

2 **Картаев, Ф. С.** Эконометрика : учеб. пособие / Ф. С. Картаев, Е. Н. Лукаш. – М. : Проспект, 2016. – 128 с.

3 Эконометрика : учеб. для бакалавриата и магистратуры / И. И. Елисеева [и др.]; под ред. И. Елисеевой. – М. : Юрайт, 2012. – 453 с.

4 **Хайяши, Ф.** Эконометрика / Ф. Хайяши. – М. : Дело, 2017. – 728 с.

Получено 01.06.2023

---

ISSN 2227-1155. Сборник студенческих научных работ.

Вып. 28. Гомель, 2023

---

УДК 330.1

*Е. А. ГУСЕВА* (ГБ-41)

Научный руководитель – магистр, ст. преп. *Т. В. ШОРЕЦ*

## **ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМИ РАСХОДАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Рассмотрены понятие эксплуатационных расходов, особенности их управления на железнодорожном транспорте. Представлены направления совершенствования подходов к управлению эксплуатационными расходами.

Каждая организация при разработке своей стратегии ориентируется на удовлетворение определенной общественной потребности и получение максимальной прибыли. В то же время любое производство товаров или услуг немислимо без затрат и, прежде всего, конкретных затрат на приобретение факторов производства, средств труда и рабочей силы. Главной задачей управления является такая организация производства, которая обеспечит выполнение запланированного объема производства с наименьшими затратами на применяемые факторы производства.

На транспорте текущие затраты, связанные с осуществлением процесса перевозок грузов и пассажиров, называются эксплуатационными расходами. Их величина впоследствии оказывает непосредственное влияние на формирование баланса денежных доходов и расходов железной дороги, определяет уровень ее рентабельности.

Специфика работы транспортных организаций определяет особенность их производственного и технологического процессов и как следствие – структуру транспортных издержек, отличную от структуры издержек, существующих промышленным организациям. Производственный процесс, т. е. процесс перевозки (являющийся одновременно и продукцией транспорта),

осуществляется путем перемещения подвижного состава, потребляющего значительное количество топливно-энергетических ресурсов. Поэтому в структуре расходов транспортных организаций нет сырья, а в затратах высокий удельный вес имеют топливно-энергетические расходы.

Оптимизация величины затрат и себестоимости осуществляется в системе управления затратами хозяйствующих субъектов, которое требует не только целенаправленного планирования и регулирования затрат на основе дифференцированных, технически и экономически обоснованных норм расходов, но и анализа, контроля их выполнения, а также постоянного обновления нормативной базы расчета затрат.

На процесс формирования эксплуатационных расходов в организациях железнодорожного транспорта оказывает существенное влияние специфика функционирования железнодорожного транспорта, которая и определяет особенности управления эксплуатационными расходами (рисунок 1).



Рисунок 1 – Особенности железнодорожного транспорта, оказывающие влияние на организацию управления эксплуатационными расходами

Железнодорожный транспорт, являясь многоотраслевым комплексом народного хозяйства, для осуществления процесса перевозок требует уча-

стия десяти отраслевых хозяйств и двух управленческих структур: отделения дороги и Управления Белорусской железной дороги. В связи с этим производят классификацию затрат с детализацией по отраслевым хозяйствам [1].

Эксплуатационные расходы на железнодорожном транспорте планируют и учитывают по установленной Номенклатуре расходов по основной деятельности железных дорог. Все основные расходы по перевозкам планируют и учитывают по подразделениям соответствующих хозяйств: пассажирского, грузовой и коммерческой работы, перевозок, локомотивного, вагонного, пути, гражданских сооружений, сигнализации и связи, электрификации и электроснабжения. Расходы хозяйств по отдельным работам, производственным операциям или нескольким близким однородным операциям объединяют в соответствующие статьи расходов. Каждой статье расходов присвоен определенный номер.

По каждой статье указывают измеритель, с которым связаны расходы, и приводят пояснения о том, какие виды затрат относятся на эту статью расхода. Основные расходы, специфические для каждой отрасли хозяйства, имеют свою нумерацию. По основным расходам, общим для всех отраслей хозяйства, и общехозяйственным расходам для всех хозяйств установлена единая номенклатура и единая нумерация. Каждое предприятие использует по основным общим и общехозяйственным расходам те статьи, которые имеют к нему отношение.

Одним из условий рациональной эксплуатации железнодорожного транспорта и снижения себестоимости перевозок является правильная организация учета затрат. Формирование себестоимости перевозок – сложный процесс, а уровень себестоимости определяется многочисленными факторами. Задача калькулирования – не просто определить фактическую себестоимость, а рассчитать такую себестоимость, которая в современных условиях работы организации могла бы обеспечить ему определенную прибыль.

Исходя из рассчитанного уровня, нужно так организовать производство, чтобы фактически обеспечить приемлемый уровень себестоимости и возможности ее постоянного снижения. По величине себестоимости можно судить, насколько умело и целесообразно используются факторы производства. Кроме того, в ней находят непосредственное отражение комплексность и интегрированность процесса управления [2].

Комплексность процесса управления в современных условиях предполагает воздействие на объект управления со стороны как производственных, так и управленческих отделов и служб. 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 Белорусской железной дороги).

В качестве основных направлений оптимизации управления эксплуатационными расходами и калькулирования себестоимости продукции на железнодорожном транспорте можно выделить следующие:

1 Совершенствование системы и принципов формирования внутриотраслевых форм отчетности и системы документооборота по эксплуатационным расходам на всех уровнях управления.

Железная дорога является объединением со сложной структурой. Высшему руководству необходимо оперативно получать информацию о деятельности входящих в нее отделений для принятия решения о дальнейшем направлении развития. Становится понятно, что бухгалтерский учет не вполне способен отразить реальную картину. Кроме того, руководству нужна информация не бухгалтерская, а управленческая, которая может быть получена в результате совершенствования существующих внутрихозяйственных отчетных форм и максимальной привязки соответствующих статей расходов к объектам калькулирования.

Структура отделения предполагает сбор информации о себестоимости по «центрам ответственности», где центром выступает отдельно взятое структурное подразделение.

Внутриотраслевая отчетность должна обеспечивать возможность отражения информации по центрам ответственности.

Основным документом, в котором регистрируются данные о фактических затратах организаций Белорусской железной дороги, является отчет формы 69-жел. Необходимо совершенствовать форму 69-жел путем отражения в ней норм расхода по каждой статье и показывать отклонения от норм. Это позволит при достаточно высокой автоматизации системы управленческого учета Управлению дороги получать каждый день оперативную информацию о произведенных затратах и отклонениях от норм в различных разрезах, что дало бы возможность быстро и эффективно управлять затратами в течение месяца, а не анализировать свершившиеся факты, повлиять на которые уже невозможно.

2 Разработка алгоритма калькуляционных расчетов величин плановой и фактической себестоимости (конкретизация последовательности выполняемых действий, используемых приемов и методов при осуществлении калькуляционных расчетов на каждом уровне управления).

Существующая практика расчета себестоимости видов перевозок железной дороги на сегодняшний день имеет ряд недостатков и самым главным является сложность и громоздкость выполняемых расчетов. Причем сложны и трудоемки не только сами расчеты, но и подготовительные расчеты по формированию базы данных и расчетных показателей.

Сложность проведения расчетных операций по нахождению величин показателей себестоимости перевозок вызвана двумя причинами. С одной стороны, огромным перечнем статей расходов, формирующих себестоимость

перевозок, и спецификой формирования главного отчета о расходах по перевозкам – формы 69-жел. С другой – отсутствием в отчетности железной дороги данных о количественных и качественных показателях работы подвижного состава в соответствии с видами выполняемых перевозок, и как следствие, необходимости использования расчетных показателей для распределения расходов. Это снижает точность рассчитываемых величин себестоимости по видам перевозок.

Устранение первой причины практически невозможно. Особенность технологического процесса выполнения перевозочного процесса предполагает участие структурных подразделений, каждое из которых осуществляет свой, определенный технологией, перечень работ, учет расходов по которым ведется на соответствующей статье затрат.

Устранение второй причины возможно путем разработки алгоритма калькуляционных расчетов величин плановой и фактической себестоимости, поиска простых и доступных методов распределения расходов по видам перевозок или организации учета затрат в соответствии с видом выполняемых перевозок. Именно два этих направления научных исследований позволяют сделать калькуляционные расчеты в методическом плане более простыми и доступными.

### 3 Разработка методики распределения накладных расходов.

Известно, что методически неправильно выбранный способ распределения накладных расходов искажает себестоимость. Поэтому разработка методики распределения накладных расходов должна включать несколько этапов:

- анализ зависимости накладных расходов от экономической базы их распределения;
- расчет ставок для распределения накладных расходов;
- распределение накладных расходов между видами перевозок.

В структурных подразделениях железной дороги распределение накладных расходов осуществляется с использованием общепринятой методики пропорционально заработной плате производственных работников. С точки зрения соответствия методологии это является правильным. Однако с позиции обоснованности такого распределения можно сказать, что использовать в качестве базы распределения заработную плату производственных работников не всегда целесообразно. Для этих целей необходимо разработать дифференцированный подход к выбору базы распределения с учетом специфики объемных показателей и функционирования подразделения. Кроме того, необходимо расширение существующих баз распределения накладных расходов с учетом их экономической сущности.

В целом стоит отметить, что совершенствование методики калькулирования себестоимости перевозок позволит повысить эффективность управления эксплуатационными расходами на железнодорожном транспорте, что повысит эффективность его работы.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Рачек, С. В.** Экономика и планирование деятельности железных дорог : учеб. пособие / С. В. Рачек, Ю. А. Пикалин, В. Д. Антонова. – Екатеринбург : УрГУПС, 2017. – 196 с.

2 **Терешина, Н. П.** Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, М. Ф. Трихунков. – М. : УМЦ ЖДТ, 2016. – 801 с.

Получено 01.06.2023

---

ISSN 2227-1155. Сборник студенческих научных работ.  
Вып. 28. Гомель, 2023

---

УДК 303.725.33

*В. Е. ДЕРЯБИНА, А. В. КРУПЕЙЧЕНКО* (ГБ-21)

Научный руководитель – канд. экон. наук *О. А. ХОДОСКИНА*

### **ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК В ЭКОНОМЕТРИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ**

Использование экспертных оценок в эконометрических исследованиях является широко изучаемой темой, которая будет раскрыта в данной статье. Существуют различные способы для получения экспертной информации, однако можно столкнуться с ошибками, которые могут привести к некачественной экспертизе.

Развитие информационных технологий в современном обществе привело революцию в процессе управления. Все чаще руководители сталкиваются с ситуациями, когда имеющихся у них знаний недостаточно для решения возникающих проблем. Может быть трудно предсказать, как будут развиваться ситуации в сложных сценариях, поскольку интуиция и ранее существовавшие знания не могут точно описывать, оценивать или прогнозировать социальную среду. В результате часто возникают проблемы с разработкой эффективных стратегий управления общественным производством и долгосрочным планированием. Такие проблемы социологического управления решаются с использованием метода экспертного оценивания. Изучению данного метода уделяли внимание как зарубежные, так и отечественные авторы: Беляевский И. К., Горшков М. К., Добренков В. И., Лиотар Ж.-Ф., Лисенков А. Н., Марченко В. М. и ряд других специалистов. Благодаря их работам появилась возможность полноценно оценить проблемы и вопросы темы экспертных оценок, в связи с чем статья разъясняет важность темы в достаточном объеме.