

и, как результат, снизить издержки всех участников транспортно-логистической системы товародвижения.

На фоне глобальной перестройки экспортно-импортных потоков проявились все преимущества альтернативных маршрутов, ставших фундаментом для выстраивания новой логистики ЕАЭС. На белорусско-российском пространстве происходит переориентация экспортных поставок с Запада на Восток. Белорусские предприятия нацелены на интенсивное освоение перспективных рынков государств Каспийского бассейна. В построении логистических схем актуализируется роль важной международной транспортной артерии – коридора «Север – Юг». Этот широкомасштабный инфраструктурный проект мультимодальных перевозок позволит через Иран обеспечить выход в Персидский залив с дальнейшей транспортировкой продукции в ОАЭ и Индию.

Прогнозируется, что реализация проектов в рамках МКТ «Север – Юг» выведет этот коридор в число ведущих транспортных артерий континента. По расчетам аналитиков ЕАБР, к 2030 году коридор сможет увеличить объем грузоперевозок до 14,6 млн тонн. Значительную долю в структуре грузопотока по-прежнему будут составлять контейнерные перевозки, в основном за счет продовольствия и металлов [1].

Подводя итог, следует отметить, что основными проектами, формирующими перспективную логистическую систему Республики Беларусь, являются:

- развитие рынка логистических услуг, способствующего максимальной реализации принципа мультимодальности;
- повышение транзитного потенциала путем вовлечения логистических операторов и инфраструктуры логистической системы республики в международные проекты рынка товародвижения.

Реализация предложенных проектов будет способствовать прогрессу в развитии транспортно-логистического потенциала Беларуси, укреплению положения белорусских транспортно-логистических компаний на международном рынке.

Список литературы

1 Веренич, В. Транспортный коридор «Север – Юг»: важен, нужен, перспективен / В. Веренич // Логистика. – 2023. – № 2. – С. 8–11.

2 Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь до 2030 года : постановление Совмина Республики Беларусь от 28 декабря 2017 г. № 1024 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document>. – Дата доступа : 10.09.2023.

3 Рекорд Беларуси во внешней торговле [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://officelife.media/news/>. – Дата доступа : 10.09.2023.

УДК 657 47:656.2.003

АКТУАЛЬНОСТЬ КАЛЬКУЛЯЦИОННЫХ РАСЧЕТОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В Республике Беларусь железнодорожный транспорт является важной отраслью хозяйства, которая обеспечивает экономическую безопасность государства, и представлен Белорусской железной дорогой. В современных экономических условиях для каждого хозяйствующего субъекта объективной необходимостью является ведение управленческого учета, позволяющего осуществлять управление затратами, как средства достижения высокого экономического результата.

Рассматривая исторические аспекты развития управленческого учета, можно отметить первостепенное значение калькуляционного учета, а также сделать следующие выводы:

- возникновение управленческого учета связано с развитием калькуляционного и производственного учета;
- первоначально выделился калькуляционный учет, который на первых порах своего развития был примитивным, простым;
- применение новых методов учета затрат на производство и калькулирование превратили калькуляционный учет в систему производственного учета;

– расширение функций системы производственного учета и включение в них таких функций, как планирование, контроль, анализ, принятие решений, превратило ее в систему управленческого учета.

Учет затрат на производство и калькуляция себестоимости продукции (работ и услуг) – два взаимосвязанных этапа учетного процесса. Тесная взаимосвязь и взаимозависимость проявляется, с одной стороны, в том, что основанием для исчисления себестоимости продукции являются данные бухгалтерского учета затрат на производство, с другой стороны, учет затрат организуется с такой детализацией, какая необходима для калькулирования, контроля и управления себестоимостью.

При всех различиях в методике и технике учета затрат и калькулирования себестоимости продукции в целом они базируются с экономической точки зрения на последовательной реализации принципа «затраты – выпуск – результат».

В связи с широким использованием экономических методов в управлении и стоимостных экономических категорий особо актуальное значение приобретает проблема научно обоснованного исчисления показателей себестоимости. Правильное исчисление себестоимости продукции (работ, услуг) способствует более эффективному управлению процессами ее формирования, изысканию и мобилизации внутрихозяйственных резервов дальнейшего снижения уровня издержек производства, улучшению качественных показателей работы, устранению причин высокой себестоимости продукции и низкой рентабельности ее производства, что в конечном итоге способствует росту прибыли и рентабельности хозяйствующих субъектов.

Белорусская железная дорога занимает в экономике Республики Беларусь особое место, являясь интегрирующим и организующим элементом во взаимодействии производственных субъектов хозяйствования, обеспечения населения в перевозках. Интеграция управления обеспечивает объединение разнообразных функций (планирование, учет, контроль, анализ, регулирование) на одном уровне управления, а вертикальная интеграция позволяет совместить однородные функции на разных уровнях управления (структурные подразделения, отделения дороги и Управление железной дороги).

В результате интеграции по горизонтали происходит формирование сводной информационной базы о величине эксплуатационных расходов на уровне отделений дороги. Эксплуатационные расходы (текущие расходы железной дороги и ее подразделений, связанные с осуществлением перевозочного процесса) отделений железной дороги отражают затраты, произведенные отделениями и их структурными подразделениями при осуществлении технологических операций по перевозкам. Следует отметить, что указанные расходы отражают неполную величину эксплуатационных расходов. Часть общедорожных расходов, связанных с перевозками и осуществляемых на уровне Управления железной дороги, не находит отражение в отчетах о расходах отделений. И только на уровне Управления железной дороги формируются интегрированные данные о расходах, содержащихся в соответствующих отчетах, представленных отделениями, к которым затем присоединяются общедорожные расходы: расходы Управления железной дороги и организаций дорожного подчинения.

Результатом осуществления единого технологического процесса является создание железной дорогой в целом конечной продукции, под которой понимается оформленная соответствующими документами и осуществленная перевозка грузов и пассажиров (в том числе багажа и почты). Количественными измерителями конечной продукции железной дороги являются тонно-километры (грузовые перевозки), пассажиро-километры (пассажирские перевозки). Поэтому основными объектами калькуляции себестоимости перевозок являются грузовые и пассажирские перевозки. Себестоимость грузовых перевозок рассчитывается на 1 тонно-километр, а пассажирских – на 1 пассажиро-километр. Данные показатели себестоимости позволяют установить величину эксплуатационных расходов на единицу соответствующего вида перевозок в усредненных условиях их осуществления, в соответствии с которыми происходит ценообразование и формирование тарифов.

Развитие калькуляционной работы и необходимость иметь для управления затратами более детальную информацию о единичных затратах, в зависимости от условий осуществления перевозок, определили последующие расчётные действия по определению себестоимости грузовых и пассажирских перевозок с учетом условий их осуществления: вида сообщения и вида тяги.

При этом следует отметить, что в организациях Белорусской железной дороги калькуляционная работа, в зависимости от поставленной цели управления затратами, включает в себя целый комплекс последовательно и постоянно осуществляемых организационных и практических работ по созданию

необходимой и своевременной информационной базы, которая не исключает новых подходов к классификации затрат и появлению новых классификационных признаков.

Взятое направление в управлении на формирование бизнес-процессов, возможных в подразделениях железной дороги, позволяет утверждать о необходимости иметь информационную базу о стоимостной оценке технологических операций, составляющих основу бизнес-процессов.

Исторический обзор калькуляционной работы в подразделениях железной дороги показывает, что в определенные периоды функционирования железной дороги структурные подразделения рассчитывали показатели себестоимости выполняемых технологических операций, так называемые показатели индивидуальной себестоимости.

Развитие железнодорожного комплекса, его функционирование в соответствии с требованиями мирового уровня требует постоянной разработки системы мер, направленных на повышение эффективности хозяйственной деятельности как железной дороги в целом, так и ее подразделений. Оценка разрабатываемых мероприятий базируется на использовании таких стоимостных показателей, как расходы и себестоимость отдельных технологических операций, предлагаемых технических и технологических решений, организационных изменений и др.

Информация о расходах Белорусской железной дороги (БЖД), представленная в ведомственной отчетности, формируется в тесной взаимосвязи с технологическими процессами производства. Поэтому любые изменения в технологии процесса перевозок, выполнении работ и оказании услуг, а также принятии управленческих решений требуют внесения соответствующих изменений в ведомственную отчетность, последующее изменение методики учета расходов и калькулирования показателей себестоимости, т. е. актуализации системы калькуляционных расчетов.

Список литературы

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

2 Номенклатура расходов : учеб.-метод. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.]. – Гомель : УО БелГУТ, 2016. – 189 с.

УДК 656.212.073

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ТЕРМИНАЛОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

А. Н. СЛАДКЕВИЧ

Белорусская железная дорога, г. Минск

На начальном этапе использования железнодорожного транспорта осуществлялась перевозка пассажиров, а затем – доставка грузов как в процессе перемещения сырья и готовой продукции на промышленных предприятиях, так и на магистральном железнодорожном транспорте.

С развитием экономики крупные партии материальных ресурсов и готовой продукции стали доставляться непосредственно на промышленные предприятия с использованием железнодорожных подъездных путей, примыкающих к железнодорожным станциям общего пользования. Одновременно развивались и грузовые дворы транспорта общего пользования, которые использовались не только для выполнения грузовых операций, но и для приема грузов от отправителей и выдачи их получателям. Причем с развитием, например, машиностроительной отрасли промышленные предприятия имели подъездные пути (пути необщего пользования), куда прибывали массовые грузы в виде исходного сырья. В то же время такие предприятия пользовались услугами грузовых дворов, куда в адрес таких машиностроительных предприятий поступали небольшие партии грузов мелкими отправлениями или в контейнерах различной грузоподъемности (например, комплектующие изделия). В зависимости от объемов работы мест общего и необщего пользования для выполнения начально-конечных операций строились соответствующие грузовые объекты с необходимыми складами для хранения грузов в зависимости от физико-химических свойств и обеспечения их сохранности.