-технической базы дороги, обеспечения предстоящего объема перевозок необходимыми денежными средствами при рациональном использовании трудовых, материальных и финансовых ресурсов. С другой стороны, анализ эксплуатационных расходов является базой для составления финансового плана (баланса доходов и расходов), оперативного контроля за выполнением организационно-технических мероприятий по сокращению текущих затрат, анализа производственно-финансовой деятельности железной дороги и ее подразделений.

Результаты исследования практики экономического анализа эксплуатационных расходов показали, что существующая его система аналитических подходов на Белорусской железной дороге не отвечает полным требованиям

их оптимизации при одновременном удовлетворении потребностей общества в перевозках.

Развитие методики анализа должно быть направлено на минимизацию затрат при сложившихся условиях хозяйствования на железной дороге. При этом основная задача аналитических исследований заключается в том, чтобы выявить резервы снижения эксплуатационных расходов при прогнозируемом уровне объема перевозок и заданном уровне рентабельности, обеспечивающем эффективное развитие всех организаций, входящих в состав объединения «Белорусская железная дорога».

В основе предлагаемой методики лежат следующие направления:

- изучение рынка транспортных услуг и прогнозирование объема перевозок и, следовательно, ожидаемой величины доходных поступлений (с учетом инфляции);
- прогнозирование суммы прибыли и уровня рентабельности, необходимого для обеспечения нормальной жизнедеятельности организаций железной дороги и социального развития ее коллектива (метод целевой прибыли);
- определение оптимальной величины эксплуатационных расходов, которые могут быть покрыты планируемыми доходами с учетом обеспечения получения заданной прибыли.

В основе процесса определения оптимальной величины расходов в целом по железной дороге лежит анализ фактических расходов по конкретным видам работ, статьям и элементам затрат, что позволит не только своевременно и достоверно учитывать их изменения, но и контролировать использование технических средств, материалов, топлива, электроэнергии и расход заработной платы, а также устранить практику планирования расходов предприятий по принципу «от фактически достигнутых затрат», которая не предусматривает их анализа и разработки мероприятий по ликвидации производительных расходов.

Если аналитические данные показывают, что фактически существующий уровень затрат на предприятиях железной дороги значительно отличается от оптимального их значения, а планируемые доходы не обеспечивают необходимый уровень рентабельности, то в этом случае начинается процесс разработки дополнительных мер по сокращению расходов.

При внедрении в практику Белорусской железной дороги предлагаемого метода анализа эксплуатационных расходов особенно остро встает вопрос обоснования величины расходов при заданном объеме перевозок и оптимальной величине прибыли. Как правило, обоснование величины расходов для достижения оптимальной прибыли может быть достигнуто только при использовании нормативной системы управления затратами.

Однако в организациях железной дороги при разработке нормативных затрат возникает ряд проблем, касающихся обоснования норм и использования их в аналитических исследованиях затрат. Основная проблема заключается в

сложности разработки нормативов в разрезе отраслевых хозяйств с учетом особенностей выполняемых ими функций в перевозочном процессе. На Белорусской железной дороге, учитывая специфику хозяйствования, организационную структуру и сложность технологии перевозочного процесса по различным отраслевым хозяйствам, используется более 1000 измерителей объемов работы, что, в свою очередь, вызывает необходимость расчета соответствующего количества нормативов и является достаточно сложным, емким и не всегда экономически эффективным процессом.

Поэтому, с нашей точки зрения, для структурных подразделений железной дороги целесообразно разрабатывать не нормативы, а аналитические показатели, характеризующие уровень расходов, приходящихся на единицу соответствующего измерителя объема работы, которые можно назвать расходными параметрами. Полученные аналитические показатели – расходные параметры должны заменить нормативы при сопоставлении с ними достигнутых результатов структурных подразделений с целью оптимизации уровня их затрат. Кроме того, данные расходные параметры принимаются как нормативы при проведении экономического анализа эксплуатационных расходов в перспективе для целей оптимизации величины прибыли.

Методика определения предлагаемых расходных параметров на железнодорожном транспорте получила научное название метода расходных ставок. Расходные ставки представляют собой удельную величину расходов, показывающую, сколько в среднем по дороге (отделению) приходится расходов на единицу соответствующего измерителя. Выбор калькуляционных измерителей (регламентация системы измерителей), с которыми связывают статьи расходов и на единицу которых рассчитывают расходные ставки, имеет важное значение, так как от этого зависят результаты расчетов затрат при заданных условиях хозяйствования и, как следствие, показателей себестоимости и их точность.

Производственный процесс на железнодорожном транспорте состоит из большого числа разнообразных операций, и расходы, связанные с ними, значительно меняются в зависимости от условий перевозок. В ряде случаев расходы, учитываемые по одной статье затрат, зависят не от одного, а от нескольких измерителей. Например, расходы по ремонту локомотивов зависят от пробега локомотивов, выполненных тонно-километров брутто, затраченных локомотиво-часов и т.д. Если для каждой статьи расходов (а внутри статьи – элемента) принимать наиболее соответствующий ее характеру измеритель (и тем более несколько измерителей), то система измерителей получится чрезвычайно громоздкой. Если же принять при расчетах ограниченную систему измерителей, то за счет укрупнения групп расходов, могут получиться искаженные результаты.

При выборе системы измерителей, с одной стороны, ограничивают их число, но с таким расчетом, чтобы можно было с достаточной точностью

учитывать зависимость расходов от выбранных измерителей перевозочной работы.

В качестве системы измерителей, как показала практика, при определении себестоимости грузовых и пассажирских перевозок на дороге и ее отделениях можно использовать: вагоно-километры, вагоно-часы, локомотиво-километры, локомотиво-часы, бригадо-часы локомотивных бригад, расход топлива или электроэнергии для тяги поездов, тонно-километры брутто, маневровые локомотиво-часы, отправленные вагоны (отправленные пассажиры), секции-километры электропоездов (дизель-поездов), секции-часы электропоездов (дизель-поездов), бригадо-часы электропоездов (дизель-поездов).

В принятой системе калькуляционных измерителей для расходов по грузовым перевозкам четыре измерителя учитывают расходы, связанные с пробегом вагонов, локомотивов и поездов в соответствующем виде тяги или объемом выполненной работы в тонно-километрах брутто. Это следующие измерители: вагоно-километры, локомотиво-километры, секции-километры, тонно-километры брутто.

Пять калькуляционных измерителей учитывают расходы, связанные со временем, затраченным при выполнении работы, простоями подвижного состава и бригад, обслуживанием локомотивов и поездов: вагоно-часы рабочего парка вагонов, вагоно-часы в движении (при расчете себестоимости пассажирских перевозок), бригадо-часы локомотивных бригад, локомотиво-часы поездных локомотивов, маневровые локомотиво-часы.

Один измеритель учитывает расходы, связанные с приемом и отправлением грузов, подготовкой вагонов к перевозке – отправленные вагоны (то же, но для пассажиров – отправленные пассажиры).

Еще один учитывает количество расходуемой электроэнергии или топлива поездными и маневровыми локомотивами. Этот измеритель не отражает, как другие, выполненную работу. Расход электроэнергии или топлива для локомотивов на единицу работы меняется в зависимости от профиля пути, скорости движения поездов и локомотивов, климатических условий, массы поездов, нагрузки вагонов и т.д., поэтому расчет данного элемента расходов выделяется самостоятельно.

Полученные таким образом в ходе расчетов расходные ставки формируют информационную базу оптимального уровня расходов, так как представляют собой усредненные по дороге (или отделению дороги) значения расходов на единицу соответствующего измерителя. Кроме того, метод расходных ставок, учитывая характерные измерители для конкретных отраслевых хозяйств, позволяет параллельно формировать экономически обоснованную базу для аналитических исследований затрат на уровне структурных подразделений отдельных отраслевых служб.

К сожалению, на настоящий момент расходные ставки используются экономистами Белорусской железной дороги только для целей экономиче-

ской оценки организационно-технических мероприятий и определения расчетной себестоимости на уровне Управления дороги. Как уже было сказано выше, использование этого метода целесообразно и в процессе аналитических исследований на функциональном уровне управления затратами для оптимизации их уровня и, следовательно, оптимизации в перспективе уровня прибыли.

Использование метода расходных ставок при обосновании оптимальной величины затрат структурного подразделения отдельного отраслевого хозяйства – это своего рода процесс, связанный с определением нормативных затрат, в ходе которой выполняются следующие взаимосвязанные действия:

1) выявляют все особенности технологических операций рассматриваемого отраслевого предприятия в общем перевозочном процессе и устанавливают качественные показатели его работы;

2) с учетом специфики хозяйственной деятельности рассчитывают величину калькуляционных измерителей предприятия при выполнении определенной технологической функции в перевозочном процессе;

3) используя базовые расходные ставки, рассчитывают расходы, приходящиеся на данную технологическую операцию (путем умножения расходной ставки на величину соответствующего измерителя);

4) определяют общую величину затрат структурного подразделения путем суммирования расходов, связанных с выполнением конкретных технологических операций и расходов, независимых от изменения объема его работы.

Полученная величина эксплуатационных расходов принимается в качестве оптимальной для конкретного структурного предприятия. Аналогичные расчеты осуществляются по всем подразделениям всех отраслевых хозяйств.

Просуммировав расходы всех отраслевых хозяйств и прибавив к ним приходящиеся на данные перевозки независимые расходы, можно определить общую сумму расходов дороги по перевозкам. Общая величина расходов при перевозке грузов или пассажиров определяется по формуле

$$E = e_{nS} \cdot \sum_{i=1}^n nS + e_{nH} \cdot \sum_{i=1}^n nH + \dots + E_{нез},$$

где e_{nS} , e_{nH} и т. д. – расходные ставки на единицу измерителя: вагоно-кило-

метр, вагоно-час и т. д.; $\sum_{i=1}^n nS$, $\sum_{i=1}^n nH$ и т. д. – калькуляционные измерители:

вагоно-километры, вагоно-часы работы и т.д. в i -м виде работы; $E_{нез}$ – независимые (условно-постоянные) расходы, приходящиеся на рассматриваемые перевозки.

Полученная методом расходных ставок величина эксплуатационных расходов рассматривается как оптимальная величина и может быть принята

нормативным значением величины расходов дороги и ее отраслевых хозяйств. Достигнув оптимальной величины эксплуатационных расходов, определенной на основе метода расходных ставок, структурные подразделения дальнейшие резервы в снижении затрат должны изыскивать в рациональной организации своей перевозочной работы.

Анализ эксплуатационных расходов на основе их оптимизации как в перспективном, так и в оперативном и текущем анализе отличается от традиционных методов более сильным воздействием со стороны управления на формирование себестоимости и более оперативной информацией, необходимой для принятия управленческих решений в ходе производственного процесса.

Применение нормативных методов, жесткое лимитирование затрат с помощью системы эталонов, аналитических показателей (расходных ставок) способствует наиболее объективному процессу управления затратами.

В целом, предлагаемая система аналитических исследований является реальным инструментом управления затратами железной дороги. Углубленное, всестороннее применение предлагаемого метода анализа эксплуатационных расходов на всех уровнях управления и хозяйствования позволит выявить резервы экономии даже в тех хозяйствах и организациях, которые сейчас кажутся самыми эффективными.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок и тарифы : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 301 с.

2 **Гизатуллина, В. Г.** Управление затратами на железнодорожном транспорте : [монография] / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 352 с.

3 **Липатова, О. В.** Развитие учетно-аналитических подходов процесса управления затратами // О. В. Липатова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. / под ред. В. Г. Гизатуллиной. – Вып.10. – 2017. – С. 45–55.

*O. LIPATOVA, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

DEVELOPMENT OF THE ANALYSIS METHODOLOGY OPERATING EXPENSES OF ORGANIZATIONS BELARUSIAN RAILWAY

The article considers the relevance and expediency of improving the methodology for analyzing the operating costs of the Belarusian Railway on the basis of the target profit method and the expense rates method. The approach of optimizing the level of operating costs during the prospective analysis is disclosed.

Получено 20.09.2021