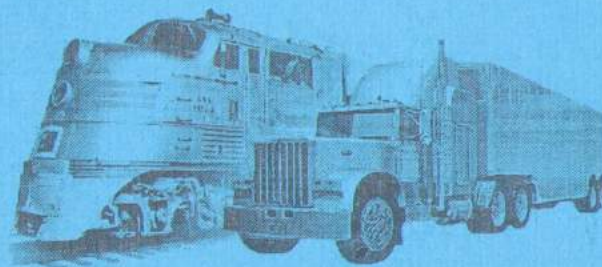


656.1
P 952

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА

**РЫНОК
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
(ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ)**

Международный сборник
научных трудов
Выпуск 2



Гомель 2004

656.1
P952

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ

"БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА"

РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ (ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ)

Международный сборник научных трудов

Выпуск 2

Под редакцией профессора *В. Г. Гизатуллиной*

543312

201

Гомель 2004

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА БГУТ

УДК 656.1
ББК 39.18
Р 952

Редакционная коллегия:

Гизатуллина В. Г., канд. экон. наук, профессор (Гомель, БелГУТ) (отв. редактор);

Панков Д. А., докт. экон. наук, профессор (Минск, БГЭУ);

Бычкова Г. М., канд. экон. наук, доцент (Гомель, БелГУТ);

Семенов А. Ю., канд. экон. наук, гл. редактор журнала "Белорусский фондовый рынок" (Минск, РИВШ);

Бабына В. Ф., канд. экон. наук, профессор (Гомель, ГГУ);

Бугаев В. П., канд. техн. наук, профессор (Гомель, БелГУТ).

Рецензенты: зав. кафедрой "Экономика" МИИТа, докт. экон. наук, профессор, действительный член РАТ **Галабурда В. Г.**;
начальник службы бухгалтерского учета и финансов Белорусской железной дороги **Тарасова В. П.**

Р 952 **Рынок** транспортных услуг (проблемы повышения эффективности):
Международ. сб. науч. тр.; Вып. 2 / Под ред. В. Г. Гизатуллиной;
Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель, 2004. – 322 с.
ISBN 985-6550-83-1

Изложены общие экономические проблемы рынка транспортных услуг в Республике Беларусь и на мировом рынке, вопросы систем логистического обслуживания и повышения эффективности работы железнодорожного транспорта.

Предназначен для научных и практических работников, занимающихся проблемами рынка транспортных услуг и его эффективности, а также для магистрантов, аспирантов и студентов транспортных вузов.

УДК 656.1
ББК 39.18

ISBN 985-6550-83-1

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА БЕЛГУТА

© Белорусский государственный университет транспорта, 2004.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	7
1 ОБЩИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	9
<i>Кириченко Е. Г.</i> Синергетическая методология моделирования рынка	9
<i>Малькевич Н. Д., Тихомиров И. Н., Зеньчук Н. Ф.</i> Роль транспортных услуг в формировании национального дохода и чистого националь- ного продукта	12
<i>Катшай Д. В.</i> Экономическое значение финансирования под уступку денежного требования (факторинга) для транспортных орга- низаций	15
<i>Езерская Т. А.</i> Проблемы совершенствования учета и контроля затрат на предприятиях транспорта	19
<i>Бойкачев М. А.</i> Оптимизация работы станций технического обслужи- вания автомобилей	25
<i>Гизатуллина В. Г., Серегина В. С.</i> Прогнозирование спроса на пере- возки и их планирование	28
<i>Богданович Л. П.</i> Автотранспорт и автомобильные дороги – взаимо- связанные элементы транспортной системы	34
<i>Козлов Д. Н., Козлова Л. В.</i> Государственное регулирование рынка автомобильных перевозок	37
<i>Бойкачев М. А.</i> Оптимизация режимов взаимодействия автопред- приятия и железнодорожной станции	40
<i>Марцишевская Э.</i> Новые направления в управлении сектором услуг воздушного транспорта	43
<i>Кушнеров Д. Н.</i> Теоретические аспекты построения налоговой систе- мы железнодорожного транспорта	48
2 ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ	53
<i>Пищик А. Ф.</i> Формирование среды международного рынка транс- портных услуг	53
<i>Лихуто А. Ю.</i> Применение арбитража в международной транспорт- ной деятельности	58
<i>Смирнов Н. Г.</i> Развитие экспорта транспортных услуг – приоритетное направление государственной политики	63
<i>Брычкина Г. В.</i> Анализ ситуации на национальных рынках транзит- ных услуг сопредельных государств	66

3 СИСТЕМЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ	73
<i>Папроцки В.</i> Применение современных концепций управления логистической цепью	73
<i>Демидов А. М.</i> Применение эффективных информационных технологий в транспортных системах связи	78
<i>Кравченко А. В.</i> Анализ методов оценки производственных запасов	83
<i>Кравченко А. В.</i> Нормирование материальных запасов на железнодорожном транспорте	86
<i>Гизатуллина В. Г., Скуратова И. Ю., Шатров С. Л.</i> Информатизация железнодорожного транспорта как необходимое условие становления управленческого учета	90
4 ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	95
<i>Лебедев С. Н., Михальченко А. А.</i> Повышение экономической эффективности работы технологических линий перевозочного процесса	95
<i>Бугаев П. В.</i> Портал с ресурсами электронного бизнеса в глобальной сети как средство повышения эффективности Белорусской железной дороги	99
<i>Кондратенко И. С.</i> Анализ действующей практики расчетов на транспортных предприятиях Республики Беларусь	108
<i>Фоменко В. В.</i> Организационная модель учетного процесса на Белорусской железной дороге	112
<i>Стасевич А. В., Гизатуллина В. Г., Кузора О. В.</i> Аналитические возможности новых форм отчетности предприятий железнодорожного транспорта	116
<i>Киреня Е. А., Липатова О. В., Кабирова Т. Е.</i> Особенности анализа финансового состояния Белорусской железной дороги	121
<i>Голод Г. Д., Кравченко Н. В.</i> Организация бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности в Гомельской дистанции сигнализации и связи	126
<i>Холодинская С. С., Скуратова И. Ю.</i> Анализ и совершенствование системы учета источников формирования доходов железной дороги	130
<i>Потемкина Л. А., Фоменко В. В.</i> Организация учета инвентарного парка грузовых вагонов, универсальных среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров на Белорусской железной дороге	133
<i>Борисенко Е. В.</i> Теоретические основы управления затратами	137
<i>Павлович Е. Г.</i> Совершенствование методов управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта	142
<i>Хитро В. Г., Гизатуллина В. Г., Борисенко Е. В.</i> Практические подходы к анализу поведения затрат Белорусской железной дороги	146

<i>Грецкий А. П., Липатова О. В.</i> Планирование расходов железной дороги по перевозкам	150
<i>Козлова Л. В.</i> Правильное калькулирование стоимости работ – необходимое условие для рациональной организации учета затрат на подсобно-вспомогательную деятельность предприятий Белорусской железной дороги	158
<i>Гизатуллина В. Г., Гизатуллин А. Р., Фоменко В. В.</i> Предложения по совершенствованию методики расчета себестоимости видов перевозок	163
<i>Липатова О. В.</i> Накладные расходы и порядок их распределения	172
<i>Гизатуллина В. Г.</i> Расчет фактической стоимости вагоно-часа простоя транзитного вагона с переработкой и без переработки на сортировочных и основных участковых станциях Белорусской железной дороги	178
<i>Митина Е. Н., Гизатуллина В. Г., Курис Е. Э.</i> Теоретические и методические основы анализа обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами и эффективности их использования	188
<i>Аристова Г. П., Гизатуллина В. Г., Козлова Л. В.</i> Анализ существующей методики оценки эффективности использования трудовых ресурсов Белорусской железной дороги	196
<i>Гизатуллина В. Г., Гизатуллин А. Р., Козлова Л. В.</i> Методика оценки эффективности использования трудовых ресурсов Белорусской железной дороги в современных условиях	206
<i>Пильгун Т. В., Лебедев С. Н., Михальченко А. А.</i> Пути повышения эффективного потребления ресурсов на линейных предприятиях хозяйства перевозок	217
<i>Негрей В. Я., Масловская Е. М.</i> Техничко-экономическая оценка параметров стрелочных переводов	220
<i>Кушнеров Д. Н.</i> Влияние налогов через транспортный тариф на конкурентоспособность отечественной продукции.	223
<i>Бугаев П. В.</i> Перспективы и эффективность электронного бизнеса для Белорусской железной дороги.	227
5 ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ФИНАНСОВЫЕ ВОПРОСЫ ЭЛЕМЕНТОВ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	233
<i>Запольский М. И.</i> Этапы развития и формы агропромышленной интеграции	233
<i>Запольский М. И.</i> Состояние и тенденции интеграции банковского и промышленного капитала в Республике Беларусь	237
<i>Кушнерова Ю. А.</i> Прогнозирование роста валового национального продукта по динамическим рядам	241

<i>Сидорова Л. Г.</i> Экономическая сущность прибыли предприятий в современных условиях хозяйствования	247
<i>Евсеевко Н. В.</i> Совершенствование амортизационной политики при использовании опыта зарубежных стран	252
<i>Данилкова С. А.</i> Проблемы соблюдения принципов аудита в Республике Беларусь	258
<i>Царенкова И. М.</i> Анализ финансового состояния предприятия	263
<i>Павлович Т. П.</i> Аудиторская проверка внешних расчетных операций: цель, задачи и общий порядок проверки	265
<i>Павлович Т. П.</i> Ревизия выполнения плана строительно-монтажных работ и ввода в действие объектов строительства и производственных мощностей	270
<i>Кравченко А. В.</i> Развитие учета и отчетности в Республике Беларусь на современном этапе	278
<i>Линник Е. В.</i> План счетов бухгалтерского учета: необходимость совершенствования	281
<i>Павлович Е. Г.</i> Управленческий учет как элемент системы бухгалтерского учета	284
<i>Гизатуллина В. Г., Евсеевко Н. В.</i> Особенности бухгалтерского учета общественных организаций, не осуществляющих предпринимательской деятельности	287
<i>Кончаков О. В.</i> Совершенствование бухгалтерского учета расходов и затрат на базе современных информационных технологий	291
<i>Якубова И. П.</i> Совершенствование организации аналитического учета затрат и результатов производства в целях интеграции в систему национальных счетов	295
<i>Бойкачева Е. В.</i> Банковские операции как основа интеграционных процессов в экономике	299
<i>Скуратов В. Г.</i> Актуальность ипотечного кредитования на современном этапе экономического развития Республики Беларусь	303
<i>Рябцева Н. А.</i> Подготовка квалифицированных рабочих кадров для железнодорожного транспорта Беларуси в учебных заведениях государственных трудовых резервов и профессионально-технического образования (1945–1965 гг.).	307
<i>Бычкова Г. М.</i> Концепция услуг образования в условиях глобализации рыночной экономики Республики Беларусь	312
<i>Бычкова Г. М.</i> Концепция адресной социальной помощи студентам платной формы обучения	315

ПРЕДИСЛОВИЕ

Во всём мире ведётся интенсивный поиск методов гармоничного развития транспорта в XXI в., в основу которого положены следующие критерии: удовлетворение потребностей развивающихся экономических связей, принципы разделения труда по регионам и континентам, оптимизация взаимодействия различных видов транспорта, совершенствование транспортных технологий.

Важную роль в этом процессе играет рынок транспортных услуг, на котором в сложные взаимоотношения вступают транспортные предприятия, грузовладельцы, посредники. Механизм подобных взаимоотношений складывается под влиянием экономических и социальных факторов, коммерческих, правовых норм и актов, а также рыночной конъюнктуры.

В предлагаемом вашему вниманию сборнике рассматриваются основные проблемы развития транспорта и повышения эффективности рынка транспортных услуг. В современных условиях грузовладельцу всё сложнее становится ориентироваться в транспортной обстановке. Поэтому поиск рациональных путей транспортного обслуживания, выбор направлений перевозок и способов транспортировки товаров, форм и методов организации перевозочного процесса, исследование альтернативных и компромиссных решений становятся важными факторами развития и функционирования рынков транспортных услуг.

От транспортных предприятий требуется создание эффективной материализованной системы, обеспечивающей потребности в транспорте на микро- и макроуровнях. Особенностью современных транспортных предприятий является их участие в системах товародвижения, которые акцентируют своё внимание на товаре, требующем в равной степени как передвижения в пространстве (перевозки), так и сопутствующих операций, связанных с реализацией товаров на рынках (складирование, упаковка и маркировка, страхование, оформление документации и т. д.). В современных условиях хозяйствования к транспорту предъявляются все новые и новые требования. Ритмичность, регулярность, бесперебойность, надёжность, высокая скорость доставки продукции из пунктов потребления производства в пункты потребления в строго обусловленные сроки и без потерь, порчи и повреждения товара

с минимальными издержками являются важнейшими условиями эффективности и качества транспортных услуг. Транспорт стремится соответствовать новым требованиям со стороны пользователей, что выражается в применении логистических концепций.

Объединенные в логистическую систему субъекты хозяйствования (товаропроизводители и потребители, транспортные предприятия и организации, производственные и финансовые предприятия различных уровней) благодаря рыночным механизмам могут существенно повысить эффективность своих собственных усилий и, в конечном счёте, получить значительно большее количество благ и услуг, более высокого качества, чем если бы каждый из них пытался производить необходимые товары и услуги самостоятельно. Данный синергетический эффект является причиной заинтересованности всех участвующих лиц в поддержании подобной системы в дееспособном состоянии.

Настоящий сборник является продолжением уже опубликованного сборника научных трудов "Рынок транспортных услуг", выпуск 1. Во втором сборнике выделено пять разделов, каждый из которых систематизирует статьи по следующим проблемам: общие экономические проблемы рынка транспортных услуг, транспортные услуги на мировом рынке, системы логистического обслуживания, проблемы повышения эффективности работы железнодорожного транспорта, экономические и финансовые вопросы элементов внешней среды рынка транспортных услуг.

В первом разделе сборника рассмотрены экономические проблемы рынка транспортных услуг на основе концепции интермодальности. Они являются либо действительно общими для всего рынка транспортных услуг, либо для отдельного вида транспорта, но становятся общими при его взаимодействии с другими. И как раз концепция интермодальности провозглашает учёт каких-либо изменений в деятельности других видов транспорта от мероприятий, проводимых на конкретном виде транспорта, для объяснения процессов, происходящих на рынке транспортных услуг. Во втором разделе рассматриваются вызванные процессом глобализации проблемы, которые вызывают необходимость создания конкурентной среды на международных рынках транспортных услуг. В третьем разделе обсуждаются проблемы, связанные с интеграцией транспортных систем в системы товародвижения. Четвертый раздел непосредственно касается вопросов железнодорожного транспорта, продолжающего лидировать на национальном рынке транспортных услуг. Пятый раздел затрагивает важные экономические и финансовые вопросы элементов внешней среды.

Авторы трудов, включенных в сборник, дают свою оценку проблемам функционирования и перспектив развития рынков транспортных услуг.

В. Г. Гизатуллина

1 ОБЩИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47:656

Е. Г. Кириченко

Белорусский государственный университет транспорта

СИНЕРГЕТИЧЕСКАЯ МЕТОДОЛОГИЯ МОДЕЛИРОВАНИЯ РЫНКА

Анализируются ключевые идеи и принципы синергетики, которые могут быть использованы в моделировании рынка транспортных услуг.

Адекватный анализ состояния такой сложнейшей современной социально-экономической системы, какой является транспортная, невозможен в рамках одной дисциплинарной онтологии, дающей узкое видение объекта. Поэтому необходимым становится переход на новый уровень системного анализа, ориентированного на междисциплинарное, комплексное взаимодействие понятий и методов смежных дисциплин. В исследовании закономерностей функционирования транспортной системы в период перехода экономики страны к рыночным условиям хозяйствования целесообразным, на наш взгляд, является применение некоторых методологических принципов и идей синергетики, которая в рамках современной науки претендует на универсальный статус.

Синергетика – наука о процессах самоорганизации устойчивости и распада структур различной природы, формирующихся в сложных системах, далеких от равновесия (термин "синергетика" происходит от греческого "синергос", что означает "вместе действующий"). В отличие от традиционного взгляда синергетика делает акцент на исследовании сложных, открытых, нелинейных, неравновесных систем с точки зрения выяснения законов структурной организации, возникновения упорядоченности. Вопрос об оптимальной упорядоченности и организации особенно остро стоит при анализе состояний неустойчивости нелинейной среды. Рынок как раз и является такой открытой, неравновесной, самоорганизующейся системой со всеми

атрибутами и обратными связями.

Теория рынка в отечественной литературе разработана слабо, хотя уже очевидным является, что именно рынок призван обеспечить наиболее оптимальный режим функционирования экономики страны в переходный период. Устойчивое развитие, в частности, транспортной системы в современных условиях во многом определяется уровнем формирования рынка транспортных услуг.

В контексте синергетической парадигмы можно рассматривать рынок как аналог саморегулирующегося хаоса на уровне элементов социально-экономической системы. Синергетика предлагает новое толкование понятия "хаос", которое отличается от общепринятого понимания хаоса как максимума энтропии, как абсолютно деструктивного начала. В синергетике хаос можно сопоставить с понятием случайности, с хаотическим разнообразием флуктуаций (отклонений) от нормы в сложной системе. Хаос определяется как конструктивное начало, основа для процесса развития.

Синергетика показывает, при каких условиях и для каких систем случайности могут привести к возникновению порядка новых, пространственно-временных макроструктур, которые И. Пригожин, один из основоположников синергетики, назвал "диссипативными структурами". Диссипация гасит, уничтожает все лишние потоки в среде и оставляет только те, которые образуют структуру, т.е. осуществляется процесс выстраивания регулярной структуры в нелинейной открытой среде.

В ходе эволюции любых сложных самоорганизующихся систем, как полагает синергетика, неизбежно наступают критические периоды (возникают точки бифуркации), связанные с их подготовкой к переходу на качественно новый уровень развития. При этом скорость протекания многих внутренних эволюционных процессов системы вблизи области бифуркации резко возрастает. Такие периоды в эволюции сложных систем называют режимами с обострением, возникновение которых обязательно свидетельствует о неизбежном переходе системы в новое качественное состояние. В этот переломный момент случайность проявляет спектр структур, многообразие возможных путей развития, скрытых в нелинейной среде. Происходит расширение масштабов системы, появляются новые формы организации. Неустойчивость в рамках синергетического миропонимания приводит к коренным перестройкам нелинейной открытой системы. Однако в развитии любой системы нежелательны крайности. Опасным является как абсолютно устойчивое состояние, так и абсолютно неустойчивое. Отклонение параметров системы от нормы являются источником активности функциональной системы. При полном отсутствии отклонений, когда нет сигнала обратной связи, система управления находится "на нуле", фактически как бы не работает. Современные научные теории обосновывают идею о том, что для любых систем лучше, когда есть некоторые отклонения параметров от нормы, благодаря чему

система включается в работу и находится в состоянии не статического, а динамического равновесия. Отклонения полезны, они осуществляют синергетический принцип "упорядоченности через флуктуации". Отклонения не должны быть большими. Существуют жесткие ограничения в виде допустимого диапазона отклонений, в пределах которого функциональная система способна осуществлять саморегуляцию. Это положение верно для любых систем, включая и транспортную.

В обществе следует избегать разрушительного хаоса, который через бифуркации, потрясения ведут к развалу системы. Поэтому процесс управления системы предполагает контролирование хаоса. Без достаточного регулирования свободный рынок ведет к хаосу. При синергетическом моделировании рынка формализуется взаимовлияние спроса и предложения в нелинейных условиях, своего рода самоорганизация при ценообразовании и производстве товаров и услуг. Рынок быстро обнаруживает неходовые товары, производство которых нерентабельно и ведет к росту энтропии. Высококачественные товары, пользующиеся большим спросом, напротив, увеличивают не энтропию, порядок, ибо ускоряются процессы производства и обмена, повышается значимость, полнее удовлетворяются потребности общества, растет жизненный уровень людей. Через некоторое время по мере расширения выпуска происходит насыщение рынка этим товаром, наступает момент равновесия между спросом и предложением. Но конкурирующие фирмы к этому времени уже освоили новые изделия, поставили на рынок новые товары с более высоким потребительским качеством. Товарно-денежные отношения снова активизируются. Новые предложения поступают на рынок непрерывно. Так поддерживается неравновесность рынка и эффективность функционирования экономической системы.

Согласно принципу необходимого разнообразия Эшби в сложных самоорганизующихся системах сложность регулятора должна быть не ниже сложности самой регулируемой системы. В экономических системах таким регулятором является рынок. Долгое время экономическую систему у нас пытались регулировать чиновники волевыми действиями. Непонимание того, что экономика является нелинейной системой, стало постоянным источником энтропии, принятия неадекватных решений.

Величина отклонений прямо связана с качеством управления. Для оптимального процесса характерно движение с малыми отклонениями и, соответственно, с малыми управляющими воздействиями. Для переходных периодов в развитии социума такое гармоничное соотношение нехарактерно. Приходится регулировать достаточно большие изменения. Если в системе заторможены обратные связи или в управляющем центре возникают сбои (например, запаздывание с принятием решения, некомпетентное решение), то отклонение нарастает и может быстро достичь критического значения и превысить его. Тогда управляющее звено не может вернуть систему в преж-

нее устойчивое состояние. К большим отклонениям и нарушению устойчивости сложной системы могут привести волюнтаристские решения, например, вмешательство в протекание естественного экономического процесса.

Недопустимо в управлении принимать неоправданно большие рывки.

Как показывает исторический опыт, важнейшим в управлении является не сила, а правильная форма воздействия на систему. Малые, правильно организованные воздействия на сложную систему более эффективны.

Так, путь "шоковой терапии", предпринятой режиссерами новой России и не учитывающей специфики российского менталитета, культурной традиции, привел к ликвидации веками складывающейся макроструктуры, разрушению целостности народнохозяйственного комплекса.

Чтобы не утратить управляемости системой, не допустить разрыва цепи обратной связи, целесообразной, на наш взгляд, является технология циклического управления, с проверкой результативности каждого очередного шага.

Таким образом, некоторые методологические принципы синергетики, обозначенные нами в работе, могут быть полезными в выработке императивов эффективной транспортной политики государства.

Получено 12.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47:656

Н. Д. Малькевич

Белорусский государственный университет транспорта

И. Н. Тихомиров

ООО "Марс", г. Москва

Н. Ф. Зеньчук

Белорусский государственный университет транспорта

РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ФОРМИРОВАНИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ДОХОДА И ЧИСТОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОДУКТА

Рассмотрена роль транспорта в формировании национального дохода и чистого национального продукта.

Национальный доход представляет собой доход всего населения от всех источников его поступления (или его так называемый располагаемый доход)

и располагаемый доход государства (после осуществления выплат зарплаты и жалования всем госбюджетным работникам, денежного довольствия военнослужащим, трансфертных платежей). Располагаемым доходом население может распоряжаться по своему усмотрению. Располагаемый доход государства, остающийся у него от налоговых поступлений после выполнения указанных выше выплат, используется на закупки товаров и услуг государственного назначения (здания и оборудование государственных учреждений, объекты государственной инфраструктуры, вооружение, электроэнергия, теплоэнергия, услуги связи и т.п.).

Национальный доход от транспортных услуг образуется по мере осуществления транспортных расходов на их создание. Величина национального дохода от транспортных услуг представляет собой общетранспортные издержки, включая все виды государственных налогов и сборов, за вычетом стоимости использованных транспортом для создания этих услуг закупаемых товарно-материальных ценностей (материалов, топлива) и услуг так называемых посторонних производственных предприятий (электро- и теплоснабжения, услуг министерства связи и т. п.), а также услуг капитала (проценты по банковским кредитам). Следовательно, национальный доход от транспортных услуг включает в себя оплату труда всех работников транспорта с отчислениями в органы социальной защиты населения, все виды государственных налогов и сборов и выплаты дивидендов по акциям транспортных предприятий и процентов за кредиты.

Национальный доход от транспортных услуг образуется по мере осуществления издержек при оказании этих услуг населению и производственным предприятиям.

Чистый национальный продукт представляет собой вновь созданную стоимость (стоимость потребительских благ), реализованную населению и на экспорт. Во избежание двойного счёта не всю стоимость транспортных услуг можно сразу непосредственно относить к чистому национальному продукту.

Под вновь созданной стоимостью транспортных услуг при перевозках пассажиров следует понимать тарифную провозную плату как доход транспорта за вычетом стоимости использованных транспортом на эти перевозки закупаемых товарно-материальных ценностей и услуг посторонних производственных предприятий. Здесь наблюдается некоторая аналогия с определением национального дохода от транспортных услуг. Только в данном случае стоимость использованных закупаемых транспортом товарно-материальных ценностей и услуг посторонних производственных предприятий вычитается из доходов от перевозок, в то время как при определении национального дохода – из общих транспортных издержек, связанных с перевозками.

При перевозке пассажиров реализация транспортных услуг населению (как и всех других услуг) производится до полного фактического их потреб-

ления, обычно по принципу так называемой предварительной оплаты. В этом случае можно считать, что вновь созданная стоимость транспортных услуг реализуется населению до начала их выполнения и потребления.

При оказании транспортных услуг производственным предприятиям (производителям благ производственного и личного потребления) фактическая реализация этих услуг осуществляется одновременно и совместно с реализацией населению конечных потребительских благ, созданных этими производственными предприятиями. До этого момента транспортные услуги, как и все остальные стадии производства благ личного потребления, являются промежуточными факторами производства, не выходящими за пределы производственной сферы, т. е. непосредственно не поступающими в сферу потребления. Следовательно, транспортные услуги при перевозке товаров в сфере обращения самостоятельно не создают чистого национального продукта в натуральном выражении, а лишь участвуют в создании новой дополнительной стоимости. Вновь созданная стоимость за счёт транспортных услуг может быть определена только при реализации сферой производства сфере потребления (населению, государству и на экспорт) конечных результатов своей деятельности (потребительских благ) как транспортная составляющая в стоимости этих благ.

Транспортная составляющая в чистом национальном продукте представляет собой доход транспорта от перевозок (по тарифным провозным платам) за вычетом стоимости использованных транспортом закупаемых товарно-материальных ценностей и услуг сторонних производственных предприятий.

Хотя транспортная составляющая, входящая в чистый национальный продукт фактически получается только в момент реализации (населению, государству и на экспорт) потребительских благ, созданных предприятиями с участием транспортных услуг или непосредственно транспортными предприятиями, но она может рассчитываться по отчётным периодам (например, за год) как доход транспорта от перевозок за вычетом стоимости потреблённых при перевозках за этот период товарно-материальных ценностей и услуг посторонних производственных предприятий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Макконел К.Р., Брю С.Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика: Пер. с англ. 11-е изд. – К.: Хагар-Демос, 1993. – 786 с.
- 2 Менкью Н.Г. Макроэкономика: Пер. с англ. – М.: Изд-во МГУ, 1994. – 736 с.
- 3 Самуэльсон П.А., Нордхаус В.Д. Экономика: Пер. с англ. – М.: Бином, 1997. – 800 с.
- 4 Сакс Дж.Д., Ларрен Ф.Б. Макроэкономика. Глобальный подход: Пер. с англ. – М.: Дело, 1996. – 848 с.
- 5 Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р. Экономика: Пер. с англ. 2-е изд. – М.: Дело ЛТД, 1993. – 864 с.

Получено 05.03.2003

УДК 338.47:656

Д. В. Капшай

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПОД УСТУПКУ ДЕНЕЖНОГО ТРЕБОВАНИЯ (ФАКТОРИНГА) ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Одной из проблем финансового состояния Белорусской железной дороги и ответственных предприятий, занимающихся перевозкой грузов автомобильным транспортом, является задержка платежей за оказанные услуги предприятиями Республики Беларусь. В статье описывается один из способов выхода из такого рода ситуаций, показана ценность факторинга, как инструмента по защите имущественных и финансовых интересов грузоперевозчика.

В условиях перехода Республики Беларусь к рыночной экономике появляются новые формы и схемы проведения взаимозачетов между субъектами хозяйствования, коей является факторинг. Важность факторинга или финансирования под уступку денежного требования была осознана за рубежом, например в США, еще более ста лет назад.

Руководителям хозяйствующих субъектов всех форм собственности хорошо знакома типичная схема, когда даже проверенные временем партнеры подводят с расчетом. Что же делать в сложившейся ситуации? Ведь субъект хозяйствования, в свою очередь, не может расплатиться со своими поставщиками, а те, в свою очередь, со своими и т. д. Полученная, в конечном счете, целая цепь неплатежей неприятна никому, и в конце концов нанесет ущерб не одному предприятию, а сразу многим. В свою очередь существуют заведения, а именно банки и другие коммерческие организации, которые обладают свободными средствами на данный момент и готовы расстаться с ними на время за определенную плату. Именно поэтому “зависшие” денежные требования могут быть “проданы” кредитором другому “специализированному” предпринимателю (агенту), который имеет свободные денежные средства. Однако при этом агент обязан соблюсти одно условие: он должен иметь возможность выплаты кредитору всей суммы долга, причитающейся ему с третьего лица (должника). При этом в обмен на право взыскать с должника причитающиеся кредитору суммы специализированная организация (банк, агент), за определенное вознаграждение, выкупает платеж (долговое обязательство кредитора).

Указанная финансовая операция приносит определенные выгоды каждой стороне. Так, кредитор получает сразу свой долг в виде платежа за минусом вознаграждения агента. Кроме того, кредитор избегает длительной судебной арбитражной процедуры, не ищет деньги на уплату госпошлины, не нанимает опытных юристов, которым во всех случаях надо не только выплачивать вознаграждение, но и покрывать их издержки в виде различных расходов по делу (командировочные, суточные и т.д.). Агент как "покупатель" долгов также имеет свой интерес, ибо долги он приобретает за соответствующее материальное вознаграждение.

Итак, мы кратко охарактеризовали сущность финансирования под уступку денежного требования как вида договорного обязательства.

При этом целесообразно отметить и следующие моменты.

Первое. Целесообразность и эффективность применения данного договора в условиях рыночных отношений определяется возможностью повышения рентабельности коммерческих операций. Банки, иные кредитные учреждения и специализированные организации, выкупающие денежные требования (финансовые агенты), расширяют с помощью данного договора круг оказываемых услуг, обеспечивая себе дополнительные доходы.

Второе. Предприятия, продающие денежные требования (клиенты), ставят задачу ускорения оборота своих средств путем получения досрочной или своевременной оплаты за поставленные товары (оказанные услуги), хотя и за минусом некоторой суммы (вознаграждения агенту).

Широкое применение данного договора во внешнеторговой практике привело к разработке Конвенции о международном факторинге в Оттаве 28 мая 1988 года.

К сожалению, факторинговые операции в Республике Беларусь пока еще недооцениваются предпринимателями, и поэтому до сих пор они не получили должного распространения.

Вернемся к существу отечественного понятия финансирования под уступку денежного требования.

По договору финансирования под уступку денежного требования одна сторона (финансовый агент) передает или обязуется передать другой стороне (клиенту) денежные средства в счет денежного требования клиента (кредитора) к третьему лицу (должнику), вытекающего из предоставления клиентом товаров, выполнения им работ или оказания услуг третьему лицу, а клиент уступает или обязуется уступить финансовому агенту это денежное требование.

Если сопоставить договор финансирования под уступку денежного требования с договором о переходе прав кредитора к другому лицу (договор цессии), то мы увидим схожесть этих двух договорных обязательств. Основное и общее в этих видах договоров то, что к финансовому агенту переходит право требования к должнику клиента по переуступленному финансовому

агенту требованию. Однако в отличие от договора цессии договор финансирования под уступку денежного требования является двусторонним. Размер вознаграждения финансового агента зависит от различных обстоятельств: размера суммы долга, сроков финансирования клиента, оказания клиенту дополнительных услуг и прочих условий.

В качестве финансового агента договоры финансирования под уступку денежного требования могут заключать банки и иные кредитные организации, а также другие коммерческие организации, имеющие разрешение (лицензию) на осуществление деятельности такого вида.

Предметом уступки, под которую предоставляется финансирование, может быть как денежное требование, срок платежа по которому уже наступил (существующее требование), так и право на получение денежных средств, которое возникнет в будущем (будущее требование).

Проведем различие между двумя видами денежных требований, могущими быть предметом уступки:

- по которым уже наступил срок платежа;
- по которым срок платежа наступит в будущем.

Причем при уступке будущего денежного требования оно считается перешедшим к финансовому агенту после того, как возникло само право на получение с должника денежных средств, которые являются предметом уступки требования, предусмотренной договором. Предметом уступки может быть несколько требований, а не только одно. Предметы уступки должны быть сугубо конкретны, а поэтому в договоре должны быть указаны: сроки выплаты; суммы, подлежащие уплате финансовому агенту, и другие квалифицирующие признаки переуступаемого требования. Следует иметь в виду, что вознаграждение финансового агента можно производить по аналогии с договором комиссии. В разных странах это вознаграждение колеблется от 0,75 до 3,5 %. К этой ставке добавляется также кредитный процент по авансовым платежам, осуществляемым фактором.

Клиент несет перед финансовым агентом ответственность за действительность денежного требования, являющегося предметом уступки, то есть клиент обязан гарантировать существование передаваемого долга. Однако важно помнить и другое правило: клиент не отвечает за неисполнение (ненадлежащее исполнение) обязательства, если иное не предусмотрено договором.

Должник несет определенные обязанности и имеет немалый круг прав.

Так, должник обязан произвести платеж финансовому агенту при условии, что он получил от клиента либо от финансового агента письменное уведомление об уступке денежного требования данному финансовому агенту и в уведомлении определено подлежащее исполнению денежное требование, а

также указан финансовый агент, которому должен быть произведен платеж.

В случае обращения финансового агента к должнику с требованием произвести платеж должник вправе предъявить к зачету свои денежные требования, основанные на договоре с клиентом, которые уже имелись у должника ко времени, когда им было получено уведомление об уступке требования финансовому агенту.

Финансовый агент обязан, по просьбе должника и в разумный срок, представить должнику доказательство того, что уступка денежного требования финансовому агенту действительно имела место. Если финансовый агент не выполнит эту обязанность, должник вправе произвести по данному требованию платеж клиенту во исполнение своего обязательства перед последним.

Договор финансирования под уступку денежного требования бывает двух видов. В первом случае клиент уступает финансовому агенту за оговоренную сумму денежное требование. Финансовый агент приобретает право на все суммы, которые он получит от должника, даже если платеж последнего значительно превышает сумму выплаты финансового агента клиенту. Однако финансовый агент несет риск того, что платеж должника не покрывает его расходы за переуступленное требование.

Если финансовый агент не желает рисковать, заключается договор другого вида. Клиент берет на себя риск того, что должник не выполнит полностью свои обязательства и остаток по долгам он (клиент) будет выплачивать финансовому агенту.

Итак, ценность договора факторинга очевидна. Этот вид договора позволяет кредиторам, в том числе крупным, включая естественные монополии (железные дороги, судовладельцы, оптовые фирмы и т.п.), постоянно имеющим дело с большим числом должников, освободиться от трудоемкой работы по получению от них платежей, продав или передав соответствующие требования специализированной фирме – финансовому агенту – за комиссионное или иное вознаграждение.

Определим экономическую сторону факторинга. Она проявляется в том, что факторинг позволяет повысить ликвидность активов, а также оборотность капитала и тем самым рентабельность деятельности предприятий, которые пользуются его услугами. Использование факторинга во многих случаях позволяет таким предприятиям снизить свои расходы на содержание специальных финансовых служб, повысив эффективность финансового обслуживания за счет передачи их функций специализированным организациям, где такая деятельность, как правило, более эффективна в силу высокой степени рационализации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Крейнина М.Н. Финансовый менеджмент – М., 2001. – 400 с.
- 2 Ханкевич Л.А. Финансы – Мн., 2000. – 356 с.
- 3 Хотинская Г.И. Финансовый менеджмент – М., 2002. – 192 с.

Получено 11.02.2003

**ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004**

УДК 338.47:656

Т. А. Езерская

Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации

ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТА И КОНТРОЛЯ ЗАТРАТ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ТРАНСПОРТА

В условиях возрастающей конкурентной борьбы транспортные предприятия Республики Беларусь ищут резервы минимизации стоимости оказываемых услуг. Себестоимость продукции (работ, услуг) в настоящее время является единственным источником уменьшения тарифов на транспортные услуги, что влечет за собой увеличение суммы прибыли и повышения рентабельности.

Транспортные предприятия, осуществляющие свою деятельность на территории Республики Беларусь поставлены в трудные условия хозяйствования. Невысокая покупательская способность населения не дает возможности увеличить объем пассажирских перевозок, при этом следует учитывать то, что оказание этих услуг для железной дороги является заведомо убыточным. Грузовые перевозки с трудом покрывают данные убытки. В связи с этим обстоятельством резко возрастает необходимость в изыскании внутренних резервов снижения себестоимости. Одним из таких резервов является внедрение элементов нормативного метода учета затрат и калькулирования себестоимости услуг на предприятиях транспорта Республики Беларусь. Понятно, что специфика отрасли наложит свой отпечаток на внедрение этого метода, но хотя бы частичное его использование поможет минимизации себестоимости транспортных услуг.

Основными задачами нормативного метода учета затрат на производство являются своевременное предупреждение нерационального расходования материальных, трудовых и финансовых ресурсов на предприятиях. Нормативный метод учета затрат на производство является одним из резервов снижения себестоимости продукции (работ, услуг) и повышения рентабельности производства.

тивный метод учета издержек производства действует только на основе четкой организации производства, должного состояния складского хозяйства, наличия в исправности весоизмерительных приборов и оборудования, заинтересованного и ответственного отношения к нему работников всех функциональных служб предприятия. Этот метод представляет собой комплекс технико-экономических мероприятий, затрагивающих не только учет, но и планирование, организацию производства, труда, материально-технического снабжения. Он является важной составной частью общей системы планирования и управления производством.

Нормативный метод позволяет разделить фактические затраты по оказанию услуг: на обоснованные нормами и на отклонения от норм, что дает возможность организовать контроль с высокой степенью оперативности, следовательно, и управлять с большой эффективностью. Если при других методах учета затрат (попроцессный, попередельный) фактическую себестоимость продукции определяют после ее изготовления и при этом исключается возможность контроля за ее формированием, то нормативный метод учета затрат эту оперативность несет в самой своей основе. Основой нормативного метода учета затрат на производство продукции является нормативная база (нормативное хозяйство).

Нормами называются максимально допустимые абсолютные величины расхода сырья и материалов, топлива и энергии на производство единицы продукции или на выполнение определенного объема работ, а также нормы затрат труда в виде технически обоснованных норм времени на выполнение конкретной работы, норм выработки.

Нормативами называются расчетные абсолютные и относительные показатели, характеризующие степень использования орудий и предметов труда, затрат живого труда и т.д., имеющие значение плановых показателей (нормативы численности, использования производственных мощностей, нормативы и показатели использования материалов, топлива и энергии и др.).

Нормативное хозяйство предусматривает организацию на предприятии технического нормирования, а именно:

- разработку норм расхода материалов и трудовых затрат;
- разработку технической документации;
- организацию нормативной картотеки и контроль за изменением норм;
- составление смет расходов по обслуживанию производства и управлению;
- номенклатуру-ценник на материалы, комплектующие изделия, услуги вспомогательных цехов;
- формы первичной документации;
- штатные расписания;
- плановые калькуляции;
- нормативные калькуляции и т.д.

Учет фактических затрат при нормативном методе должен вестись в части затрат по нормам (по плановой себестоимости) и в части затрат, представляющих собой отклонения от норм (плановой себестоимости). Для обеспечения этого принципа все отступления от установленной технологии и действующих на предприятии норм и расценок по основным видам затрат оформляются отдельными первичными документами, которые сигнализируют о наличии отклонений и позволяют своевременно принимать меры по их предотвращению, повышению организационной и плановой дисциплины. На основании документов, сигнализирующих о наличии отклонений от норм затрат по видам продукции, причинам, лицам, от которых зависят отклонения, осуществляется текущий учет отклонений от действующих норм.

Кроме того, необходимо осуществлять учет изменений норм. Под изменениями понимается снижение (или увеличение) нормативных (плановых) затрат на производство изделий продукции в результате внедрения новых норм потребления материалов, заработной платы и других затрат. Этот учет необходим для своевременного внесения изменений в плановую калькуляцию, а также для контроля за выполнением плана организационно-технических мероприятий. Все изменения норм и нормативов вносятся в плановые калькуляции следующего отчетного периода.

Необходимо систематически обобщать и анализировать данные учета отклонений от норм и изменений норм по бригадам, участкам, а также по местам возникновения, причинам и виновникам. На основе данных анализа принимают управленческие решения по устранению и предупреждению непроизводительных расходов и потерь. Для организации учета отклонений от норм затрат на предприятии должны быть классификаторы этих отклонений, сгруппированные по причинам, а также с указанием должностных лиц, допустивших перерасход или обеспечивших экономию. Такие группировки отклонений разрабатываются на предприятии самостоятельно в виде перечней причин и виновников отклонений. Отклонения от норм подразделяются на документированные и не документированные.

Одной из задач, стоящих перед отраслью в настоящий момент, является постепенное снижение уровня материалоемкости продукции за счет внедрения экономико-организационных мероприятий. Одним из направлений, имеющих решающее значение и способствующих рациональному использованию ресурсов, является совершенствование нормирования материалов.

Для обеспечения эффективного контролирования материальных затрат необходимо достичь единства элементов нормативного метода и принципов оперативного контроля создания на этой основе нормативной системы контроля за формированием издержек. Такая система в части материальных затрат требует:

- 1) совершенствования нормирования расхода материалов и упорядочения нормативного хозяйства;

2) организации системы оперативного выявления и учета отклонений от норм материальных затрат;

3) оптимального выбора способов контроля, позволяющих достигнуть наивысшей его эффективности.

Изучение состояния нормативного хозяйства на транспортных предприятиях показало, что здесь имеются все предпосылки для более полного использования нормативного метода. По материальным затратам (основным и вспомогательным материалам, топливу и др.) расход на производство строго регламентирован технически обоснованными нормами.

Проанализировав существующую систему организации нормативного метода на предприятиях транспорта, нами высказано предложение об организации более эффективной системы нормирования. Главным звеном этой системы должен стать отдел нормирования. Предлагаемые бюро или отделы нормирования материальных ресурсов могут быть созданы на крупных транспортных предприятиях и подчиняться главному экономисту.

Отдел нормирования должен формироваться в пределах существующей численности работников управления. Функции этого отдела заключаются в систематизации, разработке, утверждении, пересмотре норм расходования материальных ресурсов, а также нормативов использования основных, оборотных, финансовых ресурсов. Такой отдел должен комплексно решать вопросы снижения материальных, трудовых и финансовых ресурсов на единицу продукции.

Недостатком существующей системы нормирования на предприятиях является то, что разработкой норм занимаются многочисленные службы и отделы, их координация не налажена; начальники производственных участков в ущерб соблюдению норм и, в конечном итоге, снижению материалоемкости производимой продукции стремятся "выбить" для своего подразделения максимальный уровень нормирования потребностей, т.е. завышения норм расхода, не считаясь с остальными производителями продукции.

Отдел нормирования должен стать координирующим центром, чтобы любая норма по использованию ресурсов была абсолютно обоснована и нашла свое отражение в отделе. Без этого работа по снижению материалоемкости немыслима. Систематизация норм позволит реально применять нормативный метод учета затрат на производство. Изменение, уточнение норм расхода и лимитов выполняются именно этим отделом, а не заместителем руководителя по производству, так как такое решение тоже не подкреплялось научными расчетами и носило волюнтаристский характер. Таким образом, при организации нормативного отдела информация о нормативах запасов, о нормах расхода материальных ценностей на любой вид продукции будет сосредоточена в одном месте, а не "распылена" по множеству служб. Любой работник административно-управленческого персонала будет иметь

возможность получать ее в оперативном порядке для принятия своевременных решений.

Задачи нормативного центра:

- создание централизованного фонда норм и нормативов;
- согласование норм и нормативов со всеми техническими и экономическими службами;
- разработка форм нормативных документов и инструкций по их заполнению;
- разработка методик нормирования и расчета сводных норм, форм документов по корректировке действующих норм;
- анализ нормативного хозяйства, его совершенствование;
- использование вычислительной техники для ведения нормативного хозяйства.

Данный отдел может справиться с возложенными на нее обязанностями только при комплексном подходе к решению проблем ресурсосберегающих технологий на транспорте, уменьшения потерь. Методические аспекты нормирования средств создают основу для жесткого контроля норм и нормативов, вынуждают постоянно совершенствовать эти нормы, стимулируют целенаправленный поиск путей оптимизации норм и нормативов.

При организации нормативного расхода материальных ресурсов информация о перерасходе может поступать с мест формирования затрат ежедневно, даже ежечасно, в соответствии с запросами управляющей системы.

При наличии нормативного отдела на предприятии все эти вопросы вполне решаемы, но для мелких товаропроизводителей проблема организации нормативного хозяйства остается. На наш взгляд, целесообразно такой отдел (центр) сформировать на уровне района. Планово-финансово-экономический отдел на станциях, отделениях, предприятиях и организациях в настоящее время фактически выполняет функции лишь в подсистеме финансового учета, хотя задачи его рассматриваются гораздо шире, в них входит и создание нормативной базы планирования оказания услуг для всех транспортных предприятий района. Нормативный центр создает и постоянно обновляет фонд норм и нормативов и периодически обеспечивает нормативными материалами предприятия, консультирует их по вопросам методик нормирования и форм документов.

Для расчета необходимого объема закупки материалов нужно иметь информацию о фактических запасах для того, чтобы сравнить их с расчетной потребностью. Эту часть информации можно получить в системе бухгалтерского учета, но она должна быть предельно аналитичной. Мы не найдем в учете, например, остатков с детализацией по видам запасных частей, материалов, т.к. традиционный бухгалтерский учет это не отражает.

Менеджеру, непосредственно занимающемуся приобретением материалов, необходимы: 1) информация о рыночной инфраструктуре; 2) информация о ценах на товарных, сырьевых биржах, у непосредственных производителей, на оптовых рынках, мелкооптовых базах и др.

При недостаточном уровне фактических запасов руководитель подразделением должен предъявить требование на приобретение материальных ценностей в отдел материально-технического снабжения, который, в свою очередь, оформляет заказ на их поставку поставщику.

На этапе расчетов с поставщиками главный бухгалтер должен иметь информацию о возможности оплаты счетов. Здесь вступает в силу принцип свободы выбора субъектами рынка форм безналичных расчетов и альтернативных вариантов оплаты при невмешательстве банков в договорные отношения.

Третий этап – поступление материалов на предприятие – трактуется излишне упрощенно, хотя контроль за использованием материалов в производстве, его эффективность, возможность выявления отклонений от норм (от начала производственного процесса до поступления материальных ценностей непосредственно к рабочим местам) являются важными факторами ресурсосбережения. Именно на этом этапе можно принять соответствующие управленческие решения, предотвращающие нежелательные явления, пока они не отразились на процессе производства.

Поэтому при организации управленческого учета информация о материалах должна быть полной и достоверной:

- о количественных и качественных расхождениях при приемке;
- расхождениях в ценах по сравнению с заключенными договорами;
- отклонениях учетных цен, применяемых в практике предприятия;
- фактических транспортно-заготовительных расходах по каждому из видов материальных ценностей.

Независимо от отраслевых особенностей транспортных предприятий система нормативного учета затрат должна предусматривать такую организационную модель, которая соответствовала бы достоверному и объективному выявлению результатов хозяйственной деятельности и контролю за ходом оказания услуг населению.

Получено 12.03.2003

УДК 656.071.8

М. А. Бойкачев

Белорусский государственный университет транспорта

ОПТИМИЗАЦИЯ РАБОТЫ СТАНЦИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Развитие рынка транспортных услуг и работ ставит перед сервисными предприятиями задачу постоянной модернизации производства и производственно-технической базы, повышения качества работ по техническому обслуживанию и ремонту, экономии топливно-энергетических, финансовых и трудовых ресурсов. Все это подтверждается тем, что на техническое обеспечение эксплуатации автомобиля затрачивается во много раз больше труда и средств, чем на его производство. Следовательно, незначительное улучшение в организации сервисного обслуживания и ремонта могут дать значительный технико-экономический эффект.

В настоящее время автосервисное предприятие представляет сложную систему “человек – машина”, эффективность функционирования которой зависит от качества организационного управления, когда руководство опирается на стратегические и тактические решения с учетом многочисленных факторов.

Для решения задач оптимизации организационных решений неопределимую помощь может оказать комплекс научных методов, входящих в состав дисциплины “исследование операций”.

Операционная модель имеет следующий вид:

$$U = f(aa_1, aa_2 \dots aa_n; y_1, y_2 \dots y_m; x_1, x_2 \dots x_k), \quad (1)$$

где U – значение критерия эффективности, характеризующего качество функционирования системы;

f – функция, задающая соотношения между U, a, y, x ;

$aa_1 \dots aa_n$ – условия выполнения операции, которые известны заранее и не могут быть изменены;

$y_1 \dots y_m$ – неизвестные условия или факты;

$x_1 \dots x_k$ – элементы решения, которые предстоит выбрать.

Из данной функции следует постановка задачи. Необходимо при заданных условиях $aa_1 \dots aa_n$ с учетом неизвестных факторов $y_1 \dots y_m$ найти та-

кие элементы решения $x_1 \dots x_k$, которые могут обеспечить минимальное значение показателя эффективности и который характеризует качество работы системы обслуживания. В реальных условиях оптимальное организационное решение будет достигнуто при условии минимизации суммарных приведенных затрат от простоя неисправных автомобилей C_a , ремонтных постов C_n и производственных рабочих.

Таким образом, критерий эффективности сервисного обслуживания и ремонта при работе на однородных постах можно представить в виде

$$U = \Sigma \left[\left(\Sigma C_{ain} t_{ain} + \Sigma C_{njc} t_{njc} \right) / (D_m \alpha_b A_c) \right], \quad (2)$$

где C_{ain} – потери прибыли от простоя i -го автомобиля n -й марки в единицу времени в системе обслуживания и ремонта;

t_{ain} – время простоя i -го автомобиля n -й марки;

C_{njc} – потери, связанные с простоем j -го поста k -й специализации в единицу времени;

t_{njc} – время простоя j -го поста k -й специализации;

D_m – количество моделируемых дней;

α_b – коэффициент выпуска автомобилей на линию;

A_c – списанное количество автомобилей.

В настоящее время при организации сервисного обслуживания и ремонта автомобилей нашли применение два основных метода: на универсальных и специализированных постах индивидуальным или агрегатным методом. Наиболее эффективным является метод специализированных постов, однако как показывает практика на большинстве станций технического обслуживания (СТО) при проведении постовых работ применяются универсальные посты, оснащенные осмотровыми канавами. Это вызывает большие простои автомобилей в ожидании, потери рабочего времени постов, затрудняет внедрение рациональной специализации и механизации работ, снижает производительность труда ремонтных рабочих.

На основании формулы 2 моделируется работа системы обслуживания и оценивается влияние организационных вариантов постовых работ на эффективность функционирования постовых работ при равных условиях.

Анализ данных показывает, что эффективнее агрегатный метод, т. е. уменьшается время восстановления неисправного автомобиля, а следовательно, повышается пропускная способность системы и коэффициент использования рабочего времени поста. Общее количество универсальных и специализированных постов при этом методе уменьшается на 18,7 %, а критерий эффективности – на 8,3 %. Однако замену агрегатов и узлов целесообразно

можно производить на специализированных постах для замены агрегатов, чем на ремонтных спецпостах.

Таким образом, можно сделать заключение, что метод организации сервисного обслуживания и ремонта оказывает влияние на число универсальных и специализированных постов СТО (таблица 1). Более эффективной является работа на специализированных постах, т. к. снижается критерий эффективности, а это в масштабах Республики Беларусь может дать значительный экономический эффект (таблица 2).

Таблица 1 – Влияние метода ремонта на показатели эффективности системы

Метод ремонта	Поток требований	Количество постов	Простои постов, ч	Простои автомобилей, ч	Средняя длина очереди	Критерий эффективности
Индивидуальный	54,7	14	26,4	106,6	3,4	36100
Агрегатный	54,7	14	16,9	106,3	3,9	35000

Таблица 2 – Влияние специализации постов на показатели эффективности системы

Специализация постов	Поток требований	Коэффициент вариации	Количество постов, ед.	Простои постов, ч.	Простои автомобилей, ч.	Критерий эффективности
Двигатель	12,7	0,34	3	7,7	21,4	7300
Трансмиссия	2,3	0,61	1	5,7	2,8	1300
Ходовая часть	20,1	0,25	4	7,5	31,9	10300
Остальные элементы	13,8	0,31	3	5,0	30,4	10300
Замена агрегатов	4,2	0,54	2	7,6	10,1	3800

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Болбас М. М. Основы технической эксплуатации автомобилей. – Мн., 2001. – 376 с.
- 2 Кузнецов Е. С. Производственная база автотранспорта: состояние и перспективы. – М.: Транспорт, 1988. – 198 с.
- 3 Тарелко В. В. Эффективность развития автосервисного обслуживания на магистралях Республики Беларусь. – Мн., 1999. – 214 с.
- 4 Техническая эксплуатация автомобилей / Под ред. Е. С. Кузнецова. – М.: Транспорт, 1991. – 235 с.

Получено 12.03.2003

УДК 656.072.51.7

В. Г. Гизатуллина, В. С. Серегина
Белорусский государственный университет транспорта

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ СПРОСА НА ПЕРЕВОЗКИ И ИХ ПЛАНИРОВАНИЕ

Рассмотрена связь планирования и прогнозирования. Приведен прогноз объемов перевозок на 2001 и 2002 годы методом выбора функций и построения корреляционных моделей (уравнений).

Прогнозирование – это предсказание будущего развития внутренней и внешней среды предприятий на относительно длительный период, основанное на научных методах и интуиции специалистов. Оно существенно отличается от **планирования**, которое представляет собой целенаправленное принятие решений о предполагаемом развитии производства на относительно короткий период времени (как правило, до 1 года). Прогнозирование и планирование иногда различают как предсказание и предрешение соответственно.

В последнее десятилетие проблема прогнозирования спроса на перевозки грузов из-за быстрых и трудно предсказуемых изменений внешней среды стала особенно сложной. В связи с этим даже текущие планы перевозок стали называть планами-прогнозами. Практически планирование стали осуществлять через прогнозирование. Из-за экономического кризиса и неопределенности стратегии развития экономики перспективное долгосрочное прогнозирование в отрасли весьма ограничено. Между тем, потребность в прогнозах спроса на перевозки для железнодорожного транспорта, как весьма фондоемкой отрасли с длительными сроками окупаемости капитала, очень большая.

В практике прогнозирования спроса на перевозки применяются различные методы расчета прогноза. Одним из них является методика выбора функций и построения корреляционных моделей (уравнений) прогноза спроса. При этом способе следует ориентироваться, в основном, на криволинейные формы уравнений типа:

$$\begin{aligned}y &= at^2, \\y &= a + bt + ct^2, \\y &= a + bt^{-1}.\end{aligned}$$

Анализ тенденции изменения грузооборота на дороге (по данным с 1990 по 2000 годы (рисунок 1, таблица 1)) показал, что с 1990 по 1995 годы про-

исходило резкое падение объема грузовых перевозок с 75431 т·км в 1990 году до 25510 т·км в 1995 году, т.е. за шесть лет грузооборот сократился в 2,96 раза.

С 1996 года начался медленный, неустойчивый рост грузооборота, который увеличился к 2000 году в 1,23 раза по сравнению с 1995 годом.

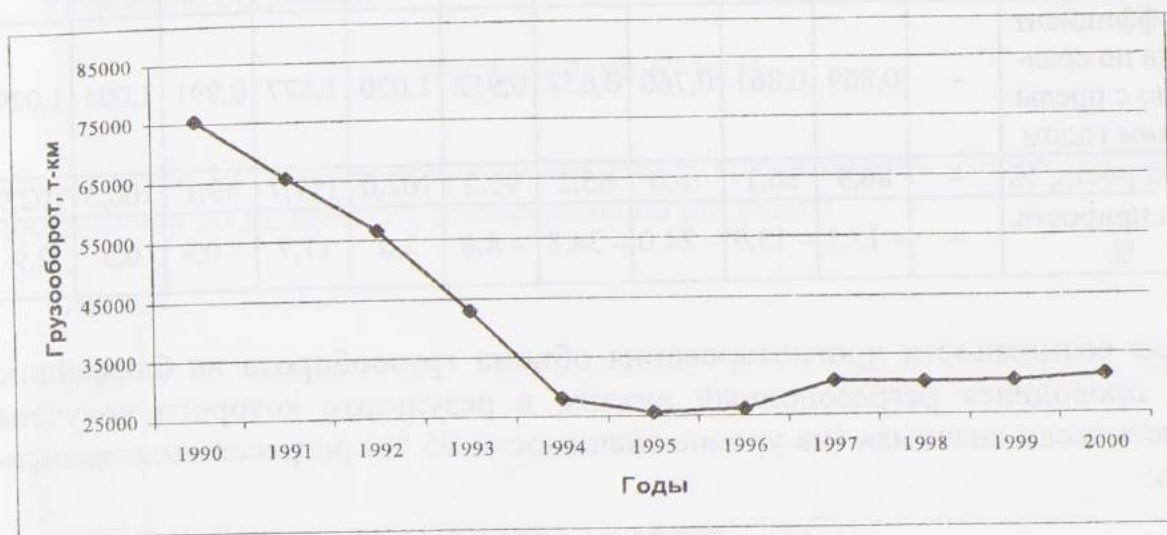


Рисунок 1 – Графическое изображение данных об объемах грузооборота на дороге

В целом за одиннадцатилетний период средний объем грузооборота составил 40286,6 т·км ($\bar{g} = 40286$), при этом коэффициент вариации $v = 0,43$, что говорит о большой колеблемости значений грузооборота от данного значения \bar{g} .

Вместе с этим важно проследить за направлением и размером изменений значений грузооборота во времени. С этой целью рассчитаны показатели, приведенные в таблице 1.

Из таблицы следует, что за истекшие одиннадцать лет только четыре года (1996, 1997, 1999, 2000) наблюдался положительный абсолютный прирост объемов грузовых перевозок. Поэтому среднегодовой абсолютный прирост получился отрицательным (-4400 т·км), а средний годовой темп роста равен $k = 0,916$.

Наблюдается зависимость объема перевозок в текущем году от выполненного объема в предыдущем году. Эта зависимость характеризуется коэффициентом автокорреляции $r = 0,7$.

Таблица 1 – Динамика грузооборота

Годы	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Грузооборот, т · км	75431	65551	56441	42919	27963	25510	26018	30636	30370	30529	31425
Ежегодный абсолютный прирост, т · км	–	– 9980	– 9110	– 3552	– 4956	– 2453	508	4618	– 266	159	896
Коэффициент роста по сравнению с предыдущим годом	–	0,869	0,861	0,760	0,652	0,912	1,020	1,177	0,991	1,005	1,029
Темп роста, %	–	86,9	86,1	76,0	65,2	91,2	102,0	117,7	99,1	100,5	102,9
Темп прироста, %	–	– 13,1	– 13,9	– 24,0	– 34,8	– 8,8	2,0	17,7	– 0,9	0,5	2,9

Для возможности прогнозирования объема грузооборота на ближайшие годы проводился регрессионный анализ, в результате которого получена статистически значимая (на уровне значимости 95 %) регрессионная зависимость:

$$\bar{g}(+) = 77273,9 - 14820,8 t + 1060,48 t^2, \quad (1)$$

где t – порядковый номер года, $t = [0; 10]$.

Соответствующий коэффициент детерминации указывает на то, что подобная модель объясняет 95,02 % изменчивости грузооборота. На рисунке 2 изображена линия регрессии, соответствующая модели (1).

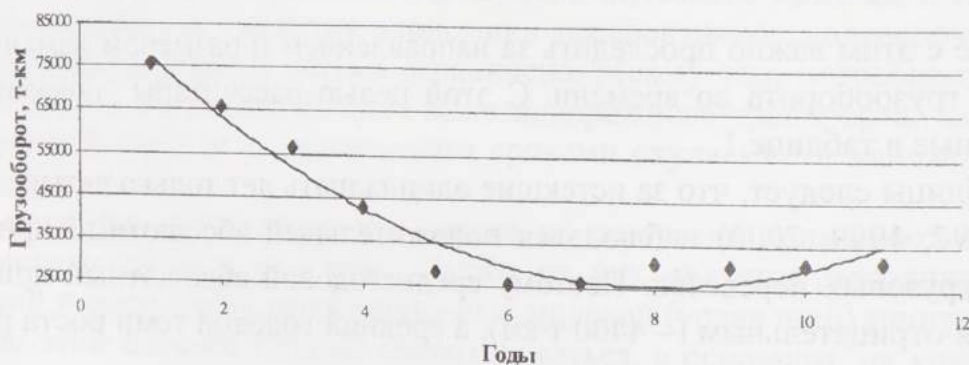


Рисунок 2 – Линия регрессии, соответствующая модели (1)

По модели (1) прогнозное значение грузооборота в 2001 году составит 42563,18 т · км, что является, видимо, слишком оптимистичным прогнозом.

Учитывая особенности изменения величины грузооборота, следует исследовать данные за 1995–2000 годы отдельно.

Пользуясь расчетами в таблице 1, можно показать, что средний грузооборот за 1995–2000 годы составил 29141,3 т·км, коэффициент вариации – $V_{95} = 0,09$, среднегодовой абсолютный прирост равен 1183 т·км, а среднегодовой коэффициент роста грузооборота равен 1,042.

Уравнение регрессии

$$\bar{g}(+) = 10,856 + 9198,67 \ln(t) \quad (2)$$

объясняет 84,15 % изменчивости величины грузооборота. Линия регрессии, построенная по модели (2), изображена на рисунке 3.

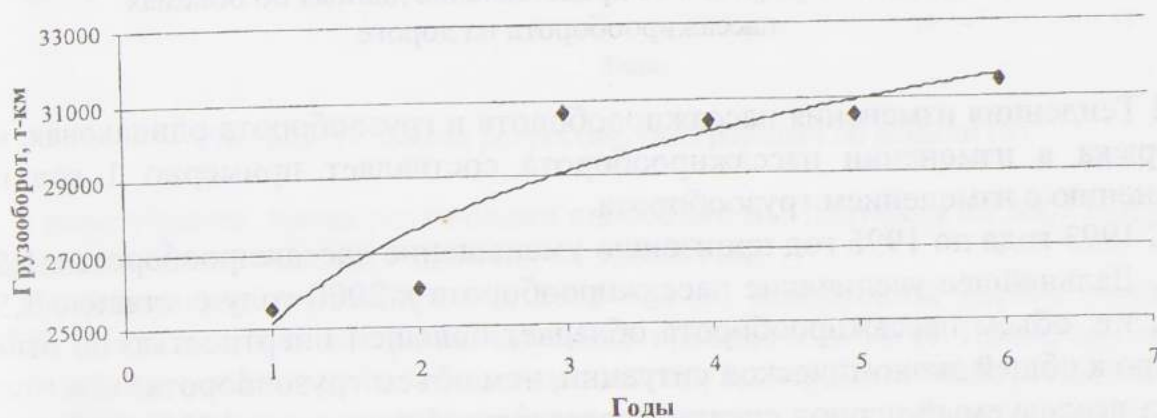


Рисунок 3 – Линия регрессии, построенная по модели (2)

Данных недостаточно для построения уравнения регрессии, которому можно было бы доверять, поэтому прогнозное значение грузооборота в 2001 году по модели (2) $\bar{g}(2001) = 32914,28$ т·км следует считать приближенным. В то же время, используя значение среднегодового коэффициента роста, получим прогноз на 2001 год – 32744,85 т·км, что достаточно близко к прогнозу по модели (2). Учитывая среднегодовой абсолютный прирост, получим прогнозное значение на 2001 год.

С учетом данных за 2001 год можно откорректировать модель регрессии:

$$\bar{g}(+) = 36227,2 - 52336,6t^{-1} \quad (3)$$

По модели прогноз объема грузооборота на 2002 год равен 31865,8 т·км.

Выполнив анализ данных об объемах **пассажирооборота** за 1990–2000 годы по вышеизложенной методике, можно сделать следующие выводы:

1 Наибольший пассажирооборот приходился на 1993 год, наименьший показатель – на 1996 год (рисунок 4).

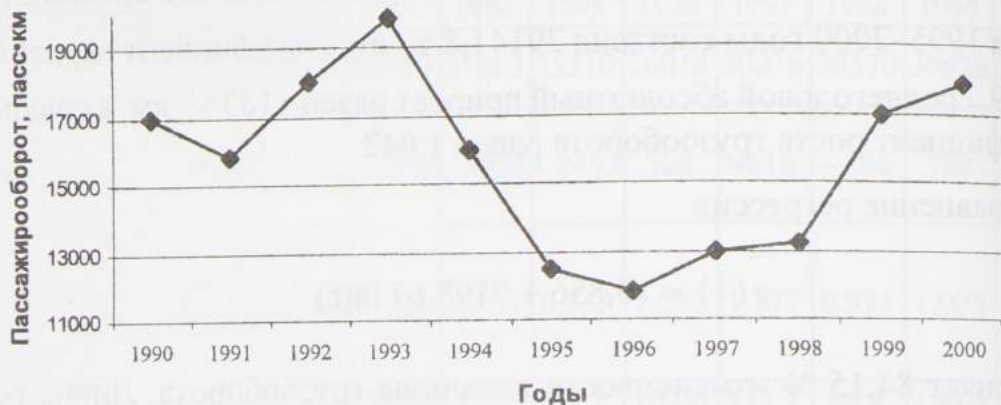


Рисунок 4 – Графическое представление данных об объемах пассажирооборота на дороге

2 Тенденция изменения пассажирооборота и грузооборота одинаковая, но задержка в изменении пассажирооборота составляет примерно 1 год по сравнению с изменением грузооборота.

С 1993 года по 1996 год произошло уменьшение пассажирооборота в 1,61 раза. Дальнейшее увеличение пассажирооборота к 2000 году составило 1,53 раза, т.е. объем пассажирооборота обладает большей инертностью по отношению к общей экономической ситуации, чем объем грузооборота.

За исследуемый период средний пассажирооборот равен 15558,4, а коэффициент вариации $v = 0,16$. Коэффициент вариации грузооборота примерно в 3 раза больше, чем коэффициент вариации же пассажирооборота, что еще раз подтверждает более устойчивый спрос на пассажирские перевозки.

3 Среднегодовой абсолютный прирост пассажирооборота равен 87 ед., среднегодовой темп роста равен 1,005.

Следовательно, прогнозируемое на 2001 год значение пассажирооборота составляет примерно 17800 ед. Реальный пассажирооборот в 2001 году был 15264 ед. (погрешность прогноза составляет 14 %).

Регрессионная модель имеет аналитическое выражение (с учетом данных за 2001 год):

$$\bar{p}(+) = 23414,5 - 71636,3t^{-1}, t = 6, 7, \dots \quad (4)$$

Прогнозное значение пассажирооборота на 2002 год равно 17 445 ед. (обратите внимание, как похожи уравнения регрессии):

$$\bar{g}(+) = 36227,2 - 52336,6 \cdot t^{-1},$$

$$\bar{p}(+) = 23414,5 - 71636,3t^{-1}.$$

Уравнение регрессии построено по данным с 1996 по 2001 годы, является статистически значимым на 95%-ном уровне доверия, коэффициент детерминации указывает на то, что подобранная модель объясняет 70 % изменчивости пассажирооборота (рисунок 5).

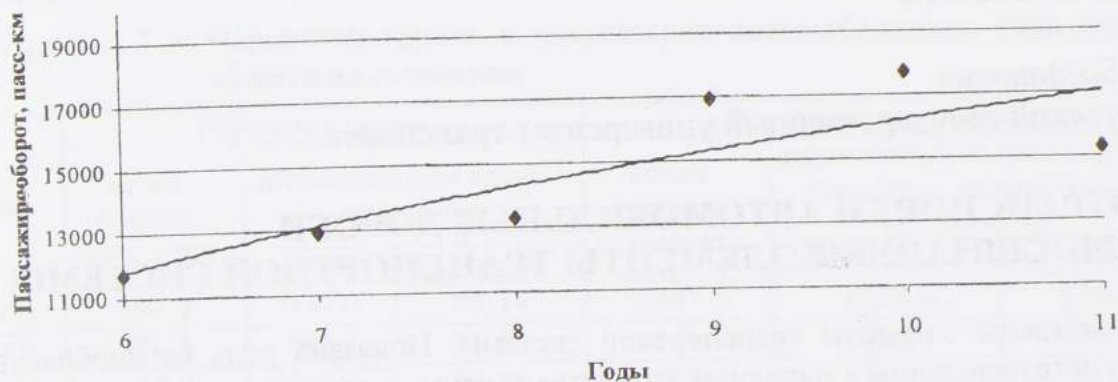


Рисунок 5 – Линия регрессии, построенная по модели (4)

Таким образом, тремя различными способами мы получили на 2001 год прогнозные значения: – 32608, – 32744,85, – 32914 т·км.

На самом деле грузооборот за 2001 год на Белорусской дороге составил 29726,5 т·км, т.е. меньше прогнозируемого примерно на 10 %. Поскольку мощности дороги пока не задействованы полностью, то, вероятнее всего, уменьшение грузооборота вызвано снижением объемов производства в промышленности.

Прогнозный же объем грузооборота на 2002 год равен 31865,8 т·км.

Прогнозируемое на 2001 год значение пассажирооборота составляет примерно 17800 пасс·км, что на 14 % больше реального значения (15264 пасс·км). Прогнозное же значение пассажирооборота на 2002 год составляет 17445 пасс·км.

Полученные в результате исследования тенденции объемов перевозок должны учитываться при планировании финансово-экономических показателей и формировании экономической стратегии дороги.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. трансп. / Под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Липидуса, М. Ф. Трихункова. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.

Получено 3.03.2003

УДК 656.1:625.71.8

Л. П. Богданович

Белорусский государственный университет транспорта

АВТОТРАНСПОРТ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ – ВЗАИМОСВЯЗАННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Рассмотрены элементы транспортной системы. Показана роль автомобильных дорог и автотранспорта в народном хозяйстве страны, а также их взаимное влияние друг на друга.

Транспортная система, как и любая другая, состоит из множества взаимосвязанных элементов. Она включает различные виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный и др.), коммуникации (автодороги, железнодорожные магистрали, водные пути, трубопроводные трассы и др.), инженерные обеспечивающие сооружения, научно-исследовательские и опытно-конструкторские организации, проектные, строительные, производственные, обслуживающие и ремонтные предприятия, управленческие и регулирующие учреждения. Все они имеют свою специфику, но деятельность каждого направлена на создание надежно функционирующей системы, удовлетворяющей потребности экономики и населения в перевозках, и повышение ее конкурентоспособности на мировом рынке транспортных услуг.

Среди наиболее важных элементов транспортной системы – автомобильные дороги и автотранспорт. Дороги оказывают влияние на экономическое, социальное и культурное развитие любого государства. Они обеспечивают связь между населенными пунктами, способствуют созданию новых рабочих мест, стимулируют развитие машиностроения, промышленности строительных материалов, жилищного комплекса, сферы услуг, сельского хозяйства. Немаловажное значение для народного хозяйства имеет и автомобильный транспорт, который представляет собой не только связующее звено между производителями и потребителями товаров и услуг, но и важный источник доходов государственного бюджета. В то же время дороги и транспорт – это два взаимосвязанных элемента транспортной системы и от функционирования одного из них зависит развитие другого. Так, увеличение количества автотранспортных средств влияет на интенсивность эксплуатации дорог, требует постоянного ремонта и усовершенствования имеющихся, а также

строительства новых современных магистралей.

Рост количества транспортных средств обусловлен рядом факторов.

Во-первых, перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом общего пользования занимают значительный удельный вес в общем объеме перевозок всеми видами транспорта. Это подтверждают и данные таблицы 1.

Таблица 1 – Перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом общего пользования

Годы	Перевозки грузов			Перевозки пассажиров		
	всеми видами транспорта	автомобильным транспортом		всеми видами транспорта	автомобильным транспортом (автобусы, троллейбусы, таксомоторы)	
		млн т	уд. вес, %		млн чел	уд. вес, %
1995	397,1	350,0	88,14	2207,2	1829,6	82,89
1996	306,9	262,6	85,56	1843,4	1496,1	81,16
1997	314,2	263,6	83,89	2167,8	1749,2	80,70
1998	328,7	276,4	84,09	2526,2	2036,3	80,60
1999	300,0	248,4	82,80	2793,8	2236,8	80,17
2000	262,9	212,9	80,98	2825,3	2264,7	80,16
2001	259,5	208,4	80,31	2870,5	2311,4	80,52

Приведенные данные свидетельствуют об уменьшении доли автотранспортных перевозок на протяжении всего рассматриваемого периода. Тем не менее, она продолжает оставаться значительной по сравнению с перевозками другими видами транспорта и составляет по состоянию на 2001 год – 80,31 % по грузовым и 80,52 % по пассажирским перевозкам.

Во-вторых, наблюдается увеличение объема транзитных перевозок по территории Беларуси. Республика находится в выгодном геополитическом положении, через нее проходят два международных коридора: № 2 Восток – Запад и № 9 Север – Юг. Данное обстоятельство является предпосылкой для развития транзитного бизнеса. В 2001 году число зарубежных автомобилей, проследовавших транзитом через республику, увеличилось по сравнению с 2000 годом на 38731 единицу (с 215 846 до 254577 единиц) или на 18 %.

В-третьих, увеличение автотранспорта происходит за счет повышения уровня автомобилизации населения. По состоянию на 1 января 2000 года на 1000 жителей республики приходилось 174 транспортных средства [1, с.7] и эта цифра продолжает увеличиваться, так как ежегодный прирост транспортных средств в стране составляет 10–12 %.

Таким образом, с одной стороны, за счет увеличения количества транспортных средств наблюдается рост нагрузок на дорожные покрытия, из-за чего они выходят из строя значительно чаще принятых межремонтных сроков. Особенно большой ущерб дорогам наносится в результате проезда тяжеловесного и крупногабаритного транспорта. Перевозчики грузов заинтересованы в доставке большего количества грузов одним транспортным сред-

ством и не учитывают, как это скажется на состоянии дорог. Каждый проход любого транспортного средства, и особенно тяжеловесного, изнашивает покрытие и дорожную одежду тем больше, чем больше осевые нагрузки автомобиля. В связи с этим за проезд тяжеловесного и крупногабаритного транспорта взимается плата, которая предназначена для компенсации затрат на ремонт дорог.

С другой стороны, возникает необходимость в создании разветвленной сети автомобильных дорог, обеспечивающей транспортную доступность всех населенных пунктов и дающей возможность населению пользоваться имеющимися социальными благами.

Что касается влияния автомобильных дорог на автотранспорт, то оно заключается, прежде всего, в неудовлетворительном их состоянии, вызванном нехваткой финансовых средств. Это обстоятельство приводит, во-первых, к увеличению стоимости перевозок на 25–30 %, снижению производительности грузовых автомобилей на такую же величину, пассажирских – на 35–40 %. Во-вторых, от качества автомобильных дорог зависит экологическая обстановка. Известно, что улучшение такого показателя, как ровность дорожного покрытия, способно сократить количество вредных выбросов в атмосферу для грузовых автомобилей на 13 %, легковых на 9 % [2, с.4]. Еще более ощутимый эффект дает увеличение пропускной способности автодорог, ликвидация заторов и участков с большими продольными уклонами.

Несмотря на увеличение транзитных перевозок через республику, развитие этой сферы сдерживается рядом причин, одной из которых также является состояние автодорог, неудовлетворительное развитие придорожного сервиса, высокие транзитные сборы. В связи с этим снижается привлекательность передвижения по территории страны, и транзитный транспорт идет в обход Беларуси – через Украину и Прибалтику. В результате теряется один из важнейших источников доходных поступлений. Поэтому, чтобы повысить конкурентоспособность республики на мировом рынке транспортных услуг необходимо способствовать развитию дорожного хозяйства за счет увеличения финансирования путем привлечения дополнительных инвестиций в эту отрасль и рационального использования средств дорожных фондов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Безопасность дорожного движения – социально-экономическая проблема // Компас экспедитора и перевозчика. – 2002. – № 1. – С. 15–16.
- 2 Не навреди // Автомобильные дороги. – 2000. – № 3. – С. 4–6.
- 3 Транспорт Республики Беларусь: Статистический сборник. – Мн., 2002. – 430 с.

Получено 14.03.2003

УДК 656.13

Д. Н. Козлов

Транспортная инспекция по Гомельской области

Л. В. Козлова

Белорусский государственный университет транспорта

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РЫНКА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассматриваются вопросы выдачи специальных разрешений (лицензий) на автомобильные перевозки.

Темпы развития всех видов перевозок на автомобильном транспорте, а также увеличение числа субъектов хозяйствования на транспортном рынке, за счет индивидуальных предпринимателей и организаций негосударственных форм собственности, заставило Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь принять ряд мер, направленных на упорядочение деятельности юридических и физических лиц, выступающих в роли перевозчиков.

Осуществление любого вида предпринимательской деятельности неразрывно связано с его правовым регулированием, то есть с нормативными правовыми актами, регламентирующими этот вид правоотношений. Такие нормативные правовые акты устанавливают определенные правила, с которыми субъекты хозяйствования (юридические и индивидуальные предприниматели) должны руководствоваться в своей деятельности. Автомобильные перевозки – не исключение.

На данном этапе законодательная база в сфере автомобильных перевозок находится в стадии формирования. Однако уже сейчас существует и действует ряд нормативных актов Республики Беларусь, а также международных соглашений (к которым присоединилась наша страна), регламентирующих данный вид хозяйственной деятельности.

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь одобрен проект постановления об утверждении "Положения о лицензировании транспортной деятельности и контроле за её осуществлением". Необходимость пересмотра действующих нормативно-правовых актов Минтранса связана с тем, что изменилось законодательство в части регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, требования к уставным до-

кументам юридических лиц, а также в связи со вступившими в силу с 1 января 2002 года Законом Республики Беларусь "об Автомобильном транспорте и автомобильных перевозках"; "О дорожном движении" от 17 июля 2002 года и постановлении Министерства транспорта и коммуникаций "Об утверждении правил организации безопасной перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом" от 19 июля 2002 года.

"Положение о лицензировании" предусматривает изменение не только перечня выдаваемых лицензий, но и изменение процедуры выдачи лицензий.

Если ранее существовало три вида лицензий: на международные автомобильные перевозки грузов, а также на междугородные, на городские и пригородные перевозки грузов, то в новом проекте предусматривается только два вида лицензий: на международные и внутриреспубликанские автомобильные перевозки грузов.

Лицензия на внутриреспубликанские автомобильные перевозки грузов предоставляет право юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям выполнять перевозки грузов в городском, пригородном и междугородном сообщениях, а также выполнять перевозки грузов для собственных нужд во внутриреспубликанском сообщении, если иное не предусмотрено в лицензии.

Лицензия на коммерческие международные автомобильные перевозки грузов предоставляет право субъектам хозяйствования выполнять перевозки грузов в международном и внутриреспубликанском (междугородном, городском и пригородном) сообщениях.

Можно бы и ограничиться лишь одним видом лицензий, позволяющих осуществлять перевозки как в международном, так и во внутриреспубликанском сообщении. Но тут на первый план выступают международные соглашения в области автомобильного транспорта, ратифицированные Республикой Беларусь, в частности, Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки грузов (ЕСТР).

Изменения коснулись и лицензирования пассажирских перевозок. Теперь лицензии на осуществление городских и пригородных перевозок пассажиров перейдут из ведения местных органов власти (городских и районных исполнительных комитетов) в ведение Министерства транспорта и коммуникаций. Кроме того Министерство транспорта и коммуникаций выдает лицензии на осуществление транспортно-экспедиционной деятельности и оценку стоимости транспортных средств автомобильного транспорта.

Положением вводится еще одно новое требование. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие лицензируемую транспортную деятельность, предоставляют в Минтранс информацию о своей работе. Информация предоставляется раз в полгода и по результатам работы за год.

Впервые Министерством утверждаются перечни документов, подтверждающие возможность выполнения конкретного вида деятельности, требования к основным производственным фондам, в том числе к автомобильным транспортным средствам, требования к программам аттестации должностных лиц, ответственных за выполнение лицензируемой на транспорте деятельности, а также требования к финансовому состоянию.

Таким образом, субъекты хозяйствования при получении лицензии должны иметь собственные или на условиях аренды, лизинга, либо на иных условиях, предусмотренных законодательством Республики Беларусь основные фонды (подвижной состав, ремонтную и производственную базу, технические средства, складские помещения, погрузочно-разгрузочные механизмы, контрольно-измерительную аппаратуру, служебное помещение и др.), с использованием которых будет осуществляться лицензируемая деятельность. Для получения лицензии юридическое или физическое лицо представляет в лицензионный орган документы, перечень которых утверждается Министерством транспорта и коммуникаций.

В связи со вступившими в действие "Правилами организации безопасной перевозки пассажиров и грузов" обязательными в этом перечне станут: договор на стоянку транспортного средства; договор со специализированным предприятием на проведение технического обслуживания и ремонта. Кроме того, договоры на проведение обязательного предрейсового контроля технического состояния транспортного средства и предрейсового медицинского осмотра водителя с обязательной отметкой в путевом листе. Ранее контроль состояния здоровья водителя и технической исправности автомобиля осуществлялись лишь на крупных транспортных предприятиях.

Положением вводится обязательный элемент – лицензионная карточка для всех видов перевозок, которая прилагается к лицензии и выдается на каждую единицу подвижного состава автомобильного транспорта при условии соответствия транспортного средства требованиям, предъявляемым при осуществлении конкретного лицензируемого вида транспортной деятельности.

Ранее карточка не была обязательным элементом, а использовалась лишь при выдаче разрешений при международных перевозках.

Для рассмотрения вопроса о выдаче, об отказе от выдачи лицензии, а также о приостановлении действия или аннулирования лицензии при Министерстве транспорта и коммуникаций создана постоянно действующая комиссия (ранее вопрос о выдаче лицензии решался в региональном представительстве Транспортной инспекции).

В обязанности комиссии будет входить:

- рассмотрение заявлений на выдачу лицензий и прилагаемых к ним документов;
- проведение собеседования с заявителем с целью подтверждения нали-

чия необходимой профессиональной подготовки для выполнения лицензируемой транспортной деятельности;

– решение вопросов, касающихся проведения проверки готовности владельца к осуществлению лицензируемого вида деятельности, а также результатов экспертиз;

– вынесение решения о выдаче или отказе от выдачи лицензии заявителю;

– рассмотрение представлений на приостановление или аннулирование лицензий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Закон Республики Беларусь "Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках" от 21.07.2001 / Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2001. № 71. 2/793.

2 О перечне видов деятельности, на осуществление которых требуется специальное разрешение (лицензия): Постановление Кабинета Министров Республики Беларусь от 21.08.1995 № 456 / Собрание указов президента и постановлений Кабинета Министров Республики Беларусь. 1995. № 24. ст. 591.

3 *Курило Э.* Коротко о лицензировании на транспорте // Компас экспедитора перевозчика. – 2002. – № 4. – С. 23–24.

Получено 11.03.2003

**ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004**

УДК 656.078.111

М. А. Бойкачев

Белорусский государственный университет транспорта

ОПТИМИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ АВТОПРЕДПРИЯТИЯ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

Проблема рациональной организации доставки грузов клиентам, пользующимся железнодорожным и автомобильным транспортом стоит особенно остро в современных условиях. Это вызвано постоянным ростом цен на энергоносители, снижением объемов и высокой степенью неравномерности перевозок, различными подходами тарифной политике при перевозке грузов на различных видах транспорта и др.

Снижению транспортных расходов, рационализации доставки грузов клиентам с участием автопредприятия и железнодорожной станции посвящена данная работа

Транспортная система Республики Беларусь представляет собой совокупность взаимодействующих независимо от формы собственности и ведомственной подчиненности видов транспорта – железной дороги и автотранспортных предприятий (с их производственно-управленческим персоналом), обеспечивающих погрузочно-разгрузочные работы, перевозку людей и грузов с использованием современных прогрессивных технологий в целях наилучшего удовлетворения спроса населения и грузовладельцев на транспортные услуги.

В качестве одного из составляющих компонентов системы необходимо рассмотреть взаимодействие грузовой станции совместно с автобазой железной дороги, которые осуществляют доставку сыпучих грузов клиентам расположенным как в черте города, так и за его пределами. Эффективность данного вида деятельности зависит от режима работы пункта взаимодействия, автотранспортной организации и клиентов.

Для оптимизации взаимодействия железнодорожного и автомобильного транспорта необходимо установить минимальный парк автомобилей необходимый для обслуживания клиентов, что даст возможность автопредприятию перераспределить свои мощности и рационально организовать обслуживание площадок сыпучих грузов.

Методика оптимизации осуществляется по четырем этапам. Имеется некоторое число клиентов $m = \sum B_j$ и автомобилей определенной грузоподъемности. Каждый автомобиль имеет резерв времени $T = 480$ мин., т.е. это время работы на линии, превышать которое нельзя. При этом необходимо разделить потребителей на группы, чтобы суммарное время обслуживания каждой группы потребителей не превышало T , а количество групп было минимальным.

Для этого на **первом этапе** решения задачи определяется минимальное число автомобилей. Это достигается выполнением следующих шагов:

– закрепляется тот либо иной тип подвижного состава за клиентом, исходя из среднесуточной потребности последних в грузе. Грузоподъемность должна быть кратной грузопотоку рассматриваемому клиенту;

– по суточному грузопотоку и подобранному типу ПС определяется число ездов, необходимое для вывоза этого груза клиенту;

– определяется продолжительность ездки от площадки до j -го клиента:

$$t_j = t_{\Pi} + t_{\text{сл}} + t_{\text{в}} + t_{\text{ож}} ,$$

где t_{Π} – время автомобиля на станции, мин;

$t_{\text{сл}}$ – время следования автомобиля со станции до получателя или обратно, мин;

$$t_{\text{сл}} = L / v_{\text{тех}} ,$$

t_v – время выгрузки автомобиля у получателя, мин;

$t_{ож}$ – суммарное время ожидания выполнения операций при вывозе груза со станции, мин;

L – кратчайшее расстояние от станции до клиента, км;

$v_{тех}$ – техническая скорость автомобиля, км/ч;

– определяется минимальное количество автомобилей путем суммирования затрат времени автомобиля на доставку груза (по каждой марке ПС) и отнесением их ко времени работы автомобиля в наряде,

$$Z_{min} = t_j / T_{авт}.$$

На втором этапе определяется достаточное количество автомобилей, для чего суммируются ездки, продолжительность каждой из которых не превышает T .

На третьем этапе производится более точная верхняя оценка потребного парка автомобилей путем суммирования времени ездки к каждому из клиентов и сравнения с продолжительностью работы в наряде, при превышении которой перевозка данного груза осуществляется следующим автомобилем, т.е. получается:

$$Z_{min} \leq Z < Z_v.$$

На четвертом этапе проверяется, существует ли допустимое распределение грузов при Z_{min} . Для этого:

– грузы располагаются в порядке увеличения времени ездки;

– строятся таблицы допустимых вариантов загрузки первого автомобиля.

Учитывая, что значения t_j расположены в порядке возрастания, процесс вариантообразования заканчивается при нарушении условия

$$\sum t_j \leq T.$$

Для этого формируются все возможные варианты загрузки автомобиля комбинацией из двух грузов. Затем продолжается процесс формирования вариантов загрузки из трех грузов и т.д., пока не будут рассмотрены все возможные исходные номера грузов;

– находится комбинация (или несколько комбинаций), для которых $T - \sum t_j = \min_{\Delta 1}$. Грузы, входящие в найденную комбинацию, исключаются из рассмотрения, т.е. они закрепляются за первым автомобилем.

Формирование комбинаций заканчивается при завершении процесса вариантообразования. Таким образом определяется достаточное число автомобилей.

По данной методике разработан алгоритм нахождения достаточного числа автомобилей для обслуживания клиентов и разработана программа, существенно сокращающая затраты ручного труда на выполнение данного расчета. Программа позволяет в транспортных узлах при осуществлении завоза и вывоза грузов, рационально организовать работу железнодорожной станции и автопредприятия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Правдин Н.В., Негрей В.Я. Взаимодействие различных видов транспорта в узлах. – Мн.: Выш. шк., 1983. – 247 с.
- 2 Правдин Н.В., Негрей В.Я., Подкопаев В.А. Взаимодействие различных видов транспорта. – М.: Транспорт, 1989. – 208 с.
- 3 Резер С.М. Взаимодействие транспортных систем. – М.: Наука, 1985. – 246 с.
- 4 Основы взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта / Под ред. В. В. Повороженко. – М.: Транспорт, 1986. – 215 с.

Получено 12.02.2003

**ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004**

УДК 656.7

Э. Марцишевская
Warsaw School of Economics

НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ В УПРАВЛЕНИИ СЕКТОРОМ УСЛУГ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Рассматриваются произошедшие изменения и современные тенденции в управлении сектором услуг воздушного транспорта.

На воздушном транспорте, как и во всей мировой экономике в целом, меняется философия деятельности на рынке, а также формируются новые формы и инструменты создания конкурентоспособных преимуществ. "Стирается разделение на группы врагов и друзей, конкурентов и партнеров" [5]. В теории и практике управления появляются новые термины: *cooperation*, *kooperacja*, *kooptrola*, *кооперация*, которые являются своего рода неологизмами, гибридами понятий кооперации, конкуренции или контроля. Они обозначают одновременно конкурирование и сотрудничество, совместный кон-

троль и деятельность, просто кооперирование конкурентов изменяет "моду управления". В настоящее время идеалом является предприятие-смежник, которое ищет сотрудничества, а не конкуренции, налаживает многочисленные договоры с поставщиками и покупателями, а также вступает в разные альянсы с конкурентами с целью создать конкурентоспособное рыночное предложение без необходимости обладать собственными ресурсами. Ныне не существует совершенного конкурентоспособного предприятия, располагающего всеми потребными ресурсами. Необходимыми являются поиск партнеров, которые составляют форму "протеза" (пополняющего собственные ресурсы, как это определяет М. Романовска [5]), способность предприятия, ресурсы и способности других участников рынка. Путем сотрудничества приобретает также возможность расширения и распространения деятельности на новые географические рынки и новые сегменты потребителей. Во времена усиленной конкуренции увеличивается также значение технического развития, возможности учебы у партнеров с высшей степенью технологического усовершенствования, особенно в области информационных технологий и возможности создания баз данных о покупателях и основных участниках рынка. В партнерском сотрудничестве исследователи видят, прежде всего, эффект синергии, т. е. использования объединенных наиболее эффективным образом ресурсов.

На рубеже 80-х и 90-х годов XX в. сформировались новые модели управления, которые создали возможность получения недоожинных прибылей и посодействовали росту стоимости предприятия. Во всех секторах наблюдалось стремление за новыми тенденциями в области:

- глобализации;
- концентрации на ключевых способностях (отрасли);
- виртуализации;
- кооперирования;
- инвестирования в человеческий капитал.

Нам кажется, что все они проявляются в секторе воздушного транспорта, хотя подвергаются постоянным изменениям, акцентируются на все новых элементах управления совместно с глобальным развитием и изменениями в условиях конкуренции.

В секторе услуг воздушного транспорта появляются процессы изменений, свидетельствующие об ограничении конкурентоспособности в пользу эффективного сотрудничества, соответственно теории сделочных расходов, портеровской концепции цепи стоимости или же теории сетевых связей Д. Чайльда и Д. Фалкнера [1].

В секторе услуг воздушного транспорта наблюдается четкое ограничение хозяйственной деятельности, осуществляемой в рамках организационных структур отдельных предприятий. Динамическое, всестороннее развитие и влияние окружающей среды ставит все большие требования по от-

ношению к результативности, эластичности и эффективности деятельности, а это, в свою очередь, требует упрощения организационных структур, концентрируясь на ключевых способностях и обособлении или же *outsourcing* других неключевых сфер деятельности хозяйствующих субъектов на рынке воздушного транспорта. Глобализация этого рынка, его либерализация и дерегулирование меняет условия конкуренции и заставляет предприятия искать новые формы "архитектуры" бизнеса.

Как утверждает П. Друкер, "организация будущего будет иметь пределы только в таком смысле и в такой степени, какие будут нужны для сохранения своего тождества" [2].

Можно предполагать, что государственные (национальные) и организационные границы на воздушном транспорте перестают существовать. Особенно, когда мы посмотрим на мегагруппы альянсов *STAR*, *WINGS*, *SKY TEAM* или *ONEWORLD*, объединяющие перевозчиков с разных континентов, сотрудничество которых опирается на партнерство и далеко продвинутую интеграцию в рамках этих групп.

Польский перевозчик с давних пор предпринимал попытки включиться в глобальную рыночную игру путем строительства партнерских отношений с крупными, сильными перевозчиками, действующими на рынке воздушных перевозок, вокруг которых создаются альянсы, т. е. мегагруппы воздушных перевозчиков. Исторически первое такое соглашение было подписано в начале 90-х гг. с *American Airlines*. Следующим был *Swissair* и альянс с *Qualiflyer*, а сейчас – это партнерский союз с *Lufthansa* и группой *STAR* (самый сильный альянс, функционирующий на рынке воздушного транспорта).

Рынок воздушного транспорта находится в очень тяжелом состоянии и даже самые крупные перевозчики не могут справиться с кризисом, который затронул эту отрасль. Можно утверждать, что только путем умелого строительства стратегического партнерства и одновременного участия польских авиалиний в создании сильного регионального рынка (Общее европейское воздушное пространство), польские авиалинии *PL LOT S. A.* смогут удержаться на рынке воздушного транспорта.

Новые парадигмы управления, на которые указывает П. Друкер, оказывают влияние не только на теорию, но также и на практику управления в XXI веке. Они имеют также свое отражение в секторе авиауслуг. Самые важные из них были сформулированы следующим образом [2]:

- 1 Существует много равноценных способов организации самого бизнеса.
- 2 Необходимым является применение смешанных организационных структур.
- 3 Технологии, рынки и применения уже не ограничиваются одной областью экономики, а они объединяются и проникают во все эти сферы.
- 4 Завершилась эпоха "научно-контрольного" управления, началась партнерская эра.

витие систем *hub and spoke* будут основным мотивом установления и поддержки сотрудничества в рамках альянсов. Эти действия создают потенциальные выгоды партнерского сотрудничества как для крупных перевозчиков, так и для перевозчиков, сотрудничающих с ними, согласно теории сети и игр, созданных наукой об управлении.

Code-sharing есть и останется основным инструментом создания глобальных сетей воздушных сообщений и орудием рыночной экспансии воздушных перевозчиков. За последние годы свыше 95 % подписанных партнерских договоров *code-sharing* составлял основную плоскость сотрудничества.

Совместно с *code-sharing* программы преференций будут составлять крепкий маркетинговый инструмент строительства конкурентных преимуществ отдельных альянсов.

На эффективность сотрудничества в рамках альянсов оказывают влияние не только "выгоды масштаба", как до сих пор все считали, а также "выгоды расширения и уплотнения". Партнерское сотрудничество перевозчиков, располагающих дополнительными сетями и ресурсами, создает возможности не только действовать в глобальном масштабе, но также оптимальным образом использовать эти ресурсы и на их основании создавать конкурентные преимущества.

Глобализационный потенциал сектора услуг воздушного транспорта является результирующей четырех групп факторов, а именно: рыночных, стоимостных, конкурентных и институциональных. Динамика развития рынка воздушных перевозок, как и его окружения, в котором он функционирует, является причиной того, что диапазон и сила воздействия отдельных глобализационных факторов подвергаются постоянным изменениям во времени.

Концепция и практика замещения двусторонних договоров *open sky* многосторонними соглашениями, заключаемыми между сильными региональными объединениями государств (например: Евросоюз – США), может составлять предпосылку для строительства нового высшего этапа глобализации сектора услуг воздушного транспорта.

Кроме сетевых связей, создаваемых альянсами, также будут действовать другие перевозчики, в том числе низкостоящие, которые обслуживают определенные, относительно малые сегменты рынка воздушных перевозок и в трудных условиях глобальной конкуренции находят свое место на авиарынке, создавая даже конкуренцию для крупных национальных перевозчиков как *British Airways* или *Lufthansa*.

Воздушный транспорт претерпевает кризис, связанный не только с общим ухудшением экономической конъюнктуры, но, прежде всего, с последствиями атаки на Всемирный торговый центр в сентябре 2001 года.

Перед сектором услуг воздушного транспорта стоят новые вызовы соот-

ветствовать требованиям безопасности, восстановления доверия, четкости эффективности функционирования.

Может эти требования приведут к пересмотру нынешних тенденций развития, замедлят процессы глобализации и полной либерализации рынка воздушного транспорта.

Как будет выглядеть в действительности рынок воздушных перевозок через несколько десятков лет, сегодня трудно предвидеть. Следует, однако помнить слова Ж. Борге: "Все эпохи являются периодами перемен. Одно лишь, что мы знаем о будущем, а точнее о будущих периодах является то, что это будущее не будет припоминать нам настоящего" [3].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Child J., Faulkner D.: Strategies of Co-operation Ventures. Oxford University. Oxford 1998. – 612 p.
- 2 Drucker P.: Management's New Paradigms. Forbs Magazin Nr 10/1998. – 406 p.
- 3 Jałowicki B.: Brukselskie scenariusze dla Europy [в] Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Tom 1, Komitet Prognoz „Polska 2000 Puls” przy Prezydium PAN, ELIPSA Warszawa 2000. – 239 p.
- 4 Marciszewska E.: Globalizacja sektora usług transportu lotniczego. Monografie Opracowania Nr 493. SGH, Warszawa 2001. – 803 p.
- 5 Praca zbiorowa pod red. Romanowskiej M. i Trockiego M.: Przedsiębiorstwo partnerskie. Difin, Warszawa 2002. – 227 p.
- 6 Sulejewicz A.: Partnerstwo strategiczne: modelowanie współpracy przedsiębiorstw. Monografie i Opracowania 427. SGH, Warszawa 1997. – 603 p.
- 7 Trocki M.: Kształtowanie struktur działalności gospodarczej. Organizacja Kierowanie Nr 4/2000. – 712 p.

Получено 14.03.2003

**ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004**

УДК 656.2.033.92

Д. Н. Кушнеров

Белорусский государственный университет транспорта

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОСТРОЕНИЯ НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье рассматриваются вопросы построения системы налогообложения железнодорожного транспорта, даются рекомендации по повышению эффективности действующей налоговой системы.

С уверенностью можно утверждать, что ни в сфере научных знаний о политических, экономических, социальных и любых других законах общественного развития, ни в структурах разноуровневых хозяйственных связей невозможно назвать другую, столь неоднозначную, противоречивую и функционально разнонаправленную совокупность отношений, какой является система налогообложения.

С момента появления первых письменных свидетельств о налогах и до настоящего времени это общественное явление характеризуется как область острых разногласий между представителями власти – сборщиками налогов и лицами, обязанными их платить. Современные представления о налогах сложились под влиянием исторического опыта их использования для принудительного подчинения интересов "простого люда" интересам суверена (вождя, короля, царя и т.п.), а позже – государственно-властным интересам.

В связи с этим налоги с незапамятных времен считались наихудшим из зол, которое только может выпасть на долю человека. Особенно негативно налоги воспринимаются в экономически слабых государствах, правительства которых осуществляют траты, несоразмерные с величиной созданного валового внутреннего продукта (ВВП), существенная часть которой лишена социального или аналогичного общественно значимого характера. Таким же образом воспринимается введение налогов, равно как и любые попытки власти увеличить их величину, в государствах слабых демократий или же в условиях явно антидемократических режимов правления.

Умозрительно система налогообложения всегда независимо ни от кого существовала, существует и будет существовать, ибо непреходящей остается необходимость обеспечивать недееспособных членов общества средствами существования, а само общество – атрибутами цивилизации и культуры.

Воспринимая таким образом систему налогообложения, следует твердо усвоить, что для выработки экономически обоснованных концепций совершенствования налоговой практики одного осознания ее объективной данности явно недостаточно. Требуются конкретные количественные измерители (критерии) обобществления средств во благо всего общества. Выбор таких критериев должен подчиняться требованиям всеобщих законов формирования, распределения и перераспределения денежной формы стоимости. Эти законы, в свою очередь, подчиняются логическим законам экономической теории, методологии налогообложения, раскрывающим механизмы сочетания ("примирения") содержания и формы при осмыслении существа объективных экономических процессов, включая налоговые.

Знание таких отличий позволяет извлечь из прошлого опыта налогообложения главный и единственно правильный урок – крайнюю негативность последствий использования чисто субъективистских приемов в структурировании налоговых отношений и превалирования административных методов управления ими над экономическими.

Вопрос о величине налоговых изъятий является самым острым во всех

отношениях, ибо это вопрос собственности. Каждый конкретный вид налогов олицетворяет на практике смену форм собственности, посягательство на имущественное право собственника. Вот почему так важно определение границы между финансами субъектов хозяйствования и государственными финансами.

Отдельно в структуре финансов субъектов хозяйствования следует выделить финансы транспорта. Транспорт является системой, которая связывает производителей продукции и потребителей. Причем без транспорта не обойтись ни на одной стадии процесса общественного воспроизводства: необходимо доставлять предметы труда на предприятия; внутри предприятий требуется постоянное перемещение промежуточных изделий и запчастей; готовая продукция должна быть доставлена на склады торгующих организаций; с централизованных складов товары развозятся непосредственно в пункты продажи. Как видно из этой цепочки транспорт присутствует в любом из звеньев. Причем, если продукция одного предприятия является полуфабрикатом для другого, то эта цепочка удлиняется, и число звеньев может достигать нескольких десятков.

В соответствии с "Основными положениями по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг)" расходы по доставке материальных ресурсов на предприятие включаются в себестоимость продукции, а именно:

- расходы по доставке, осуществляемой сторонними организациями - элемент "Материальные затраты";
- расходы по доставке, осуществляемой самой организацией - в соответствующие элементы затрат.

Расходы по доставке готовой продукции в зависимости от условий заключенных договоров могут включаться в цену продукции либо оплачиваться сверх нее покупателем. Часть расходов по доставке несет производитель.

Из всего вышесказанного следует, что в цене любой продукции (работы, услуги) есть транспортная составляющая. В соответствии с данными сборника "О работе народного хозяйства Республики Беларусь в 2001 году", выпускаемого Министерством статистики и анализа РБ, в 2001 году удельный вес в ВВП добавленной стоимости транспорта и связи составил 11,3%. Исследования, проведенные научно-исследовательской лабораторией "Грузовой, коммерческой работы и тарифов" НИИЖТА показали, что доля транспортных расходов в цене товара по условиям поставки СИФ в среднем достигает 10-12%, а по отдельным грузам колеблется от 1-3 (электроника) до 30-40% (строительные материалы).

Приведенные цифры говорят о том, что одним из направлений снижения цен в рамках государства может быть уменьшение транспортных тарифов, однако это уменьшение должно быть не волевым, а экономически обоснованным.

В Республике Беларусь основным перевозчиком как грузов, так и пасса-

киров является Белорусская железная дорога. В 2001 году на ее долю приходилось 92,4 % грузооборота и 60,4 % пассажирооборота республики (данные Минстата РБ). Следовательно, снижение именно железнодорожных тарифов может существенно повлиять на цены в стране в целом.

Следует отметить, если для предприятий транспортный тариф является лишь какой-то частью себестоимости (цены), то для железной дороги это ее доходы. Тариф, в свою очередь, является ценой транспортной продукции. Как и любая цена он должен покрывать расходы железной дороги (называемые эксплуатационными) и обеспечивать уровень рентабельности, необходимый для расширенного воспроизводства. Однако реальность такова, что действующие тарифы регулируются государством и не обеспечивают даже покрытия расходов дороги, не говоря о прибыли. В настоящее время только тарифы на международные грузовые перевозки являются прибыльными, что позволяет Белорусской железной дороге выживать, используя перекрестное финансирование (расходы по пассажирским перевозкам покрываются доходами от грузовых).

Обобщая все вышесказанное, можно сделать вывод, что в настоящее время перед Белорусской железной дорогой весьма остро стоит вопрос о снижении своих расходов, которое позволит сделать перевозки прибыльными, а также наметить пути по снижению тарифов.

Одной из составных частей транспортного тарифа являются налоги. Причем часть налогов относится на себестоимость, часть – уплачивается из прибыли, часть – включается в цену (косвенные налоги). Следовательно, определив экономически обоснованные пути снижения налогов, уплачиваемых Белорусской железной дорогой, можно снизить тарифы, что в свою очередь уменьшит издержки промышленных предприятий и позволит снизить цены на их продукцию.

Но, реформируя систему налогообложения железнодорожного транспорта, необходимо осознавать, что это лишь звено налоговой системы страны, ее составная часть. Поэтому реформа должна затрагивать не какие-то отдельные элементы (налоги, отрасли), а систему в целом. Причем реформирование должно опираться на теорию и практический опыт, накопленные к сегодняшнему дню экономической наукой.

Несмотря на важность исторического опыта применения различных налоговых теорий, все они нуждаются сегодня в научном переосмыслении не только в соответствии с требованиями закона движения экономической сферы, но и с позиций здравого экономического смысла. Поэтому крайне опасно при подготовке концепций белорусской налоговой реформы слепо копировать, например, специфические концепции налоговых систем США или Японии, поскольку механическое подражание бесплодно.

Основу концепции реформирования любой налоговой системы составляет прежде всего классический образ налоговой системы правового и демократического государства с развитой социально ориентированной экономи-

кой. Принципы такой системы – своего рода "букварь", показывающий, каким образом устроена рациональная и продуктивная налоговая система, зиждущаяся на исторических закономерностях теории и практики налогообложения, ставших сегодня уже классическими налоговыми законами.

Цель налоговой реформы должна заключаться не в том, чтобы собрать больше налогов и тем самым решить проблему бюджетного кризиса, а в том, чтобы, во-первых, по мере снижения обязательств государства в области бюджетных расходов снизить уровень налоговых изъятий, и, во-вторых, сделать белорусскую налоговую систему более справедливой по отношению к налогоплательщикам, находящимся в различных экономических условиях (в частности, ликвидировать ситуации, при которых одни налогоплательщики несут полное налоговое бремя, а другие уклоняются от налогов законными и незаконными методами), при одновременном повышении уровня нейтральности по отношению к экономическим решениям хозяйствующих субъектов и потребителей (налоги должны вносить минимальные искажения в систему относительных цен, в процессы формирования сбережений, в распределение времени между работой и досугом и т.д.). При этом система министрирования налогов должна обеспечивать снижение уровня издержек исполнения налогового законодательства как для государства, так и для налогоплательщиков.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Шаталов С. Налоговая система России. – М.: МЦФЭР, 2000. – 176 с.
- 2 Юткина Т.Ф. Налоги и налогообложение. – М.: Инфра-М, 2001. – 576 с.

Получено 10.03.2003

2 ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47.656

А. Ф. Пищик

Белорусский государственный университет транспорта

ФОРМИРОВАНИЕ СРЕДЫ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

В статье рассматривается история развития международных транспортных потоков в эпоху становления первых государственных образований и возникновения международной торговли (около 5000 г. до н. э. – 500 г. н. э.).

Международная перевозка, лежащая в основе международной транспортной деятельности, связана с двумя факторами. Первый заключается в том, что перевозка сопровождает перемещение, т. е. связана с торговлей. Второй – перевозка связана с перемещением через границу. Поэтому говорить о международных перевозках и о международной транспортной деятельности можно тогда, когда развита торговля между государствами. Первым шагом на пути к образованию государств стало появление городов.

Первые цивилизации стремились, с одной стороны, к самообеспечению и самоизоляции. С другой – имелось постоянное желание расширять жизненное пространство, что приводило к территориальным захватам, построению империй, расширению международной торговли и созданию транспортных коммуникаций.

Забота о транспортных коммуникациях наблюдается в первобытном обществе, раньше возникновения государства. В то время пролагаются тропы и другие искусственные пути, устраиваются приспособления на таких естественных путях сообщения, как реки, бухты и т. п. С возникновением государства одной из наиболее ранних задач наряду с обеспечением внешней безопасности, внутреннего контроля является и забота о транспорте. Переход от

пешеходных дорожек и узких вьючных троп к искусственным коммуникациям совершается первоначально не столько по экономическим мотивам, сколько по причинам, лежащим в области социальных отношений и государственного развития. Удешевление перевозок не могло иметь существенного значения на первоначальных этапах культурного развития, при незначительной ценности вьючных и упряжных животных, которые находили подножный животный корм на свободных земельных пространствах, а существование рабства обеспечивало этому способу транспортировки более низкие издержки, чем это было в более поздние периоды экономической активности. Первоначально частные лица даже исключаются из пользования коммуникациями, созданными государством (дороги, каналы и почта).

Первая мировая цивилизация, Шумер, возникла в Западной Азии в междуречье Тигра и Евфрата (юг Месопотамии, современный Ирак) около 5000 г. до н. э. Шумеры меняли излишки продуктов на металлы и орудия племён, населявших территорию современного Афганистана и Пакистана. Они строили поселения, а затем и города-государства. В середине III тысячелетия до н. э. ведущее положение занимал Ур. Все шумерские города строились на берегах рек и каналов. Купцы плавали водными путями до Персидского залива и дальше. В период 2330–2275 гг. до н. э. Саргон, царь Аккада (север Шумера), объединив шумерские города, создал империю, простиравшуюся от современной Сирии до Персидского залива. Царство Саргона было главным центром торговли, и он завоевывал земли, чтобы обезопасить торговые пути. К началу III тыс. до н. э. шумеры уже имели торговые отношения с страной Меллуха (Мелаха), которая по мнению большинства учёных, находилась в долине реки Инд. Эти связи осуществлялись морем по Персидскому заливу до страны Дильмун (Бахрейнские острова), служившей торговым центром – перевалочной базой для товаров обоих партнёров, или непосредственно от устьев Тигра и Евфрата до устья Инда мимо северных берегов Персидского и Оманского заливов и Аравийского моря. Товары из шумерских портов Эриду и Ур перевозились на особых, "ходящих в Дильмун", судах [1, с. 21], маршрут которых пролегал вдоль западных, т. е. аравийских, берегов Персидского залива.

Вслед за шумерцами в общины стали объединяться египтяне в долине Нила. Великая река давала пищу, воду, служила путем сообщения, по которой перевозили грузы. Появились царства Верхнего и Нижнего Египта, которые после соперничества были примерно в 3100 г. до н. э. объединены фараоном Менесом.

Освоив берега Красного моря, египтяне вскоре убедились, что морской путь удобнее сухопутного, хотя и не менее опасен. Им принадлежит приоритет в открытии и освоении морского пути вдоль берегов Африки в стра

ит (современная территория Сомали). Первое исторически доказанное плавание египтян в Пунт состоялось в XXVI в. до н. э. при фараоне *Сахура* (вполне возможно, что египтяне ходили в Пунт и ранее: использовать египетские суда они начали в XXVII в. до н. э.). Они доставили в Египет черное дерево, мирру и большое количество электрума (сплав золота и серебра). В дальнейшем связи с Пунтом становятся регулярными, а затем почему-то прерываются. Летом 1517 г. до н. э. после многовекового перерыва царица *Хатшепсут* направила торговую экспедицию к Сомали. Изображение этой экспедиции показано на нескольких рельефах с надписями, сохранившимися в храме в Тебисе. Посланцы явились с грузом благовоний, золота и других "удивительных вещей южных стран" [1, с.15].

Многие народы жили на плодородном побережье Восточного Средиземноморья (территории современной Сирии, Ливана и Израиля). Они выращивали кедр для строительства, пшеницу, оливковые деревья, производили вино, ткани. С Критом, Египтом, Кипром и дальними городами (таковыми, как Троя) были налажены прочные торговые связи. Прибрежные города Угарит (около 4000 г. до н. э.) и Библ (около 3000 г. до н. э.) веками оставались крупными торговыми центрами. Около 2500 г. до н. э. на территории современной Западной Сирии процветает государство Эбла, правители которого торгуют с народами Средиземноморья.

В Эбле найдено более 15000 глиняных табличек, на которых клинописью запечатлена экономическая жизнь города: вывоз тканей, налоги, количество золота и серебра, полученных в качестве дани.

Именно египтяне стали инициаторами торговли с государством Эбла и народами эгейского мира, в первую очередь с критянами. Первое плавание в Средиземному морю отмечено в Египте при фараоне *Снофру* (начало XXV в. до н. э.). Тогда, по египетским анналам, из города Библ пришли сорок судов, доставивших (каждое) по сотне локтей кедрового леса". Связь Эбла с переднеазиатскими портовыми городами, поставлявшим египтянам в первую очередь ливанский кедр, более качественный строительный и поделочный материал, чем деревья долины Нила, поддерживалась, видимо, постоянно. В середине XXVI в. фараон *Сахура* отправил экспедицию из дельты Нила в Палестину и Сирию (т. е. в Эблу). Держась берегов, египетские мореходы за 4 дня прошли 550 км до порта Библ. Обрато они вернулись с грузом оливкового масла, вина и ливанских медведей [1, с. 17].

Около 2500 г. до н. э. в долине реки Инд (территория современного Пакистана) зародилась цивилизация, выросшая со временем в города, крупнейшими из которых были: *Хараппа*, *Мохенджо-Даро* и *Лотхал*. Лотхал, расположенный в вершине Камбейского залива, стал вскоре крупнейшим портом. В начале III тыс. до н. э. хараппанцы завязали торговые отношения с

Шумером: наиболее прочные связи приходится на XXIV–XVIII вв. до н. э. Традиционными предметами экспорта были: медь, обезьяны, слоновая кость и изделия из нее, жемчуг ("рыбий глаз") и изделия из хлопка, ценные породы деревьев (эбеновое и сандаловое), золотой песок и пурпур (краска, получаемая из морских моллюсков), а также павлины и бамбук. Каким образом осуществлялись эти связи, можно только предполагать.

После 2000 г. до н. э. могущество приобретает Вавилон (южнее современного Багдада). С 1790 по 1750 гг. до н. э. Хаммурапи, царь Вавилона, завоевывает Шумер и Аккад, объединив их в мощное государство.

Вся область Восточного Средиземноморья получила название Финикия. Через финикийские города шли торговые пути из Малой Азии (современная Турция) и Крита в Месопотамию. Финикийцы образовали могущественную торговую державу. Торговля велась продуктами сельского хозяйства, но более всего финикийцы знамениты изготовлением предметов роскоши: пурпурными тканями, изделиями из стекла, предметами из слоновой кости и ювелирными украшениями из золота и серебра. Ввозили же рабов, сырье, эбеновое дерево и египетские предметы искусства, которые практичные финикийские купцы с выгодой перепродавали.

В XV–X вв. до н. э. финикийцы устремились на запад вдоль берегов Африки. Среди прочих колоний они в 814 г. до н. э. основали на территории современного Туниса город Карфаген, который вскоре стал крупнейшим центром торговли на североафриканском побережье, как в морском, так и в сухопутной торговле. Через него проходили торговые пути, связывавшие со Средиземноморьем внутренние районы Африки. Дороги по которым охранять не требовалось, так как у карфагенян, по крайней мере в первые столетия, здесь врагов не было. Купцы пересекали Сахару несколько первых столетий, здесь врагов не было. Купцы пересекали Сахару, если не регулярно, то периодически, сопровождая караваны с товаром по побережью Средиземного моря к реке Нигер. На этом великом транссахарском пути неоспоримое преимущество имели города Эа, Сабрата и Лепидея Магиа, позже названные греками Триполис (их более поздний союзник носило название Триполитания), так как находились почти на 200 км ближе к внутренним рынкам, чем другие колонии.

К 600 г. до н. э. карфагеняне были уже столь многочисленны и богаты, что могли выйти из-под власти Финикии. Они строили собственные судна и предпринимали дальние торговые экспедиции. Предположительно именно в это время один из карфагенских мореплавателей, Ганнон, совершил облетение вокруг Африки (около 480 г. до н. э.).

В Месопотамии по меньшей мере с 2000 г. до н. э. существовало Ассирийское царство. В X в. до н. э. ассирийские правители начали расширять свои владения, укреплять границы, брать под контроль торговые пути

менем империя раскинулась от Египта до Персидского залива, а на севере — до горы Арарат. И по всей территории процветали торговля и ремесла.

С VIII в. до н. э. древние греки основывали торговые пункты за пределами *Эллады*. Подобные города появились даже в таких отдаленных местах, как дельта Нила. Некоторые колонии, например *Сиракузы* на Сицилии, стали крупными центрами торговли. Во второй половине I тыс. до н. э. греческие купцы по опыту знали, что можно, выйдя из Красного моря, достигнуть северо-западного берега Индии. Они совершали плавания также вдоль восточно-африканского побережья и доходили до границ современного Мозамбика.

Переживает свой расцвет региональная торговля. Средиземноморье подоживало активные торговые отношения с Северной Европой, Центральной Азией, Западной Азией, а через нее — с Индией и Китаем. Развитию торговли способствовали: единая система мер и весов, единая денежная система, наличие сети дорог и регулярное морское сообщение [2, с. 7].

К югу от Древнего Египта лежала Нубия (территория современного Судана), которая под его властью была с 2000 по 1600 г. до н. э. На севере Нубии располагалась страна Куш. Постепенно Куш стал относительно независим. Там развилась собственная культура с центром в городе Керма. Около 1000–900 гг. до н. э. Египет восстановил свою власть над Нубией и Куш был покорен. Но через некоторое время власть Египта ослабла, а Куш стал возрождаться. Столицей кушитского царства стала Напата, расположенная севернее 4-го порога Нила. После 671 г. до н. э. территория Куша сдвинулась на юго-запад, а центром стал город Мероэ (около 300 г. до н. э.). Тогда же в Куше стали выплавлять железо, т. к. Мероэ обладал богатыми запасами железной руды и древесины. Куш начал осваивать новые торговые пути и торговать далеко за своими пределами с восточными, южными и западными соседями.

Около 500 г. до н. э. семиты из Южной Аравии переселяются в Эритрию и Эфиопию; они торгуют слоновой костью, пряностями и благовониями.

Движение людей и товаров, торговля были жизненной потребностью уже в древности. Археологические находки и исследования позволили найти важнейшие трансконтинентальные пути, связывавшие Европу, Азию и Африку. Их названия говорят об основном виде товара, перевозимого по тому или другому пути: обсидиановый, оловянный, янтарный, шелковый путь, путь благовоний.

Древние караваны везли золото, драгоценные камни, пряности, ткани, благовония (тогдашнюю парфюмерию). Такие пути были часто смешанными (одно-сухопутными): товары перегружались с караванов на корабли, плыли морем, потом вновь погружались на сухопутный транспорт. Скорость передвижения торговых караванов была невысока — 20–30 км в день, другое дело

курьерская езда на перекладных лошадях – путь составлял 120–150 км световой день. В пути караван денег не приносил, они появлялись лишь тогда, когда изделия окончательно были реализованы, поэтому владелец каравана был заинтересован в уменьшении сроков доставки и остановок. Около 100 г. до н. э. началась торговля между Китаем и Европой по Великому шелковому пути.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий: В 5 т. Т. 1. Географические открытия народов Древнего мира и средневековья (до плаваний Колумба). – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Просвещение, 1982. – 288 с.
- 2 Ксензов С. В. История мировой экономики и международных экономических отношений: Текст лекций для студентов дневной формы обучения специальности "Мировая экономика и международные экономические отношения". – Гомель: ГГУ, 2000. – 60 с.
- 3 Всемирная история: В 24 т. Т. 1. Каменный век / А. Н. Бадак, И. Е. Войнич, Н. М. Волчѣк и др. – Мн.: Литература, 1998. – 528 с.

Получено 11.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47.656

А. Ю. Лихута

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ПРИМЕНЕНИЕ АРБИТРАЖА В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В статье рассматривается сфера применения международного коммерческого арбитража в международной транспортной деятельности. Приводятся содержание и правовые нормы основных международных актов в области международных перевозок. Затрагиваются проблемы, связанные с их применением.

Понятие арбитража имеет два значения. Под ним понимается орган, предназначенный для разрешения возникших или могущих возникнуть споров, а также способ разрешения правовых и внеправовых споров. Арбитраж как учреждение – это негосударственный суд, учрежденный или избранный

спорящими сторонами, право которого разрешать спор основано на воле стороны, выраженной в арбитражном соглашении.

Негосударственный характер арбитражного суда предопределяет характер правил разрешения спора в нем, которые устанавливаются либо самим арбитражным судом, либо спорящими сторонами, что является одним из главных преимуществ арбитража перед государственными судами, в которых дело может рассматриваться относительно дольше из-за формальных процедур, в связи с необходимостью проведения экспертиз и т.д. Право арбитражного суда и спорящих сторон устанавливать процедуру рассмотрения спора ограничивается в некоторой степени законодательством с целью недопущения злоупотреблений.

Вторым преимуществом арбитража является возможность избрания сторонами конкретных лиц в качестве арбитров. Это позволяет обеспечить рассмотрение спора специалистами, обладающими соответствующим опытом в конкретной отрасли.

Стороны также могут определять материальное право, применимое к разрешению сути спора, что делает арбитраж еще более привлекательным, так как стороны заранее знают, какое право будет применяться к разрешению их спора.

В отличие от государственных судов на арбитражный суд не распространяется обязанность проведения открытого разбирательства. Это обеспечивает конфиденциальность разрешения споров, и возможность сохранения деловой репутации сторон, а значит и вероятность сохранения деловых связей между ними.

Окончателюность арбитражного решения, т.е. невозможность его обжалования по существу спора, обеспечивает быстроту и оперативность арбитража. Обжалование арбитражного решения возможно только в некоторых строго определенных случаях, по основаниям, которые относятся к нарушению процедуры проведения арбитражного разбирательства, недостаткам арбитражного соглашения и решения.

Главным достоинством арбитража является возможность признания и исполнения арбитражного решения в более чем 114 странах мира согласно Нью-йоркской Конвенции о признании и исполнении иностранных арбитражных решений 1958 г. В отношении судебного решения это невозможно.

Также часто получается, что арбитражное разбирательство гораздо быстрее и дешевле ведения судебного процесса в иностранном государстве.

Наибольшее распространение получили Международные морские арбитражные суды, которые существуют при Международной Торговой Палате совместно с Международным Морским Комитетом (Comité Maritime International) (Париж), Торгово-промышленной Палате *Российской Федера-*

ции (Москва), Белорусской Торгово-промышленной Палате (Минск), Американской Арбитражной Ассоциации, Международной Ассоциации портовых гаваней, среди международных авиационных арбитражей можно назвать Международный арбитражный суд при Международной Организации Гражданской Авиации (ИКАО).

Международный арбитражный суд при Международной Торговой Палате (ИСС) – самый авторитетный арбитражный суд – за время своей деятельности рассмотрел относительно небольшое число споров, связанных с международной транспортной деятельностью. Это обуславливается тем, что международные договоры в этой области устанавливают императивный правовой режим, процедуру и размер ответственности перевозчиков, который в случае применения арбитража может быть изменен сторонами, так как они (стороны) имеют право избирать применимое право в разрешении спора.

В области международных морских перевозок пассажиров и их багажа *Афинская Конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.* устанавливает, что стороны могут договориться о передаче спора о возмещении ущерба в арбитражный суд только после возникновения происшествия являющегося причиной ущерба пассажиру или багажу (ст. 17). Из этого следует, что такая передача оформляется только третейской записью в отличие от арбитражной оговорки в билете, квитанции или договоре.

С другой стороны, *Международная Конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г.*, участниками которой являются Алжир, Египет, Заир, Иран, Куба, Мадагаскар, Марокко, Перу, Тунис, Швейцария, вообще запрещает заключать арбитражные соглашения в договоре перевозки пассажиров.

В морской перевозке грузов небольшое число участников имеет Гамбургская Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г., согласно которой стороны могут договариваться об арбитраже и до возникновения обстоятельства, послужившего причиной ущерба. Однако арбитражное соглашение является действительным только при наличии двух обстоятельств: если в арбитражном соглашении соблюдается территориальная подсудность, установленная Конвенцией, и если арбитражный суд обязан применять положения этой Конвенции.

Гагские правила и Правила Гаага-Висби ничего не говорят об использовании арбитражных соглашений, поэтому общепринято в практике включать арбитражную оговорку как в договор перевозки или чартер-партии, так и в коносамент. Однако при этом в некоторых государствах по-разному оценивают арбитражную оговорку, сделанную в коносаменте. В этой области существует две проблемы – требование письменной формы арбитражного соглашения и оценка правовой природы арбитражного соглашения.

В некоторых государствах письменную форму считают не соблюденной, если коносамент не подписан грузоотправителем либо последующим держателем. Еще более неопределенной является ситуация с электронным документом и его юридическим значением. Законодательство Республики Беларусь признает как письменные только электронные документы, созданные, переданные с помощью технологии открытого и закрытого ключа проверки (электронной подписи), что ставит под вопрос действительность электронных документов, подписанных с помощью иных технологий.

Претензии к соблюдению письменной формы могут возникнуть, если в коносаменте, полученном последующим держателем, содержится отсылка на договор чартер-партии, в котором содержится арбитражное соглашение. В том случае, если суд расценивает арбитражное соглашение как материально-правовое, то он обычно признает арбитражное соглашение действительным. Если же суд считает, что арбитражное соглашение – процессуальный договор, то он установит, что арбитражное соглашение не распространяется на последующих держателей такого коносамента, т.к. в процессуальном праве отсутствуют институты уступки требования (цессии) и перевода долга (так стоят дела в Республике Беларусь).

Морские споры, связанные с коллизиями (столкновениями) судов, взиманием портовых сборов и оплат, вознаграждением за спасание судна, согласно международным документам, разрешаются государственными судами, одна из сторон по соглашению могут передать уже возникший спор в арбитраж.

В международных воздушных перевозках Варшавская Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки 1929 г. (в редакции Гаагского протокола 1955г.) разрешает заключение арбитражных соглашений по спорам о возмещении ущерба только в договорах перевозки грузов, при условии соблюдения территориальной подсудности, установленной Конвенцией (ст. 32). Такое же правило устанавливается Гвадалахарской Конвенцией о унификации определенных правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, являющимися перевозчиками по договору 1961 г. (ст. 9).

Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (1952 г.), позволяет сторонам передавать в арбитраж только уже возникшие споры.

В этой области наибольшее распространение получило разрешение в арбитражном суде споров, связанных с взиманием аэронавигационных сборов. Такая практика используется в Евроконтроле (EUROCONTROL) – европейской организации, осуществляющей воздушный контроль над всем воздушным пространством Западной и Центральной Европы.

Основными международными соглашениями, действующими в области

международных железнодорожных перевозок, передача споров, касающихся ответственности перевозчика, в арбитражный суд не допускается. Однако надо иметь в виду, что эти соглашения устанавливают такой режим только в отношении договоров перевозки пассажиров, их багажа и грузов. К этим соглашениям относятся *Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС)*, *Соглашение о перевозке пассажиров и багажа по железным дорогам в прямом международном сообщении (МПС)*, *Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)*.

Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. разрешает заключать арбитражные соглашения по всем вопросам, касающимся международных смешанных перевозок грузов, при условии соблюдения территориальной подсудности, установленной в Конвенции и применении арбитражем ее норм, однако, количество государств, подписавших конвенцию, пока еще относительно невелико.

В случае, если международное право запрещает заключение арбитражного соглашения в договоре перевозки, чартер-партии или экспедиции, возможность заключения арбитражного соглашения в таком соглашении еще не исключена. Наиболее часто международные акты ограничивают передачу арбитражу споров относительно ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, багажу либо грузу, по остальным спорам таких ограничений обычно не существует. Если в контракте, например, предусматривается оплата с помощью аккредитива, то существует возможность заключить соглашение о рассмотрении споров, связанных с аккредитивом в арбитраже, т.к. аккредитив в основном рассматривается как самостоятельная сделка, оторванная от контракта, лежащего в ее основе. Арбитражные соглашения можно предусматривать не в договоре перевозки грузов, договоре фрахта транспортного средства, его аренды с экипажем или (тайм-чартера или бербоут-чартера). Большое значение при этом имеет деление договора перевозки пассажиров, груза или багажа в международных договорах. Представляется, что не существует ограничений для договоров буксировки, договоров оказания услуг транспортного агента, договоров оказания транспортных посреднических услуг, а также договоров страхования.

Надо также иметь в виду, что в международных перевозках отсутствует единый правовой режим, обязательный для всех государств и поэтому нормы международных договоров или национального законодательства являются императивными, то стороны могут свободно заключать арбитражные соглашения по любым спорам. Особенно либеральный режим существует в странах с традициями англо-саксонского права (США, Канаде, Объединенном королевстве, Австралии, Новой Зеландии, ЮАР, Индии).

В целом применение арбитража в международной транспортной деятельности характеризует **отсутствие единого правового режима**: видов споров, которые можно разрешать с помощью арбитража, процедуры разрешения споров, условий заключения арбитражных соглашений и их оценки. Многочисленные попытки унификации правил в этих областях оказались неудачными. Однако в свете идущего объединения европейских стран в Европейский Союз и всемирной глобализации вероятность унификации правил в этой области остается весьма высокой.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Barist, Jeffrey, Commercial Arbitration Law and Clauses: A Drafter's Guide. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall Law and Business, 1994. – 185 p.
- 2 Wilner, Gabriel M., Domke on Commercial Arbitration (the Law and Practice of Commercial Arbitration), the revised edition of 1984 with a 1996 cumulative supplement published in August 1996. – 224 p.
- 3 Hunter, Martin, Jan Paulsson, Nigel Rawding and Alan Redfern, The Freshfields Guide to Arbitration and ADR. Deventer, The Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1993. – 312 p.

Получено 25.02.2003

**ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004**

УДК 338.47.656

Н. Г. Смирнов

Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации

РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ – ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ

В современных условиях реформирования экономики Республики Беларусь развитие экспорта транспортных услуг является приоритетным направлением внешне-экономической политики государства. Чрезвычайно важным при этом является разработка четких действий, необходимых для осуществления со стороны правительства, в целях повышения интенсивности развития экспорта указанного вида услуг.

В современных условиях хозяйствования, когда экономика Республики Беларусь находится в состоянии, близком к кризисному, необходимым условием ее подъема является развитие международного сотрудничества в области экспортно-импортных отношений, как одной из главенствующих мер по поддержанию работоспособности отечественных предприятий.

Весьма перспективным в таких условиях представляется развитие в республике экспорта услуг, который в отличие от экспорта товаров не требует больших инвестиционных вложений и временных затрат, но вместе с тем может стать значительным источником валютных поступлений. Тенденция к опережающим темпам увеличения объемов торговли услугами по сравнению с торговлей товарами является в настоящее время характерной для всего мирового рынка.

В результате удобного геополитического положения страны и соответствующих экономических предпосылок в 1992–1998 гг. значительно вырос объем международных перевозок.

Как известно, Республика Беларусь является важнейшим коммуникационным коридором, связывающим страны СНГ с государствами Европейского Союза. Следует отметить, что до 70 % российского экспорта в страны ЕС идет через республику.

Надо сказать, что развитие экспорта транспортных услуг столкнулось с рядом препятствий, одним из основных в котором является следствие российского кризиса, имевшего место в конце 1998 г. Результатом его стало значительное сокращение объемов перевозок, что сказалось на уменьшении почти в 2 раза фрахтовой ставки на направлении Восток – Запад. Введение в республике дополнительных сборов с транзитного транспорта, увеличение ставок действующих сборов повлекли за собой ряд негативных последствий. Обострение отношений со странами СНГ и Европы, которые принимают адекватные меры к белорусским перевозчикам, что ставит последних в худшие условия по сравнению с транспортными предприятиями других стран, ведет к потере завоеванных позиций на рынке транспортных услуг, в результате этого республика лишается значительных валютных поступлений. Как показывает опыт взимания повышенных сборов с международных перевозчиков, ущерб от этих действий на уровне республики значительно выше получаемых доходов.

В связи с этим поддержание государством экспортеров транспортных услуг, осуществляющих свою деятельность в Республике Беларусь, является первоочередной задачей.

Национальная программа развития экспорта на 2000–2005 годы рассматривает основные направления государственной поддержки и защиты национального рынка транспортно-экспедиционных услуг.

В соответствии с указанной программой государство должно обеспечить:

– необходимое развитие нормативно-правовой базы с целью формирования конкурентоспособной транспортной системы на международном рынке транспортно-экспедиционных услуг;

– обеспечение возможности проведения интеграционных процессов и повышения эффективного взаимодействия с транспортными системами как сопредельных государств, включая реализацию комплекса мер по сближению с законодательством соседних стран по регулированию проезда тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, так и государств дальнего зарубежья;

– реконструкцию транспортных путей общеевропейского значения, проходящих через территорию Республики Беларусь;

– оптимизацию транспортных потоков в Республике Беларусь, в том числе с участием Программы ТАСИС "Усовершенствование транспортных потоков по коридорам II и IX трансъевропейской сети";

– развитие необходимой инфраструктуры для осуществления экспедирования экспортных грузов;

– создание национальной транспортной инфраструктуры на территориях сопредельных государств, в том числе подписание межправительственных соглашений с Латвией, Литвой и Украиной о транзите грузов Республики Беларусь, об использовании портов и другой инфраструктуры;

– формирование комплекса условий, способствующих повышению эффективности деятельности белорусских транспортных компаний в осуществлении международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов в рамках интеграционных процессов, направленных на участие Республики Беларусь в программе, проводимой в соответствии с Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок;

– ускорение процессов объединения Российской Федерации и Республики Беларусь с целью создания единой транспортной системы двух стран;

– создание благоприятных условий для транзита грузов в Россию через Республику Беларусь;

– заключение необходимых межгосударственных договоров с Украиной о дальнейшем развитии судоходства по внутренним водным каналам и другими странами, с которыми соглашения в области международного транспортного сообщения не заключены;

– упрощение процедур во внешней торговле в рамках рекомендаций международных организаций, в том числе порядка таможенного оформления грузов на пограничных пропускных пунктах, электронного обмена данными;

- развитие ресурсосберегающих транспортных технологий;
- развитие сервисной придорожной инфраструктуры.

Таким образом, создание благоприятных условий, выразившихся в проводимой взаимной с соседними государствами политике – освобождение от оплаты сборов за проезд по автомобильным дорогам общего пользования, принятие мер по обеспечению своевременного и оперативного пограничного и таможенного оформления, формирование сети сервисного обслуживания международных перевозчиков, будут способствовать получению белорусскими перевозчиками необходимого количества иностранных разрешений. Обеспеченность иностранными разрешениями, высокая рентабельность международных перевозок, благоприятный инвестиционный климат в этой сфере будут способствовать высоким темпам развития данного вида услуг.

Получено 27.02.2003

**ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004**

УДК 338.47.656

Г. В. Брычкина

Белорусская железная дорога

АНАЛИЗ СИТУАЦИИ НА НАЦИОНАЛЬНЫХ РЫНКАХ ТРАНЗИТНЫХ УСЛУГ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ

Рассмотрены транспортные политики стран Балтии, Украины и Польши.

Геополитические изменения, произошедшие после распада СССР, привели к разрыву сформировавшихся экономических связей, значительному сокращению объемов производства и грузоперевозок всеми видами транспорта. Новые независимые государства, в частности, страны Балтии, Польша, Украина стали активно разрабатывать собственную транспортную политику, направленную на обеспечение внутренних и внешних потребностей. Принятые правительствами данных стран действия привели к тому, что после общего экономического спада в начале 90-х годов международные перевозки оказались одной из немногих доходных сфер национальных хозяйств.

Страны Балтии (Литва, Латвия) ориентируются на вступление в ЕС, что определило необходимость проведения экономических преобразований.

Литва, как небольшое государство по территории и людским ресурсам, имея недостаточный производственный и потребительский рынок для полноценного использования существующего потенциала транспортной системы, вынуждена сегодня главный приоритет отдавать укреплению позиций в торговле между Западом и Востоком. Данное обстоятельство определило формирование "национальной программы развития транспорта" (НПРТ), определившей основные аспекты государственной политики:

- интеграция в западноевропейскую транспортную сеть и рынок транзитных услуг, при одновременном сохранении традиционных связей сложившихся со странами СНГ;
- гармонизация законодательной базы, регулирующей деятельность перевозчиков с положениями Евросоюза;
- приватизация государственных предприятий отрасли, поощрение инвестиций частного капитала.

В соответствии с НПРТ в Литве выделены два основных направления, играющих важную роль в расширении Трансевропейской сети. По оси Север–Юг страну пересекает автомагистраль "Вин-Балтика" и железнодорожная линия Таллин – Рига – Каунас – Варшава, а с востока на запад проходит ответвление автомобильного и железнодорожного коридора Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда и Каунас – Калининград. Кроме того, принято решение о продлении железной дороги с европейской колеёй от литовско-польской границы до Каунаса.

Другой важный шаг – возможность использовать железнодорожные пути страны международными экспедиторами.

С марта 2001 года руководство ЛКЖД самостоятельно устанавливает тарифы на перевозку грузов, что, по мнению экспертов, позволяет оперативно реагировать на изменения на рынке и повышать конкурентоспособность. В то же время несмотря на предпринимаемые меры правительством Литвы по реформированию транспортной инфраструктуры, ситуация в области грузоперевозок значительно ухудшилась. В 2001 году объемы перевозки в Клайпедском порту составили 17,2 млн т, что по сравнению с предыдущим годом меньше на 11,1%. Основной причиной стала несогласованность годовых льготных тарифов на железнодорожные перевозки.

Латвия также имеет выгодное географическое положение благодаря наличию незамерзающих морских портов и общих границ с Эстонией, Латвией, Россией и Беларусью, что создает предпосылки для наращивания объемов международных перевозок.

В структуре ВВП доля услуг составляет 62%, из которых около половины приходится на транспорт и связь. В этих условиях доходы от обслуживания перевозок становятся важнейшим стабилизирующим фактором.

Транзит, обработка грузов и другие виды обслуживания в данной сфере обеспечивают от четверти до трети национального бюджета республики, причем главным образом за счет российского экспорта нефти и металлов, а также калийных удобрений из Российской Федерации и Беларуси. Латвийская железная дорога является одним из основных плательщиков налогов государству и сбой в ее работе, в первую очередь, в направлении Восток–Запад и обратно могут существенно влиять на национальную экономику.

Значительное влияние правительство уделяет развитию портов и терминалов. По прогнозам латвийских специалистов, 2001 год должен был стать "рекордным" в области перевалки грузов. Однако после введения российской стороной в августе 2001 года льготных железнодорожных тарифов на перевозку в направлении собственных портов прогнозные показатели снизились по сравнению с 2000 годом на 10 %.

Для привлечения клиентов за последние годы в модернизацию Вентспилского порта инвестировано более 60 млн долларов США, в том числе 25 млн долларов от Европейского инвестиционного банка. Ожидается, что при удачной реализации проектов порт сможет перерабатывать свыше 50 млн тонн груза в год. По мнению экспертов, в результате изменений Вентспиль может стать единственным на Балтике, способным принять межконтинентальные суда, следующие через Суэцкий и Панамский каналы, и составит конкуренцию крупным портам Европы.

Руководство компании "Baltic Oil Terminal" намерено начать в 2003 году строительство нефтетерминала (ориентировочная стоимость 150 млн долларов США), который в перспективе будет перегружать 6 млн тонн дизельного топлива и бензина, 4 млн тонн мазута. Предполагается, что нефтепродукты будут появляться из России через территорию Беларуси и, предположительно, в США.

Наряду с мерами по стимулированию морского и нефтепроводного транспорта Латвия приступила к упорядочению сферы железнодорожных перевозок. В целях повышения конкурентоспособности на международном рынке и в соответствии с требованиями Евросоюза правительством страны принята программа реструктуризации железной дороги на 2000–2002 годы, которая предусматривает преобразование ГАО "Латвийские железные дороги" (ЛЖД) в концерн.

Головное предприятие продолжает исполнять функции управляющего инфраструктурой отрасли общего пользования, а дочерние, в форме самостоятельных юридических лиц, действуют каждая в своем сегменте рынка.

Во вновь образованной структуре принята схема пассажирских и грузовых перевозок, а перевозки ориентированы на получение прибыли в условиях конкуренции. По мнению латвийских экспертов, в перспективе данные компании могут быть приватизированы. Однако планы разгосударствления

предусматривают передачу в частную собственность лишь небольших железнодорожных линий, не имеющих стратегического значения для страны. В этих целях разработана программа инвестирования ГАО "Латвийские железные дороги", в рамках которой предусмотрено в 2002 году израсходовать более 160 млн долларов США на ремонт и реконструкцию путей и крупных железнодорожных узлов, улучшение телекоммуникационной сети и информационной системы. Предполагается, что после реализации данных проектов возможности грузоперевозок по железной дороге увеличатся в 1,5 раза.

Уникальность вышеперечисленных приемов состоит в том, что их реализация не предусматривает привлечения иностранного капитала, сохраняет государственный контроль в железнодорожной сфере и приближает отрасль к стандартам Европы.

Предпринимаемые руководством страны мероприятия по модернизации ЛЖД приносят свои положительные результаты. Так в 2001 году грузоперевозки увеличились на 10,4 % и составили 23,5 млн т. Активное участие в реформе системы транзита через Латвию принимают иностранные инвесторы.

В перспективе планируется расширить Юрмальскую трассу, реконструировать подъездной путь к аэропорту "Рига". Кроме того, для увеличения грузооборота железной дороги, обеспечения защиты движения и улучшения международного транзита грузов ЕС предоставил на строительство нового депо на станции Резекне-2 в рамках обновления восточно-западного коридора 7,7 млн евро. Исходя из изложенного можно констатировать, что характерной чертой в политике Литвы и Латвии является:

- централизация в рамках единого органа управления и планирования всех видов деятельности, связанных с обслуживанием транзита;
- наличие национальных программ развития этой сферы деятельности, согласованных с другими общегосударственными проектами и планами вступления в ЕС.

В последнее время обостряется конкуренция между российскими и латвийскими портами. Российская федерация, вводя новые и реконструируя старые объекты инфраструктуры, стремится получить максимальный доход и независимость от других государств. По прогнозам специалистов в 2002 году портовые терминалы стран Балтии снизят грузооборот из-за введения в эксплуатацию новых российских мощностей.

Украина, имеющая широкие контакты со странами Восточной Европы и выход к черному морю, занимает монопольное положение в международных коммуникациях на юго-западном направлении. Выгодное географическое положение позволяет Украине активно участвовать в системе европейских транспортных маршрутов. По территории Украины проходят четыре основные международные линии:

- коридор № 3 "Берлин – Вроцлав – Львов – Киев";
- коридор № 5 "Триест – Любляны – Будапешт – Ужгород – Львов";
- водный коридор № 7 "Дунайский", проходящий через Италию, Словению, Украину;
- коридор № 9, имеющий два маршрута: "Хельсинки – Санкт-Петербург (Москва) – Киев – Одесса" и "Калининград – Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев".

Основные новые украинские потоки проходят в двух направлениях:

- между пунктами на западной и северо-восточной границе в прямом железнодорожном сообщениях;
- от северной, восточной, частично западной границе до морских портов на юге Украины.

В целях улучшения дорожно-транспортного комплекса правительством Украины разработана "Концепция развития транспортной инфраструктуры республики до 2020 года", в соответствии с которой планируется до 2005 года увеличить грузоперевозки на 28 %, пассажиров – на 3 %, до 2020 года – соответственно в 1,5–2 раза и в 1,5 раза.

В рамках реализации Концепции Республика Беларусь принимает участие в проектах строительства международных коридоров, которые имеют приоритетное значение: Гданьск – Одесса (Балтийское море – Черное море), "Евро-Азиатский", "Европа – Азия" (Германия/ Италия, Австрия – Чехия – Польша – Украина – Россия – Казахстан – Средняя Азия – Китай). По мнению специалистов, новые магистрали сократят время транспортировки из Европы в Азию и на Ближний Восток. В настоящее время рассматривается очередной проект создания международного железнодорожного коридора на базе Транссибирской магистрали, в котором помимо Украины предполагается участие Чехии, России, Южной и Северной Кореи.

Утверждается, что создание такого транзитного сухопутного маршрута, который будет иметь с одной стороны терминал в Чехии, с другой – в Южной Корее, позволит вести единую тарифную политику на протяжении всего пути следования груза, сделать более гибким ценообразование и успешно конкурировать с морскими портами.

В целях привлечения транзитных грузов министерство транспорта совместно с иными ведомствами сосредоточило свои усилия на решении таких первоочередных проблем, как:

- совершенствование законодательно-нормативной базы и присоединения к международным европейским договорам и конвенциям в данной области;
- оптимизация системы тарифов и ставок, доведение их до уровня, позволяющего Украине конкурировать с соседними государствами;
- упрощение порядка пропуска грузов через контрольные пункты на го-

сударственной границе; упорядочивание ставок различного рода сборов при пересечении парка перехода;

– развитие транспортной инфраструктуры путем привлечения отечественных и иностранных инвесторов;

– сотрудничество с европейскими структурами и соседними государствами в вопросах развития и организации международных транспортных коридоров № 3579, Европа – Кавказ – Азия (TRASECA) и Гданьск – Одесса.

Реализация планов правительства уже дает положительные результаты. Так, в 2001 году в сравнении с аналогичным периодом 2000 года объемы перевозок транзитных грузов увеличились на 23,7 %. Эксперты отмечают, что осознание роли транзита для национального хозяйства в целом привело (с некоторым опозданием относительно Польши или стран Балтии) к выработке в Украине стратегии развития отрасли на государственном уровне.

Польша в начале 90-х годов пережила значительный спад в международных грузоперевозках. Однако разработанные правительством страны меры по развитию транспортной инфраструктуры позволили стабилизировать ситуацию в отрасли и в настоящее время сфера транзита и транспортного управления централизованно контролируется.

В последние годы предпринимаются усилия по увеличению доли железных дорог за счет увеличения скоростных контейнерных перевозок между главными грузовыми терминалами и по международным маршрутам, что соответствует общеевропейским тенденциям и поощряется ЕС.

В соответствии с Законом о железнодорожном транспорте, который удовлетворяет требованиям Евросоюза, польские государственные железные дороги разделены на две отдельные корпорации – пассажирскую и грузовую с возможностью последующей приватизацией их оперативных секторов. По оценкам специалистов полное реформирование польских железных дорог связывают со значительными инвестициями в отрасль (около 860 млн долларов США) и сокращением рабочих мест (примерно 60 тысяч рабочих мест из 280 тыс. имеющихся).

Проводимые в стране меры по развитию железнодорожной сети и ее эксплуатации осуществляется в рамках действующей программы, содержание которой определено присоединением Республики Польша к соглашению AGL ("об основных международных железных дорогах") и ACIC ("об основных международных железных дорогах комбинированного транспорта"). В соответствии с ними состояние магистралей должно позволять довести скорость пассажирского поезда до 160 км/ч, грузовых – 120 км/ч, а давление на ось 22,5 т. Ориентация Польши на вступление в ЕС определила подход, согласно которому решающее значение для развития транзита имеет укрепление позиции страны в европейской транспортной системе и требует приведения национальной инфраструктуры в соответствие с международными тех-

ническими стандартами, унификации соответствующих экономических и законодательных норм для интегрирования в европейскую сеть. В результате принятых мер еще в начале 90-х годов сформировалась новая транспортная политика как совокупность принципов и методов структурной и технической перестройки.

Получено 13.02.2003

3 СИСТЕМЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 656.062

В. Папроцки

Кафедра транспорта

Главная Коммерческая Школа (Варшава)

Warsaw School of Economics

ПРИМЕНЕНИЕ СОВРЕМЕННЫХ КОНЦЕПЦИЙ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПЬЮ

Представлена новая концепция управления интегрированной логистической цепью поставок (*supply chain management*), показаны ее основные характерные черты.

Процесс трансформации в постсоциалистических странах. Последнее десятилетие XX века принесло глубокие социально-экономические изменения в странах бывшего социалистического лагеря. В то же время необходимо отметить, что ни в одной из стран с переходной экономикой не закончен еще этап приватизации в промышленности, а во всей Центральной и Восточной Европе до сих пор не существует единых правил функционирования на рынке. Действия на рынке частных субъектов, в т. ч. созданных либо преобразованных при участии заграничного капитала предприятий, которые находятся в конфронтации с действиями прежних государственных структур, имеющих важное значение и пользующихся, как правило, финансовой и законодательной поддержкой со стороны государственных властей и бюджета. Следует при этом иметь в виду, что в конкурентной борьбе на рынках этих стран участвуют три группы производителей:

- международные концерны;
- государственные предприятия и объединения;
- малые, средние фирмы с отечественным и иностранным капиталом.

Созданные или поглощенные международными концернами в отдельных странах Центральной и Восточной Европы предприятия функционируют при использовании высоких технологий (know-how), которые, как правило, позаимствованы в экономически высокоразвитых странах. Государственные предприятия и объединения, чаще всего, действуют в старом стиле, который изменен в новых условиях только в той степени, в которой это было фактически необходимо. До тех пор, пока эти предприятия будут пользоваться поддержкой со стороны государственных органов, у них не будет необходимости проводить радикальные преобразования в способе своего функционирования на рынке. В ближайших десятилетиях ни в одной из этих стран – независимо от того не большая она, как например Эстония, или крупная, как например Польша – не наступит ситуация доминирования в экономике международных концернов. Это означает, что основой экономики этих стран будут малые, средние и небольшое количество крупных частных предприятий, принадлежащих отечественным инвесторам и управляемых в своем большинстве отечественными менеджерами.

Успехом этой последней группы предприятий можно будет считать достижение ими способности к аккумуляции прибыли в объеме, приближенном к суммам, необходимым для финансирования инвестиций. С одной стороны, эту способность определяет эффективность формирования спроса на предлагаемые продукты и услуги, и тем самым эффективность получения доходов, а с другой стороны – способность к снижению себестоимости.

Управление интегрированной логистической цепью поставок (supply chain management). Управление предприятием включает в себя стратегическое управление в том случае, если владельцы и высший управленческий персонал предприятия определяют для себя долгосрочные цели и выбирают методы реализации этих целей.

Концепция логистического управления supply chain management относится к ситуации, в которой определена производственная программа предприятия и применяемые на нем технологии, а также произведена сегментация региональных рынков сбыта. Решающим фактором в успехе предприятия, ведущего борьбу с конкурентами за позицию на рынке, являются его эффективные действия в сфере распределения.

Главная роль в концепции управления интегрированной цепью поставок принадлежит отношениям предприятий с поставщиками, торговыми партнерами и клиентами. Формируются они в связи с реализацией перемещения товаров, информации и финансовых средств. Каждый из участников интегрированной цепи поставок выполняет в ней свою индивидуальную роль, т. е. действие каждого из них является комплементарным по отношению к действиям остальных участников. Поскольку каждый из них зависит от четкости и

эффективности действий остальных участников, можно сказать, что успех одного создается совместными согласованными действиями всех вместе взятых участников цепи. Признано, что ключом к успеху является достижение такой степени интеграции действий, при которой эффективность совместных действий дает преимущество над конкурентами, проводящими свою деятельность в альтернативных интегрированных цепях поставок.

В дискуссиях о характере интегрированных цепей поставок доминируют рассуждения, посвященные логистическому обслуживанию марочных потребительских товаров (продовольственных и непродовольственных), а также марочных технических устройств широкого потребления (в т. ч. транспортных средств). Считается, что степень интеграции цепей поставок, в которых доминирующую роль играют крупнейшие торговые сети (например, Wal-Mart Stores с годовым оборотом 166 млрд USD, Metro AG – 47 млрд USD) или производители автомобилей (например, General Motors с годовым оборотом 176 млрд USD, Ford Motor – 162 млрд USD, DaimlerChrysler – 159 млрд USD), представляет собой образец для подражания.

Отличительной чертой интегрированных цепей поставок является то, что главное значение принадлежит не процессам физического распределения товаров, т. е. процессам перевозки, перегрузки, сортировки и переформирования отдельных партий товаров, а процессам создания, обмена и переработки информации о товарах: о появляющихся заказах от покупателей, о месте нахождения в пространстве и времени запасов готовой продукции, сырьевых ресурсов и комплектующих, необходимых для производства заказанных товаров. Экономика начала XXI века признается за экономику "гиперконкуренции", в которой быстрота реализации процессов производства и обмена подвержены значительному ускорению по отношению к высокому темпу функционирования экономики в последних десятилетиях XX века. Принимая во внимание, что транспортные системы во всем мире функционируют исправно, т. е. перемещение товаров как в межрегиональной, так и международной и межконтинентальной коммуникации не сталкивается со значительными ограничениями перевозочной способности, а фактическое время перевозки соответствует времени калькулируемому, четкость и эффективность в каналах распределения определяется, прежде всего, доступом к комплексной и полной информации. В последние годы вся деятельность крупных промышленных и торговых предприятий охвачена технологией e-business, которая означает, что информация внутри этих предприятий полностью охвачена информационными системами, а ее передача за внешние пределы предприятий также осуществляется при использовании электронной техники. Проблемой является поиск внешних данных, в том числе от пространственно- и организационно-раздробленных субъектов, участвующих в интегрированной

цепи поставок. В промышленности и торговле предпочтительным является решение о поиске логистического оператора, который станет главным партнером по обмену информации о действиях в сфере логистики, а также возмет на себя обязанности по получению информации о многочисленных, рассредоточенных посредниках в целой логистической системе, доходящие даже до уровня водителей отдельных автомобилей, доставляющих продукцию. Естественным условием является обеспечение логистическим операторам полной совместимости собственной информационной системы с системой, используемой заказчиком – промышленным концерном или торговой сетью.

Применение концепции supply chain management. В странах Центральной и Восточной Европы не выработалась еще привычка к использованию логистических систем "по поручению" (услуг так называемой третьей стороны: 3rd party logistics operators). В промышленности и в торговле достаточно распространено убеждение, что приготовить развитые логистические системы, включающие в себя соответствующие информационные системы, легко самостоятельно, а кроме того, при реализации логистического самообслуживания можно исключить проблемы, связанные с обеспечением качества (прежде всего безотказности) процессов физического распределения товаров. Склонность к приобретению логистических услуг возрастает вместе развитием услуг, которые предлагают на рынке логистические операторы как отечественные, так и проводящие свою деятельность во многих европейских или даже странах всего света.

Опыт польских промышленных и торговых предприятий, все более широко пользующихся услугами логистических операторов, указывает на определенные черты процесса использования концепции supply chain management.

Логистическое самообслуживание, которое часто реализуется в упрощенной форме, доминирует на малых предприятиях, где поток сырьевых ресурсов и комплектующих, пополняющих производство, и поток товаров, предназначенных для распределения, является относительно небольшим (ежемесячно – 5–10 тыс. т). При небольшой массе товаров и довольно высокой концентрации источников сырья и комплектующих, а также пунктов поставки готовой продукции, логистическое самообслуживание как в области хранения, подготовки к выдаче партий товаров, так и в области перевозок, является сравнительно простым в организации. Введение типовых информационных решений по управлению процессами физического перемещения товаров, а также расчетами за перевозку, требует достаточно больших инвестиционных затрат, повышения квалификации кадров, однако, приносит слишком малую экономию затрат, чтобы смена метода управления оценивалась как

носящая видимую выгоду.

На малых предприятиях, в большинстве случаев, логистические функции отделены от других, выполняет их работник, отвечающий также за реализацию других обязанностей, например, за контакты с клиентурой. А следовательно, использование услуг профессионального логистического оператора должно приносить, например, эффекта сокращения штата работников предприятия.

На средних промышленных и торговых предприятиях существуют объективные предпосылки, чтобы на современном уровне управлять сферой логистики. Большая масса товаров на входе и выходе, высокое количество партий принимаемых и выдаваемых товаров, разнообразие ассортимента, значительные отклонения величины перевозок в отдельные дни недели и месяцы приводят к тому, что необходимыми являются эффективные решения в сфере информатики и доступ к транспортному и складскому потенциалу, позволяющему более эластично приспособить уровень и сферу действий к изменяющимся условиям.

Выводы. Использование услуг логистического оператора взамен логистического самообслуживания на средних (и, разумеется, крупных) предприятиях дает следующие возможности:

- оператор обеспечивает доступ к логистическим технологиям, уже предварительно проверенным другими пользователями;

- процесс приспособления системы комплексного логистического обслуживания (в т.ч. процесс реализации дополняющих инвестиций) принимает на себя (в предметном и финансовом смысле) оператор, что освобождает промышленное или торговое предприятие от необходимости инвестирования для этой цели собственной прибыли;

- оператор получает свою выгоду благодаря соединению различных процессов складирования и перемещения товаров (в результате синергетического эффекта), что побуждает его в условиях, когда он сам конкурирует на рынке логистических услуг, к понижению ставок за свои услуги, что приносит, в свою очередь, клиентам снижение логистических расходов;

- оператор берет оплату с заказчика только за реализованные услуги, что приводит к ситуации, когда промышленное или торговое предприятие несет логистические расходы адекватно уровню собственных оборотов; этот фактор является важным преимуществом в периоде спада производства и продажи товаров, т.к. логистические расходы уменьшаются и не являются частью постоянных издержек;

- высший управленческий персонал промышленного или торгового предприятия, пользующегося логистическим обслуживанием, избавляется тем самым от забот по развитию собственной логистической системы и может

сконцентрироваться на своих основных функциях: совершенствовании производимых продуктов и услуг, а также их маркетинге (концепция lean management).

Обращение к услугам операторов курьерской почты является сегодня естественным процессом, поскольку каждый понимает, что доставка небольших партий товаров (посылок и пакетов) к многочисленным и рассредоточенным получателям собственными силами не выгодно для их производителей и торговых организаций. Вместе с ростом понимания преимуществ применения supply chain management все более многочисленная группа промышленных и торговых предприятий будет прибегать к возможностям использования услуг профессиональных логистических операторов, способных четко и с низкими затратами организовать процессы хранения, сортировки и доставки товаров, а также владеть информацией о ходе этих процессов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Christopher M. Logistics and Supply Chain Management. London, Financial Times-Prentice Hall, 1998. – 615 p.

2 Strategic Supply Chain Alignment: Best practice in supply chain management. Hampshire, Gower Publishing Limited, 1999. – 291 p.

Получено 21.02.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 681.3:656

А. М. Демидов

Белорусский государственный университет транспорта

ПРИМЕНЕНИЕ ЭФФЕКТИВНЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ СВЯЗИ

Приводится аннотация технологии передачи информации OTN (Open Transport Network) компании Siemens, как разумного компромисса между относительно дешевой существующих системам SDH и гибкостью и быстродействием технологий ATM. Рассмотрены вопросы применения иерархии OTN и функциональных возможностей для повышения эффективности функционирования транспортных систем связи.

В условиях непрерывно растущих требований к эффективности транспортных систем связи на смену плезиохронным системам передачи (PDH) пришли системы синхронной цифровой иерархии (SDH). Но и они не могут удовлетворить необходимость внедрения новых услуг связи: передачу данных, разнообразной инфомационно-справочной видеоинформации, телеконтроля и телеуправления и т.д. Это происходит потому, что данные системы ограничены рамками жёсткой иерархии, в которой нет места интеграции служб и услуг существующих и будущих видов связи, отличных от телефонной. А реализация таких услуг на базе существующих цифровых сетей сопряжена со значительными экономическими затратами на сопряжение разнообразного терминального оборудования со стандартными стыками систем PDH/SDH.

Существует ряд концепций перехода к современной интеллектуальной широкополосной сети интегрального обслуживания. Одной из наиболее перспективных на сегодняшний день является асинхронный режим переноса (ATM), поскольку данный протокол реализует любые возможные услуги связи, используя с максимальной эффективностью каналы передачи информации. Такая гибкость достигается за счёт представления всех видов информации в виде пакетов фиксированной длины и дальнейшего их мультиплексирования в узлах коммутации на основе статистического анализа. Такая технология требует наличия быстродействующего оборудования коммутаторов со сложным интеллектуальным программным обеспечением, а следовательно, наличия высококвалифицированного персонала, что не всегда возможно в современных транспортных системах.

Компромисс между простотой, надёжностью и относительной дешёвой реализации систем SDH и гибкостью и быстродействием систем ATM был найден фирмой Siemens в своей уникальной технологии OTN.

OTN (Open Transport Network) разработана компанией Siemens Atea N.V. и была впервые применена в 1989 году. На сегодняшний день более 38 стран (а среди них Россия, Грузия, Армения, Азербайджан) используют сети OTN на железнодорожном, авиационном, трубопроводном и автомобильном видах транспорта, в энергетике, горнодобывающей отрасли и тяжёлой промышленности.

По назначению OTN занимает первый (физический) уровень 7-уровневой модели взаимодействия открытых систем (OSI) базируется на следующих основных положениях:

- 1 Открытость платформы для всех действующих и будущих видов связи.
- 2 Полная прозрачность системы передачи для любых систем связи.
- 3 Надёжность сети в целом за счёт использования двойной избыточности трактов передачи и децентрализации управления.

В основу иерархии OTN (по аналогии с SDH) положен хорошо изученный и отработанный принцип временного разделения каналов с фиксированным временем цикла передачи. Первый уровень иерархии OTN-36 обеспечивает пропускную способность сети 36 Мбит/с, OTN-150 – 150 Мбит/с, OTN-600 – 600 Мбит/с, OTN-2500 – 2500 Мбит/с (в перспективе), что позволяет удовлетворять самые требовательные современные широкополосные приложения и в то же время получить экономию от использования низкобюджетной широкополосной аппаратуры OTN-36 там, где нет необходимости в более мощных системах.

Основным структурным элементом топологии сетей OTN является двенадцать направленных колец – этим достигается максимальная "живучесть" сети, т.к. выпадение одного из узлов сети или обрыв кабеля не оказывает влияния на остальную сеть. Переконфигурирование сети в случае аварии осуществляется автоматически и занимает максимум 120 мс.

Первичный блок любой сети OTN – это узел (Node), механически являющийся стандартной стойкой. В зависимости от требуемой полосы пропускания кольца возможны конфигурации узлов на 36, 150 и 600 Мбит/с. Последние два во многом унифицированы, а модернизация узла OTN-36 до OTN-150/600 заключается лишь в замене оптического трансмиттера/ресивера на широкополосный адаптер кольца. Существуют также варианты узлов с уменьшенными габаритами и меньшей восприимчивостью к окружающей среде (например, температурный режим минус 20... плюс 55° С). Наряду с отказом элементов сети OTN зависит от типа оборудования и колеблется от 11 до 24 лет.

Основной элемент узла OTN – это общая логическая плата (Common Logic Card). Она определяет полосу пропускания узла и типы используемых плат физического стыка со средой передачи. Имеется 13 вариантов таких плат, которые позволяют осуществить:

- электрический стык по медному кабелю на ограниченные расстояния с целью соединения близко расположенных узлов;

- оптический стык с одномодовыми (9/125 мкм) и многомодовыми (50/125 и 62,5/125 мкм) волоконно-оптическими кабелями с модификациями платы под требуемую длину кабельного участка;

- оптический стык с сетями SDH (STM-1) и SONET (OC-3c) с целью использования существующей инфраструктуры сети для резервирования сети OTN или для расширения возможностей существующей синхронной сети.

Любой узел несёт две платы передачи (для двух направлений), причём любой конфигурации. Для уменьшения общей стоимости узла возможна установка общей платы с интегрированными платами передачи, но остаётся также возможность установки внешней платы передачи.

Общее число узлов кольца равно 63 для OTN-36 и 200 для OTN-150/600. Общая длина кольца зависит от типа применяемого кабеля и плат передачи, может достигать 2000 км. Для соединения колец OTN возможна установка интерфейсной платы-соединителя OLM (OTN Link Module) со стыком E3 (36 Мбит/с) или DS3 (45 Мбит/с), что позволяет создавать топологии сетей OTN любой сложности и длины.

В соответствии с требованием к открытости и прозрачности сети OTN, любой узел кроме общей платы и плат передачи несёт в себе до четырёх узкополосных (OTN-36, -150, -600) и четырёх широкополосных (OTN-150, -600) интерфейсных плат. Каждый элемент интерфейсной платы может занимать в структуре цикла передачи минимум 1 бит, а максимум – всю полосу пропускания. Для времени передачи цикла 31,25 мкс, минимальная скорость передачи составит 32 кбит/с.

Существует богатый выбор интерфейсных плат:

- UP0/E/UP0 – несёт на себе 6 2-проводных портов формата 2B+D, совместимых с протоколами цифровой телефонии Siemens HICOM и OMNI PBX;

- RS485 – 3 полудуплексных шинных интерфейса стандарта RS485/RS422 со скоростями от 1,2 до 2048 кбит/с;

- 12LVOI-P/T – 12 аналоговых телефонных портов стандарта G.712 с напряжением питания – 48В и импульсным/тоновым набором номера. Комплект 12LVOI-P подключается к станции BPX;

- HQAUD-M/S – 2-канальная плата с аналоговым стыком для подключения высококачественной системы оповещения или озвучивания открытых пространств. Полоса частот: 40 Гц–15 кГц; содержит также 4 шинных интерфейса RS422;

- E1/T1 – несёт 4 независимых стыка E1 (2048 кбит/с) или T1 (1544 кбит/с);

- S0-P/T – 6 терминальных 4-проводных портов 2B+D или 3 стыка BPX;

- Fast Ethernet (10/100 Мбит/с) – представляет собой 7-портовый коммутатор Ethernet и содержит 6 внешних коммутируемых ET-портов стандарта IEEE 802.3 с разъёмом RJ45 с фиксированной пропускной способностью 10 Мбит/с (OTN-36) или регулируемой в пределах 1 – 150 Мбит/с (OTN 150-600);

- RSXMM (Multichannel-Multidrop) – 12 портов типа точка-точка или 6 шинных портов RS232/RS422 в любой комбинации со скоростями до 100 кбит/с (RS232), 600 кбит/с (RS422). Плата разработана для эксплуатации в транспортных системах: SCADA (телеметрия и телеуправление), CCTV (управление видеосистемами), PA (управление усилительным оборудованием), PIS (Passenger Information System – системы пассажирской автоматики);

- 2LVOI-P/T – до 8 универсальных (UNIVOICE) аналоговых 2- или 4-проводных портов стандарта G.712;
- 64Kbps – 6 портов по 64 кбит/с стандарта G.703 и G.823 с разъёмом RJ45;
- VID4-IN-X/OUT-X – 4 аналоговых стыка формата PAL-B/G (максимально используемое разрешение 704x288) или NTSC-M (704x240) с 4 портами управления RS422/RS485 и одним портом видеоконтроля VCC. Компрессия сигнала осуществляется по алгоритму M-JPEG, что позволяет достичь высокого качества видеопотока при полосе пропускания 1–12 Мбит/с на канал.

С целью максимальной стабильности сети разработчики OTN пошли по пути минимального использования программного управления обработкой данных на этапе интерфейс – оптический стык, т.е. узел не осуществляет анализа мультиплексируемой информации. Это даёт возможность получить максимально надёжную и быстродействующую сеть в ущерб некоторой гибкости. При этом функционирование сети не нарушается, даже в случае отказа ПО микроконтроллера узла.

В архитектуре OTN уделено особое внимание эффективному управлению потоками видеоинформации за счёт применения VCC (Video Command Converter). Управление видеокameraми, подключенными к соответствующим интерфейсным платам, может осуществляться с одной или нескольких операторских консолей по схеме PTZ (Pan Tilt Zoom – Панорамирование/Поворот/Зуммирование). При переключении между cameraми для эффективного использования полосы пропускания сети OTN цифровые видеопотоки динамически распределяются между узлами, требующими получения видеоданных по шинному принципу или по системе точка-точка. Это позволяет создавать системы видеонаблюдения в целях безопасности, видеоконтроля технологических процессов или для создания информационных видеосистем без использования внешнего оборудования – все функции управления и передачи осуществляются в рамках OTN.

Управление сетью OTN может осуществляться по традиционной схеме NCC (Network Control Center) или по более предпочтительной OMS (OTN Management System). Пользователь системы OMS может администрировать как своё кольцо, так и удалённые кольца сети, подключенные по интерфейсу OLM. Управление сетью производится с одного или нескольких пользовательских персональных компьютеров, подключенных непосредственно к OMS-серверу или посредством удалённого доступа. Вся информация о конфигурации оборудования и программного обеспечения узлов сети содержится в базе данных OMS-сервера. При нарушении работы ПО сети эта информация позволяет в кратчайшие сроки восстановить работоспособность сис-

темы. При конфигурировании сети все изменения последовательно вносятся в БД OMS-сервера, а затем одновременно копируются во все измененные узлы. Это делается для минимизации простоя системы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Кадерлеев М.К. Сравнение технологий связи при построении магистральных сетей связи // Вестник связи. – 2001. – № 7. – С. 16–19.
- 2 Чепусов Е. Н., Шаронин С. Г. XDSL – новый источник доходов оператора // Вестник связи. – 2000. – № 12. – С. 14–20.
- 3 Мирошников Д. Г., Горбачёв И. Ф. Аппаратура для цифровизации магистральных линий связи // Вестник связи. – 2001. – № 4. – С. 28–30.
- 4 Ким Л. Т. Нововведения в синхронной цифровой иерархии // Электросвязь. – 2001. – № 5. – С. 18, 19.
- 5 Попов С. А. Будущее транспортных сетей // Вестник связи. – 2002. – № 2. – С. 26–28.
- 6 Елантьев А. И. Что лучше строить – ATM или SDH? // Вестник связи. – 2001. – № 6. – С. 21–30.
- 7 OTN – новый подход Siemens к построению сети // Технологии и средства связи. – 2001. – № 1. – С. 28, 29.
- 8 Щеглюк С. В., Шапиро Е. Г., Мезенцев В. К., Турицын С. К. Методы модернизации транспортных оптических сетей // Электросвязь. – 2002. – № 2. – С. 14–17.

Получено 20.02.2003

**ISBN 985-6550. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2003**

УДК 565.07

А. В. Кравченко

Белорусский государственный университет транспорта

АНАЛИЗ МЕТОДОВ ОЦЕНКИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗАПАСОВ

Основополагающим принципом бухгалтерского учета является оценка объектов по ценам приобретения. В условиях инфляции оценка объектов по ценам приобретения могут значительно отличаться от текущих рыночных оценок. Именно поэтому с точки зрения соответствия стоимостной оценки активов предприятия их рыночной цене бухгалтерская отчетность является недостоверной. В статье рассмотрены и проанализированы существующие методы оценки производственных запасов.

Для создания условий формирования субъектами хозяйствования всех форм собственности источников пополнения оборотных средств Министерство финансов, Министерство экономики и Министерство статистики и анализа внесли изменения в основные положения по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), в которых наряду с включением сырья, материалов и других материальных ресурсов в себестоимость продукции по средневзвешенным и по учетным ценам с учетом отклонения от их фактической стоимости предусмотрено включение сырья и материалов по ценам последнего приобретения – ЛИФО.

Согласно Международным стандартам учета и исходя из обобщения зарубежной и отечественной практики рекомендовано применять три метода оценки запасов материальных ресурсов при списании их в производство: метод средней себестоимости, метод ФИФО, метод ЛИФО, которые позволяют отразить последствия инфляции на оборотных средствах предприятия. Каждый из применяемых методов оценки является важным элементом учетной политики, влияет на формирование финансовых результатов. Выбранный метод оценки материальных ресурсов как элемент учетной политики сообщается налоговой инспекции по месту нахождения предприятия.

Наиболее распространена в международной практике учета оценка по методам ФИФО и ЛИФО.

ФИФО – это метод оценки материальных ресурсов по их первоначальной стоимости, исходя из правила: "первая партия на приход – первая на расход". Это означает, что расход материальных ресурсов оценивается по стоимости их приобретения в расход материалов по цене первой закупленной партии, затем второй, третьей и так в порядке очередности до исчерпания общего количества расходуемого материала.

ЛИФО – это метод оценки производственных запасов по восстановительной стоимости (по текущим ценам), при этом используется следующее правило: "последняя партия на приход – первая в расход". Материальные ресурсы, выданные со склада, оцениваются по стоимости последнего приобретения, затем предыдущего и т.д. в порядке очередности.

Стоимость израсходованных материальных ресурсов и стоимость остатка, рассчитанные разными методами, значительно отличаются, что связано с последовательностью отнесения покупных цен на разные партии материала.

Применение методов оценки материальных ресурсов ФИФО и ЛИФО требует организации аналитического учета материальных ресурсов не только по видам материалов, но и по партиям поступления, если закупочные цены по ним меняются.

Оценка материальных ресурсов за отчетный период по учетным ценам с учетом отклонения от их фактической стоимости приведет в конечном ре-

зультате к оценке использованных ресурсов по средневзвешенным ценам. Оценка материальных ресурсов по ценам последнего приобретения (ЛИФО) означает оценку по средневзвешенным ценам поступивших и использованных в отчетном месяце материальных ресурсов, т. к. их фактическое движение на предприятии может быть абсолютно разным.

Таким образом, практически во всех случаях оценка материальных ресурсов производится по средневзвешенным ценам, сложившимся в отчетном периоде. В современных условиях после изготовления, отгрузки и оплаты продукции на вырученные деньги в части, соответствующей сумме израсходованных материальных ресурсов, невозможно будет приобрести такое же количество идентичных материальных ресурсов для возобновления производства, так как цены на них вырастут.

При действующем порядке оценки материальных ресурсов себестоимость не обеспечит простое воспроизводство потребленных в процессе производства ресурсов. В результате этого оборотные средства предприятия сокращаются, и в конечном итоге оно прекращает работать. Таких последствий можно избежать лишь в том случае, если в соответствии с требованиями экономических законов создать условия, при которых себестоимость сможет обеспечить простое воспроизводство. Для этого необходимо производить дооценку использованных в отчетном периоде материальных ресурсов.

Однако дооценка материальных ресурсов увеличит себестоимость продукции (работ, услуг), что повлечет за собой уменьшение прибыли. Но при существующем механизме регулирования экономических отношений одной из самых актуальных является проблема нехватки оборотных средств, в результате чего возникают трудности с производством продукции, задолженности предприятий по заработной плате, задолженности по оплате счетов, задолженности по уплате налогов и отчислений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Фрунзе В. Себестоимость и экономика предприятия // Экономика, финансы, управление. – 2001. – № 11. – С. 17–25.

Получено 03.03.2003

УДК 656.065

А. В. Кравченко

Белорусский государственный университет транспорта

НОРМИРОВАНИЕ МАТЕРИАЛЬНЫХ ЗАПАСОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Эффективность деятельности предприятия во многом зависит от правильного распределения потребности в оборотных средствах. В статье рассматриваются условия расчета материальных запасов на главных складах железной дороги, а также складов отделов материально-технического обеспечения.

Одним из важнейших направлений повышения эффективности работы железной дороги является работа по рациональной организации материальных запасов и их эффективному использованию, которая может быть достигнута в результате нормирования и контроля поступления, отпуска и сохранности материальных ресурсов.

Нормирование представляет собой установление оптимальной величины оборотных средств, необходимых для организации и осуществления нормальной хозяйственной деятельности предприятия. Посредством нормирования финансовые службы предприятия определяют потребность в собственных оборотных средствах в минимальном, но достаточном объеме, обеспечивающем выполнение запланированных заданий и поддерживающем бесперебойность воспроизводственного процесса.

Нормирование оборотных средств представляет собой процесс расчета норм и нормативов товарно-материальных ценностей, необходимых предприятию для обеспечения ритмичной работы.

Расчет норматива оборотных средств для обеспечения запасов материалов в системе железнодорожного транспорта производится отдельно для производственных кладовых структурных подразделений, предприятий и организаций железной дороги, складов материально-технического обеспечения отделений дороги и для главного склада железной дороги.

Рассмотрим условия расчета норматива материальных запасов на главных складах железной дороги, а также складах отделов материально-технического обеспечения.

Норматив оборотных средств на материалы определяется как произведе-

ние стоимости однодневного планового складского оборота материалов с добавлением всех расходов по их заготовке на норму оборотных средств в днях. При этом из общего планового оборота необходимо исключить стоимость транзитного оборота. В общую стоимость планового оборота также включается отпуск и реализация материалов предприятиям и организациям, не входящим в основную деятельность железных дорог. Под предприятиями не входящими в основную деятельность подразумеваются учебные заведения, лечебные учреждения, строительные организации и др.

Однодневный оборот по складам определяется делением годового планового товарооборота на 365.

Норма материального запаса в днях включает время нахождения материалов в пути, а также время, затрачиваемое на производство следующих операций:

- а) приемку, разгрузку, сортировку и складирование материалов;
- б) комплектацию и отпуск, включая рассылку в филиальные склады;
- в) пребывание в виде текущего складского запаса;
- г) пребывание в виде гарантийного запаса.

Норма оборотных средств по материалам в пути включает период от даты установленного срока оплаты счета (платежного требования) материальным складом до даты прибытия материалов. Размер нормы оборотных средств в днях определяется продолжительностью пробега грузов от каждого поставщика. Из этого времени при акцептной форме расчетов следует вычесть время, затрачиваемое на производство следующих операций с материалами:

- а) составление счета (платежного требования) и обработку документов в банке поставщика;
- б) почтовый пробег платежного требования от банка поставщика до банка покупателя;
- в) обработку этих документов в отделениях банка;
- д) акцепт платежных требований, если акцепт осуществляется в предварительном порядке.

В тех случаях, когда один и тот же сорторазмер материала поступает от разных поставщиков, время нахождения материалов в пути определяется как средневзвешенная величина. Если поступление материалов совпадает со сроком их оплаты или они прибывают раньше наступления срока платежа, норма оборотных средств в части материалов в пути на них не устанавливается. В тех случаях, когда данный вид материалов поступает от большого числа грузоотправителей и когда материалы в пути занимают незначительный удельный вес (до 1 %) в общих остатках материалов, норма оборотных средств по данному виду или в целом по материалам в пути может быть исчислена исходя из фактических данных об

их остатках за истекший год. При этом из фактических остатков материалов в пути исключаются грузы, задерживающиеся в пути свыше установленного срока продвижения, а полученный средний фактический остаток материалов в пути корректируется на возможное изменение условий поставок данных видов материалов.

Время, необходимое для приемки, разгрузки, сортировки, складирования и лабораторного анализа прибывающих материалов, определяется в соответствии с техническими нормами, установленными для каждой операции и путем хронометража этих работ. При расчете нормы оборотных средств необходимо учитывать, что отдельные операции могут быть произведены параллельно, в связи с чем сокращается общее время по этим операциям. Так время, необходимое на лабораторный анализ, учитывается в нормах оборотных средств лишь в случаях, если анализ не может быть проведен параллельно с другими операциями.

Период комплектации и отпуска материалов с главного склада железной дороги и складов материально-технического обеспечения отделений дороги определяется исходя из времени, необходимого для набора и комплектации партий отгружаемых материалов, времени на упаковку этих материалов, времени на оформление счета (платежного требования) на отгруженные ценности и получение ссуд под расчетные документы в пути.

Размер текущего запаса материалов определяется исходя из продолжительности интервалов между двумя смежными поставками материалов. Длительность интервала между поставками устанавливается на основе договоров. В отдельных случаях, когда в договорах не указаны сроки поставок, расчет продолжительности интервалов между поставками производится исходя из отчетных данных за истекшие один-два года на основе первичной документации склада. Интервалы между поставками определяются по сортам и размерам материалов. При этом разовые нетипичные поставки материалов в расчетах длительности интервалов не учитываются.

Прямым подсчетом интервалов между поставками должно быть охвачено не менее 70–80 % всех планируемых материалов по их стоимости. Исчисленная по этим материалам средневзвешенная норма в днях должна быть распространена на остающиеся материалы. Необходимо иметь в виду, что на складах запасы одних материалов могут быть в максимальном размере (в день получения очередной партии материалов) и в то же время запасы других сорторазмеров материалов могут снизиться до минимального размера перед прибытием очередной партии материалов. Это сокращает потребности в собственных оборотных средствах на материалы в целом. В связи с этим текущий складской запас материалов в днях рекомендуется принимать в размере 50 % от продолжительности среднего интервала между двумя смежными поставками.

При ограниченном числе видов материалов и в случае их получения от одного или двух поставщиков текущий запас материалов принимается в размере до 100 % продолжительности интервала между смежными поставками.

Страховой запас необходим для того, чтобы устранить последствия возможных перебоев в снабжении материалами. Размер гарантийного запаса рекомендуется устанавливать в пределах до 50 % от текущего запаса.

В случаях, связанных с особыми условиями поставок отдельных видов материалов и запасных частей (географические особенности месторасположения потребителей и поступление импортных материальных ценностей по утвержденным планам снабжения), размер гарантийного (страхового) запаса по этим материалам и запасным частям может быть увеличен.

Общая норма оборотных средств в (днях) для складов по каждому виду или группе материалов равна сумме дней запаса, установленных для материалов в пути, приемки и подготовки к отпуску материалов, текущего складского запаса и гарантийного запаса или только тех видов запаса, которые устанавливаются для данного вида материалов.

В составе материалов, находящихся в запасе на главных складах железных дорог и складах отделений дорог, учитываются также малоценные и быстроизнашивающиеся предметы. Нормы оборотных средств в днях и норматив в денежном выражении на малоценные и быстроизнашивающиеся предметы, спецодежду и запасные части, находящиеся на складах, определяются тем же методом, что и по материалам.

В тех случаях, когда при ежегодном установлении норматива оборотных средств в денежном выражении по складам произошли существенные изменения в условиях снабжения по сравнению с условиями, на основе которых были исчислены на ряд лет нормы оборотных средств, производится уточнение этих норм.

На изменение установленных на ряд лет норм оборотных средств влияют следующие факторы:

а) изменение расположения некоторых поставщиков, что может привести к сокращению или увеличению длительности интервалов поставок и объема партий отпусков, а также норм оборотных средств по отдельным видам материальных ценностей;

б) изменение удельных весов отдельных видов материалов в общей потребности, что приводит к уменьшению или увеличению норматива оборотных средств в соответствии общей нормы оборотных средств на эти ценности и др.

Расчет изменения установленных норм оборотных средств имеет своей целью определение размера уменьшения или увеличения общей нормы от изменения норм отдельных видов ценностей, входящих в общую норму.

Правильно установленные нормы материальных запасов позволят предприятиям железнодорожного транспорта обеспечить бесперебойную, ритмичную работу, максимизировать прибыль, а следовательно укрепить финансовое положение на рынке республики и за ее пределами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Бабич А. М., Павлова Л. Н. Финансы. Денежное обращение. Кредит. – ЮНИТИ, 2000. – 687 с.
- 2 Блаже Н. А. Управление использованием капитала. – Киев: Ника-Центр, 2000. – 636 с.
- 3 Финансы предприятий. Учебник / Н.В. Калачина, Г.Б. Палля, Л.П. Павлова и др. Под ред. проф. Н.В. Калачиной. – М.: ЮНИТИ, 2000. – 413 с.

Получено 17.03.2003.

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 656.2.07

В. Г. Гизатуллина, И. Ю. Скуратова, С. Л. Шатров
Белорусский государственный университет транспорта

ИНФОРМАТИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ СТАНОВЛЕНИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА

Рассматриваются вопросы информатизации железнодорожного транспорта как необходимого условия становления управленческого учета.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь является составной частью транспортного комплекса, который обеспечивает потребности экономики в перевозках.

Совершенствование учета и отчетности на железнодорожном транспорте обуславливает необходимость оценки работы, аналогичным образом осуществляемой и в других странах.

Экономические реформы предусматривают поиск путей решения проблем повышения эффективности перевозочного процесса, снижения затрат, оптимизации ресурсного потенциала отрасли.

Переход экономики Республики Беларусь на рыночные принципы ор

планирования обуславливает особое значение и роль бухгалтерского учета, совершенствование учета затрат и калькулирования себестоимости продукции на основе отчета зарубежных стран, необходимость возникновения управленческого учета, как системы накопления и полной всесторонней обработки информации о производственно-хозяйственной деятельности предприятия с целью создания универсальной базы данных для принятия тактических, стратегических, технологических, инновационных, экономических и структурных решений по планированию, контролю, анализу, регулированию и прогнозированию производственных ситуаций и оценке возможных тенденций развития предприятия и его подразделений.

Организация учета и отчетности обеспечивает достижение целей и задач, получая практическое воплощение на уровне каждого субъекта хозяйствования.

Совершенствование учета и отчетности в современных условиях хозяйствования:

- обусловлено эффективностью и гибкостью системы управления;
- основывается на изучении организационной структуры предприятия в целях выявления уровней принятия управленческих решений;
- является одной из проблем создания эффективных информационных систем при переходе к рыночным отношениям.

В современных условиях хозяйствования изменяются подходы к организации учета и отчетности на предприятиях.

Одной из проблем является внедрение системы управленческого учета, использование его для повышения эффективности работы железной дороги.

На современном этапе развития экономики вариантность способов учета как элемент учетной политики является предпосылкой, необходимым условием, одним из этапов становления управленческого учета на железнодорожном транспорте.

Управленческий учет рассматривается как интегрированная система учета затрат и доходов, нормирования, планирования, контроля и анализа, которая систематизирует информацию для принятия оперативных решений и координации путей решения проблем дальнейшего развития предприятия.

Система управленческого учета как одна из перспективных составляющих бухгалтерского учета обеспечивает представление оперативной информации.

Фундаментом управленческого учета является организация учета и управления через центры ответственности, что обуславливает возможность накопления информации не только в целом по предприятию, но и по отдельным его сегментам.

При более глубоком структурировании выделяются многочисленные объ-

екты, которые объединяются в группы:

- производственные ресурсы (актуальность исследования которых обусловлена ограниченностью ресурсов в целом в экономике и созданием темы управления, обеспечивающей ресурсосбережение);

- хозяйственные процессы, их результаты (целесообразен поиск организации управленческого процесса, обеспечивающей получение максимального дохода при наиболее эффективном использовании всех видов ресурсов).

Выделение центров затрат на предприятии позволяет контролировать показатели, используемые для оценки финансовой устойчивости.

Нормативный метод учета затрат и калькулирования себестоимости отвечает потребностям нормативной системы управления издержками.

Благодаря универсальному характеру он рекомендован к внедрению во всех отраслях народного хозяйства.

Нормативный управленческий учет рассматривается как система нормативного планирования и учета затрат.

Составление нормативных калькуляций и нормативных документов технической и технологической подготовки производства создает предпосылки к интеграции процессов нормирования и планирования.

Экономические преобразования обуславливают необходимость изменений в отечественном бухгалтерском учете.

На железнодорожном транспорте установление нормативов возможно каждой статье Номенклатуры расходов железной дороги.

Зарубежный опыт по разделению учета с выделением управленческой бухгалтерии обуславливает возможность получения необходимой информации о затратах, более оперативного реагирования на отклонения, возникшие в процессе перевозок.

Взаимодействие управленческого и финансового учета достигается на основе преемственности и комплексного использования первичной информации, единства нормативно-справочной информации в целом, дополнения информации одного вида учета другим, взаимопроникновения методов их элементов.

Функционирование системы управленческого учета как единого целого обеспечивается связями между управляющей и управляемой подсистемами через организационно-информационные коммуникативные потоки.

В качестве объекта управленческого учета (управляемой подсистемы) рассматривается производственно-хозяйственная деятельность предприятия.

Одной из задач в формировании концепции управленческого учета на железнодорожном транспорте является создание и освоение на практике новых нетрадиционных систем получения информации о затратах (применение

ных подходов к калькулированию себестоимости, определению финансовых результатов, а также методов анализа, контроля и принятия на этой основе управленческих решений).

Выбор того или иного принципа выделения центров ответственности зависит от особенностей деятельности предприятия, организационной структуры.

Особое влияние управление через центры ответственности оказывает и на организацию бухгалтерского учета.

При выделении центров ответственности целесообразно применение как функционального, так и территориального подходов.

Особенности организационной структуры железной дороги обуславливают выделение трех уровней управления:

- республиканский (уровень дороги в целом);
- региональный (отделения дороги);
- функциональный (структурные подразделения).

Именно на третьем уровне происходит сочетание и функционального и территориального уровней.

Структура отделения железной дороги обуславливает получение информации о себестоимости перевозок по "центрам ответственности", что обеспечивает возможность в управленческом учете контролировать расходы и отклонения от норм расходов на местах их возникновения.

Объем перевозок оказывает влияние на подходы к разработке стандартов.

Используя методологию нормативного учета и калькулирования себестоимости по системе "стандарт-кост", для Витебского отделения Белорусской железной дороги была определена нормативная себестоимость с учетом видов перевозок и видов тяги и установлены отклонения, которые позволили сделать вывод о возможности исследования резервов.

Проведенные исследования показали, что система "стандарт-кост" имеет практическую ценность в управлении затратами.

Кроме того к достоинствам системы "стандарт-кост", которые еще не изучены, относятся: обеспечение информацией об ожидаемых затратах на производство и реализацию изделий; установление цены на основе заранее исчисленной себестоимости единицы продукции; составление отчета о доходах и расходах с выделением отклонений от нормативов и причинах их возникновения.

При использовании системы "директ-костинг" особое внимание уделяется разработке методики деления расходов железной дороги на зависящие и независящие.

Номенклатура расходов железной дороги включает 533 статьи затрат, следовательно, данные исследования трудоемки и требуют глубокого изучения. В данном исследовании для установления зависящих и независящих

расходов был использован метод сопоставления каждой статьи затрат с объемом перевозок.

Анализ поведения затрат в целом по отделению и отдельным хозяйствам позволил установить соотношение между постоянными и переменными тратами (47 и 53 % соответственно).

Однако изменение экономической ситуации в Республике Беларусь обуславливает последующие изменения в объеме перевозок, осуществляемых железной дорогой и ее отделениями.

Недостовверные данные о соотношении зависящих и независящих расходов влияют на принятие эффективных управленческих решений. Поэтому этот вопрос является постоянным и системным для аналитиков экономических служб отделений железной дороги.

Разделение бухгалтерского учета на финансовый и управленческий с делением в единой бухгалтерии подразделений обеспечивает более эффективное управление затратами.

В целях совершенствования управления экономикой предприятия, принятия эффективных управленческих решений, расширения и углубления анализа затрат и результатов обоснована необходимость внедрения в практику железной дороги системы "директ-костинг".

Учитывая особенности железнодорожного транспорта и экономическую ситуацию в Республике Беларусь, учет затрат по системе "директ-костинг" по производственному признаку рекомендован как наиболее отражающий оптимальную структуризацию затрат и наибольшую точность результатов расчета себестоимости и фактической прибыли.

Исследования теоретико-методологических аспектов управленческого учета на Белорусской железной дороге обуславливают детализацию учетной политики как инструмента внедрения элементов управленческого учета, создание центров ответственности, изучение и, по возможности, реализацию системы нормативного учета и калькулирования себестоимости по системе "стандарт-кост" и "директ-костинг"; особенности внутренних экономических взаимосвязей, финансово-экономических взаимоотношений железной дороги и ее структурных подразделений – особые пути совершенствования учета и отчетности на железнодорожном транспорте.

4 ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47:656 (476)

С. Н. Лободок, А. А. Михальченко
Белорусский государственный университет транспорта

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ЛИНИЙ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

Излагается подход к совершенствованию работы технологических линий перевозочного процесса с учетом повышения экономической эффективности их работы. Предлагается новый подход к решению проблемы приведения основных фондов линейных предприятий хозяйства перевозок в соответствие с объемами выполняемой работы.

Экономические преобразования в Республике Беларусь, проводимые за последние 5 лет, направлены на повышение эффективности использования основных фондов предприятий. Низкая эффективность их использования в совокупности с влиянием других экономических факторов создала условия тяжелой экономической обстановки, характеризующейся повышением налогового бремени на предприятия, отсутствием у них же собственных оборотных средств, острым дефицитом внутренних и внешних инвестиций, встает проблема обеспечения выживания таких субъектов хозяйствования и их развития в этих условиях.

Одним из решений данной проблемы может стать приведение основных фондов линейных предприятий в соответствие с выполняемыми объемами работ. Как известно, средства производства на многих предприятиях устарели как физически, так и морально. Хотя в большинстве случаев на них были начислены необходимые амортизационные средства, но в связи с рядом проведенных реформ они были утрачены, а обновление оборудования не было осуществлено в полном объеме. Выведение из эксплуатации, а в ряде случаев и ликвидация незадействованных и к тому же устаревших средств производства, позволит субъектам хозяйствования на уровне линейных предпри-

ятий существенно оптимизировать налоговые отчисления, уменьшить затраты на содержание и обслуживание данных средств производства. Проведение таких мер позволит повысить качество производимой продукции благодаря переключению её производства на оставшиеся более современные средства. Эти меры также обеспечат ускорение амортизации оставшихся в реальном производстве основных фондов за счет более интенсивного их использования, что приведет к накоплению необходимых ресурсов на замену устаревшего оборудования предприятий.

Железнодорожный транспорт, по праву относимый к сфере материального производства, испытывает аналогичные проблемы, связанные с обновлением основных фондов. Анализ износа имеющихся основных фондов по отраслевым хозяйствам дороги показал, что почти все технические средства имеют предельные сроки эксплуатации. К тому же имеющиеся в распоряжении линейных предприятий фонды рассчитаны на гораздо больший объем перевозочной и грузовой работы. Дело в том, что непрерывный рост объемов перевозок до 1991 года требовал постоянного наращивания мощностей всех имеющихся подразделений железнодорожного транспорта. И оставшиеся после 1991 года технические оснащения были рассчитаны на дальнейшее увеличение объемов работы и поэтому имело значительные резервы мощности. Но резкое падение объемов работы с 1992 года и продолжающееся в сих пор ставит проблему приведения размеров и качества основных фондов в соответствие с технологическими потребностями предприятий. Объем перевозочной работы в млн т · км за период с 1999 до 2005 года (согласно программе развития дороги до 2005 года), приведенные в таблице 1, наглядно описывают сказанное.

Таблица 1 – Объемы перевозочной работы

Наименование показателя	Единица измерения	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
		отчет	отчет	отчет	ПРОГНОЗ			
В объемах извещения								
Приведенные тонно-километры	млн т · км	64276,2	56868,3	59995,0	60042,2	62921,5	66137,1	69127,1

Наличие пропускные способности железнодорожных линий и перерабатывающие способности станционных устройств во многих случаях имеют десятикратное превышение над потребными для выполнения данного объема работы. По результатам ранее проведенных исследований можно сделать вывод о том, что при существенном падении объема работы имеет место значительный прирост удельной фондоемкости выполнения приведенного тонно-километра. Изменение объема эксплуатационной работы на дороге показано на диаграмме, приведенной на рисунке 1. Из диаграммы видно, что имело место практически двойное падение объема работы.



Рисунок 1 – Диаграмма изменения приведенного объема эксплуатационной работы на дороге

Изменение удельной фондоемкости по годам, показанное на другой диаграмме (рисунок 2), происходило по другим математическим законам распределения.



Рисунок 2 – Диаграмма распределения удельной фондоемкости по годам

В результате проведенной неоднократной переоценки основных фондов, при их фактическом старении произошло их удорожание. Такая позиция привела к приросту фондоемкости производимой на железной дороге продукции и услуг, что резко понизило её конкурентоспособность. В результате, за последние 5-6 лет, не наблюдается увеличения объема эксплуатационной работы на железной дороге при наличии неосвоенного рынка транспортных услуг как в своей стране, так и за ее пределами в границах единой транспортной континентальной системы.

Как показали проведенные расчеты, консервация объектов железнодоро-

рожного транспорта далеко не всегда эффективна. Экономический эффект от консервации основных фондов достигается при длительном плановом сроке консервирования (так как окупаются затраты по проведению необходимых мероприятий) и при незначительной степени изношенности объектов. Консервация полностью амортизированных основных фондов не несет выгоды для предприятия, а при необходимости поддержания их в работоспособном состоянии – приносит дополнительные расходы. Следовательно, необходимо провести детальные расчеты по каждому подразделению дороги для определения целесообразности выведения из эксплуатации тех или иных объектов, определить, какие из них демонтировать (продать, сдать в аренду), а какие – консервировать. При этом также следует учитывать, что даже при положительной экономической эффективности консервирования моральный износ основных фондов остановить невозможно. Поэтому объекты с малым нормативным сроком службы за период консервации могут потерять свою ценность в полном объеме.

Для железной дороги экономический эффект от консервации технических устройств и подвижного состава, не используемых в перевозочном процессе, достигается:

- из-за прекращения начисления амортизации;
- уменьшения местных целевых сборов;
- увеличения чистой прибыли за счет льгот налога на недвижимость;
- изменения налога на прибыль.

В то же время происходит недопоступление средств в амортизационный фонд, являющийся на данный момент основным источником финансирования долгосрочных программ развития железной дороги.

Одной из действенных мер может стать ускоренная амортизация "маложивущих" и отработавших положенный срок основных фондов. Но эта мера эффективна при значительных объемах выполняемой этими средствами работы. Иначе неизбежно существенное повышение уровня тарифов на соответствующие услуги, что может привести к снижению объемов работы и еще больше усугубить положение.

"Демонтаж" лишних основных фондов влечет за собой существенные сокращения эксплуатационных расходов, сокращение численности штата работников, необходимых технических средств для содержания этих фондов. Но применение этой меры крайне затруднено в имеющейся экономической и политической ситуации и нежелательно с социальной точки зрения. Но с экономической позиции это неизбежный процесс. Так как избыточность технических средств и, соответственно, персонала их обслуживающего, приводит к распылению финансовых средств, и не позволяет содержать их на уровне, обеспечивающем высококачественную, безопасную эксплуатационную деятельность.

УДК 565.2.078 (476)

П. В. Бугоев
ОАО "Белвестбанк"

ПОРТАЛ С РЕСУРСАМИ ЭЛЕКТРОННОГО БИЗНЕСА В ГЛОБАЛЬНОЙ СЕТИ КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассмотрены виды электронного бизнеса, перспективы создания портала Белорусской железной дороги в сети Internet с ресурсами электронного бизнеса различных видов.

Стремительное развитие информационных технологий привело к созданию и быстрому росту глобальной сети Internet, формированию информационной среды, оказывающей влияние на все сферы человеческой деятельности. К числу наиболее перспективных направлений применения современных информационных технологий относится бизнес. Новые технологические возможности облегчают распространение информации, повышают эффективность производственных процессов, способствуют расширению деловых операций в сфере бизнеса.

Эффективность бизнеса предприятия и даже целой отрасли напрямую зависит от качества и оперативности управления бизнес-процессами. Одним из главных инструментов управления бизнесом являются корпоративные информационные системы. Предприятия нового типа – это разветвленная сеть распределенных подразделений, филиалов и групп, взаимодействующих друг с другом. Распределенные корпоративные информационные системы становятся сегодня важнейшим средством производства современной компании, они позволяют преобразовать традиционные формы бизнеса в электронный бизнес.

Электронный бизнес – это новый способ взаимодействия деловых партнеров, сотрудников и клиентов. Он является исключительно перспективным и потенциально может принести большие доходы. Электронный бизнес использует глобальную сеть Internet и современные информационные технологии для повышения эффективности всех сторон деловых отношений, включая продажу, маркетинг, платежи, финансовый анализ, поиск сотрудников, поддержку клиентов и партнерских отношений и многое другое.

Применение электронного бизнеса дает возможность созданию мобильной инфраструктуры предприятия, которая позволяет быстро ориентироваться в

постоянно меняющейся ситуации на рынке. Только применяя передовые технологии можно достойно конкурировать с предприятиями и компаниями дальнего зарубежья, сохранить и наладить новые партнерские отношения с предприятиями и компаниями стран СНГ.

Характерным явлением эволюции Internet стало появление и развитие порталов. Портал – это сайт, организованный как системное многоуровневое объединение различных ресурсов и сервисов. Порталы разделяют на горизонтальные и вертикальные. Горизонтальный портал – это портал общего характера, предлагающий набор сервисов и обслуживающий различные темы. Вертикальный портал – это сайт, связанный с какой-либо отраслью или конкретной проблемой. Он более ограничен по содержанию и посвящен, как правило, трудовым отношениям предприятий в определенной отрасли промышленности или сфере услуг. Многие аналитики предсказывают, что в ближайшие пять лет именно сайты этого типа станут основными двигателями электронного бизнеса по всему миру. Смешанный портал – это портал, сочетающий в себе функции обоих описанных выше порталов.

Создание в глобальной сети портала Белорусской железной дороги с объединением ресурсов электронного бизнеса не только достойно представит дорогу в киберпространстве, но и даст ощутимые экономические результаты Белорусской железной дороге и ее предприятиям, позволит привлечь к сотрудничеству новых партнеров как внутри, так и вне СНГ. Именно деловая мобильность в сочетании со стабильностью железной дороги может позволить конкурировать на рынке транспортных услуг в условиях рынка.

Ниже будут рассмотрены все возможные ресурсы создаваемого портала.

Для электронного взаимодействия предприятий Белорусской железной дороги и ее подразделений друг с другом, а также клиентам используются социальные виртуальные площадки B2B (электронные биржи). Предприятия и подразделения получают возможность обмениваться информацией, находить новых партнеров и поставщиков и проводить торговые операции.

Торговая B2B-площадка объединяет решения для потребителей и поставщиков на базе централизованного Web-портала. В качестве поставщиков и потребителей могут выступать крупные, средние и малые предприятия.

При построении и эксплуатации B2B-площадки следует учитывать ряд важных аспектов, необходимых для успешной работы.

– Доступность для новых участников. Чтобы компания, работающая в сфере B2B, была прибыльной, необходимо привлечь на виртуальную площадку как можно больше участников и обеспечить им равный и простой доступ к информации и услугам. Этому могут в значительной мере способствовать создание простого интуитивно понятного Web-интерфейса, продуманная навигация по сайту и несложный процесс регистрации новых пользователей. Для удобства участников среди функций торговой площадки было бы полезно предусмотреть возможность персонализации обслуживания.

Сеть передачи данных должна быть рассчитана на работу при низкой загрузке.

способностью каналов пользователей и должным образом защищена, а также поддерживать признанные стандарты (EDI, Web-формы и XML-приложения). С учетом глобализации экономики и выхода Internet-коммерции на международную арену целесообразна поддержка на торговой площадке ряда различных языков и валют.

- Масштабируемая платформа. Добавление новых участников или приложений не должно влиять на функционирование системы в целом. Технологически платформа B2B-площадки должна быть масштабируемой. Масштабируемость очень важна, так как расширение базы участников и появление новых возможностей напрямую связаны с увеличением доходов B2B-площадки.

- Управление информацией. Успех B2B-площадки непосредственно зависит от качества организации управления каталогами, от оперативности добавления новой и изменения старой информации, от удобства поиска в каталоге.

- Возможности интеграции. Виртуальная торговая площадка должна поддерживать все виды бизнес-процессов электронной коммерции – от систем транзакций до поддержки сети поставок и делового сотрудничества между предприятиями. Интеграция позволяет упростить документооборот и делопроизводство, увеличить прибыли участников, а следовательно, и торговой площадки в целом. При этом особое внимание следует уделить организации переговоров между сторонами, поскольку в сфере коммерции заключение контракта остается основным способом ведения бизнеса.

Важный аспект интеграции – обеспечение взаимодействия бизнес-процессов на электронной бирже с бизнес-системами участников, в частности, другими системами управления корпоративными процессами. Подобная интеграция помогает предприятию-участнику оптимизировать планирование и управление внутренними ресурсами, B2B-площадка сможет получать данные из внешних приложений в режиме реального времени, что значительно повысит эффективность ее работы.

Характерной тенденцией последнего времени является стремление к интеграции B2B-площадок. Это позволяет компаниям одновременно участвовать в деятельности нескольких онлайн-торговых площадок. Однако такая перекрестная интеграция предъявляет соответствующие требования к возможностям каждой биржи.

- Аналитика. B2B-площадка должна не только предоставлять своим участникам разнообразную информацию, необходимую для ведения бизнеса, но и анализировать эти данные. В перечень предлагаемых услуг должны входить возможности мониторинга деловой активности на торговой площадке, составление разнообразных отчетов, позволяющих участникам анализировать ситуацию на рынке, выявлять новые тенденции и оперативно отвечать на потребности клиентов.

- Дополнительные услуги. Для получения дополнительной прибыли и привлечения новых клиентов торговая B2B-площадка может предлагать ряд до-

полицельных услуг, интересных отдельным участникам. К таким услугам относятся, в частности, аукционы, финансовые услуги (например, депонирование или объединение платежей за месяц), услуги по логистике и др.

- Обеспечение информационной безопасности. Через торговую B2B-площадку проходят важные сведения, касающиеся платежных средств компании, и другая информация, имеющая стратегическое значение. Решающее значение для установления доверительных отношений с бизнес-партнерами имеют проблемы информационной безопасности: обеспечение конфиденциальности, целостности и аутентичности передаваемых и обрабатываемых данных. Поэтому при создании B2B-площадки необходимо обеспечить безопасность проведения электронных платежей и передачи ценной информации. Основными задачами сферы информационной безопасности являются создание и применение механизма гарантированной идентификации и поддержка различных форм шифрования и кодирования данных (128-битовый 3DES, MD5 и др.). Если компания планирует создать extranet-систему для обмена данными с бизнес-партнерами, необходимо заранее позаботиться об эффективной защите данных, передаваемых по открытым коммуникациям глобальных сетей.

Internet-биржи поддерживают закупки и продажи по каталогам, планирование цепочек поставок, совместное конструирование и разработку продукции, торговлю через аукционы и т.п. В конечном счете Internet-биржи способствуют оптимизации взаимодействия партнеров по бизнесу и повышают эффективность бизнеса в целом.

Популярность технологии Internet-бирж быстро растет. При интерактивном методе ведения торгов инвесторы имеют возможность получать рыночную информацию в режиме реального времени. Они могут, пользуясь компьютером, послать своему брокеру заявки на покупку или продажу.

Internet-биржи используются для автоматизации заключения договоров поставки между независимыми предприятиями, а также для улучшения взаимодействия между предприятиями, связанными партнерскими отношениями с какой-нибудь крупной компанией.

Торговая Internet-система (ТИС) - высшая ступень развития розничной Internet-торговли. Основное отличие ТИС от Internet-магазина заключается в интеграции торговой системы в автоматизированную корпоративную систему продавца, что позволяет оптимизировать финансово-хозяйственную деятельность компании. ТИС - наилучший выбор для компаний, планирующих оптимизировать прямые продажи через Internet. В этом случае торговая Internet-система становится тем звеном, которое объединяет информационную систему сбыта с системой планирования производства.

Если считать товаром услугу по перевозке, то данная система отвечает всем требованиям. Продажа билетов, предварительный заказ билетов на пассажирские поезда, заказы на перевозку грузов как от юридических, так и от физических лиц. И это все должно быть интегрировано в корпоративную систему Белорусской железной дороги.

Аукционный бизнес в Internet – относительно молодая, но достаточно перспективная сфера электронной коммерции. Аукционы проводятся в глобальной сети при помощи специального программного обеспечения, установленного на сайте организатора торгов.

На заказе Internet-аукционе ведется справочно-информационная страница, позволяющая потенциальным клиентам через Internet ознакомиться с основными правилами работы аукциона и выяснить основные требования, предъявляемые к компьютерам участников электронных торгов, а также просмотреть ответы на чаще всего задаваемые вопросы.

Bitnet – ориентированная электронная платежная система – это система проведения расчетов между финансовыми бизнес-организациями и Internet-пользователями в процессе покупки/продажи товаров и услуг через Internet.

Работа любой системы электронной коммерции завершается проведением платежей на основе Internet-ориентированных электронных платежных систем. Как правило, эти системы являются аналогами существующих традиционных платежных систем. Основное их отличие состоит в том, что весь процесс оплаты осуществляется в электронной цифровой форме с привлечением возможностей Internet.

Именно платежная система позволяет превратить службу по обработке заказов или электронную витрину в полноценный магазин со всеми стандартными атрибутами: выбрав товар или услугу на сайте продавца, покупатель осуществляет платеж, не отходя от компьютера.

В системе электронной коммерции платежи совершаются при соблюдении ряда условий:

- соблюдение конфиденциальности – при проведении платежей через Internet покупатель хочет, чтобы его данные (например, номер кредитной карты) были известны только организациям, имеющим на это законное право;
- сохранение целостности информации – информация о покупке никем не может быть изменена;
- аутентификация – покупатель и продавец должны быть уверены, что все стороны, участвующие в сделке, являются теми, за кого они себя выдают;
- доступность средств оплаты – возможность оплаты любыми доступными покупателю платежными средствами;
- авторизация – процесс, в ходе которого требование на проведение транзакции одобряется или отклоняется платежной системой. Эта процедура позволяет определить наличие средств у покупателя;
- гарантии рисков продавца – осуществляя торговлю в Internet, продавец подвержен множеству рисков, связанных с отказами от товара и недобросовестностью покупателя. Величина рисков должна быть согласована с провайдером платежной системы и другими организациями, включенными в торговые цепочки, посредством специальных соглашений;
- минимизация платы за транзакцию – плата за обработку транзакций заказа и оплаты товаров, естественно, входит в их стоимость, поэтому снижение

цены транзакции увеличивает конкурентоспособность. Важно отметить, что транзакция должна быть оплачена в любом случае, даже при отказе покупателя от товара.

Все указанные условия должны быть реализованы в платежной Internet-системе.

В настоящее время находят применение Internet-ориентированные платежные системы следующих типов:

- кредитные (работающие с кредитными карточками);
- чековые (работающие с электронными чеками и цифровой наличностью).

Кредитные Internet-ориентированные платежные системы являются аналогами традиционных систем с платежами, работающих с кредитными карточками. Отличие состоит в проведении всех транзакций через Internet и, в следствие, в необходимости дополнительных средств безопасности и аутентификации. Кредитные карточки используются для оплаты товаров и услуг за счет кредита, предоставляемого клиенту банком. При совершении покупки использованием кредитной карточки система осуществляет авторизацию карточки и проверяет кредитоспособность клиента.

В настоящее время существует много различных Internet-ориентированных платежных систем, использующих кредитные карты. Они отличаются по уровню безопасности транзакций и программному обеспечению, необходимому для продавца и покупателя.

Рассмотрим принципы функционирования кредитной Internet-ориентированной платежной системы.

Электронные чеки - это аналог обычных бумажных чеков. Они представляют собой предписание плательщика своему банку перечислить деньги с его счета на счет получателя платежа. Эта операция производится при предъявлении получателем чека в банке.

Отметим основные отличия электронного чека от бумажности:

- выписывая бумажный чек, плательщик ставит свою настоящую подпись, а в онлайновом варианте подпись электронная;
- сами чеки выдаются в электронном виде.

Электронные деньги полностью моделируют реальные деньги. При этом эмиссионная организация - эмитент - выпускает их электронные аналоги, называемые в разных системах по-разному (например, купоны). Далее они используются пользователями, которые с их помощью оплачивают покупки, а затем продавец погашает их у эмитента. При эмиссии каждая денежная единица возвращается электронной печатью, которую проверяет выпускающая структура перед погашением.

Одна из особенностей физических денег - их анонимность, то есть на них не указано, кто и когда их использовал. Некоторые платежные системы позволяют покупателю по аналогии получить электронную наличность так, чтобы нельзя было определить связь между ним и деньгами.

Стоит еще отметить, что при использовании электронных денег отпадает необходимость в аутентификации, поскольку такая система платежей основана на выпуске денег в обращение перед их использованием.

Под услугой e-banking (в русском языке обычно используется термин "Интернет-банкинг") обычно понимается предоставление клиенту возможности прямого доступа к его банковскому счету через Internet с помощью обычного компьютера при использовании стандартного браузера. Классический вариант системы Internet-банкинга включает в себя полный набор банковских услуг, предоставляемых клиентам - физическим лицам - в офисах банка, естественно, за исключением операций с наличными деньгами.

Сегодня услуга Internet-банкинга включает в себя следующие возможности (каждая из которых реализуется через Internet):

- покупка и продажа безналичной валюты;
- оплата коммунальных услуг;
- оплата доступа в Internet;
- оплата счетов операторов сотовой и пейджинговой связи;
- проведение безналичных внутри- и межбанковских платежей;
- перевод средств по счетам клиента;
- отслеживание всех банковских операций по счетам клиента за любой промежуток времени.

Интернет-банкинг - наиболее динамичное и представительное направление банковских Internet-решений в силу наиболее широкого спектра финансовых (в данном случае банковских) услуг.

Отметим наиболее важные характеристики систем Internet-банкинга:

- функциональные возможности (доступные клиентам операции);
- удобство пользования системой (пользовательский интерфейс);
- обеспечение безопасности хранения и передачи финансовой информации.

Важность именно этих характеристик подтверждается результатами многочисленных опросов пользователей (не только западных, но и отечественных) и детальными исследованиями специалистов, разрабатывающих системы Internet-банкинга.

Чем шире функциональные возможности системы Internet-банкинга, тем больше услуг доступно клиентам банка через Internet, тем более популярной и востребованной является такая система. Сознательное или вынужденное ограничение функциональных возможностей банковского Internet-сервиса очень сильно уменьшает привлекательность подобной схемы.

Использование систем Internet-банкинга дает ряд дополнительных преимуществ:

- существенно экономится время, поскольку отпадает необходимость посещать банк лично;
- клиент имеет возможность 24 ч в сутки контролировать собственные счета и, в соответствии с изменившейся ситуацией на финансовых рынках, мгно-

ленно реагировать на эти изменения (например, закрыть вклады и бакаут, купить или продать валюту и т.п.).

Современные информационные решения позволяют широко использовать возможности Internet в инвестиционном бизнесе. Потенциальному клиенту инвестору доступны следующие основные виды онлайн-услуг:

- торговые операции с финансовыми инструментами - возможность оперативно купить или продать интересующий финансовый инструмент (акции, облигации, валюту и др.);

- неторговые операции - возможность оперативно перевести собственные средства (деньги или ценные бумаги) на любой требуемый счет, в том числе осуществить безналичный платеж в другую организацию;

- отчетность по счету - возможность в любой момент получать выписки (отчеты) по собственным счетам (брокерским, депозитарным, расчетным, текущим и т.д.), содержащие подробные данные по каждой операции и максимально быстрым отражением таких операций после их инициирования и осуществления;

- аналитическая поддержка - возможность иметь доступ к информации связанной с осуществлением собственных инвестиционных операций (например, технический анализ акций в процессе торгов, фундаментальный анализ, оценки перспектив интересующей компании или отрасли и многое другое);

- консультации - возможность оперативно получать разъяснения экспертов или специальных консультантов по тем или иным аспектам взаимодействия с компанией.

Internet-банкинг будет особенно интересен для Белорусской железной дороги в случае наличия отраслевого банка. Инвестиционная деятельность и все преимущества такого вида электронного бизнеса становятся доступны подразделениям и предприятиям дороги. Увеличивается скорость прохождения платежей внутри системы и многое другое.

Прежде чем говорить об Internet-страховании, полезно вспомнить, что же представляет собой традиционное страхование. Под страхованием принято понимать процесс установления и поддержания договорных отношений между страхователем-клиентом (тем, кто приобретает страховые услуги) и страховщиком (тем, кто такие услуги предоставляет).

Страховщик разрабатывает и определяет программу страхования, предлагает ее клиенту, и, если страхователь согласен, обе стороны заключают договор.

Клиент осуществляет единовременный платеж или регулярные взносы, а страховщик, в свою очередь, обязуется при наступлении страхового случая выплатить страхователю денежную компенсацию, определенную условиями договора страхования.

В процессе совершения сделки формируется документ, называемый страховым полисом. Этот полис служит для страховщика и для страховой компании юридическим документом, в котором оговариваются существенные мо-

цели страхования: указывается объект страхования (имущество, человек, ответственность), страховой случай, на который заключается договор, начало и конец срока страхования, страховая сумма, страховая премия. После урегулирования всех вопросов документ подписывается обеими сторонами.

Internet-страхование включает вышеперечисленные элементы взаимодействия между страховой компанией и клиентом, возникающие при продаже страхового продукта и его обслуживании, но производимые с помощью сети Internet. Поэтому Internet – представительство страховой компании, выступившее в качестве виртуального офиса этой компании.

Многие страховые корпорации в развитых странах уже имеют Internet-каналы реализации своих страховых полисов. По данным известной консультантской компании Pricewaterhouse Coopers и журнала The Economist, Web-продажи составляют у них в среднем 2 % от общего объема продаж. Ожидается, что к 2005 году доля сетевого оборота увеличится до 16 %.

Применив этот способ электронного бизнеса к транспортной страховой компании.

Важно создание портала со всем многообразием возможностей электронного бизнеса. Каждый ресурс такого портала требует детальной проработки и анализа, в результате чего должна быть разработана четкая постановка технического задания.

Создание портала с множественностью ресурсов электронного бизнеса позволит Белорусской железной дороге конкурировать на рынке транспортных услуг в условиях прихода международной конкуренции в производственно-экономические отношения и вступлением Республики Беларусь во Всемирную торговую организацию.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Соколов А.В., Шаньгин В.Ф. Защита информации в распределенных корпоративных сетях и системах. – М.: ДМК Пресс., 2002. – 656 с.
- 2 Годовский И. Безопасность платежей в Интернете. – СПб.: Питер, 2001. – 240 с.
- 3 Бабенко Л.К. и др. Новые технологии электронного бизнеса и безопасности / Л.К. Бабенко, В.А. Быков, О.Б. Макаревич, О.Б. Стиридонов. – М.: Радио и связь, 2001. – 376 с.

Получено 11.03.2003

УДК 338.47:656 (476)

И. С. Кондратенко

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

АНАЛИЗ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ ПРАКТИКИ РАСЧЕТОВ НА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассматривается действующая система безналичных расчетов, возникающих в результате финансово-хозяйственной деятельности на предприятиях транспорта Республики Беларусь. Особое внимание уделяется использованию векселей и обязательств, связанных с движением товаров (работ, услуг), а также налогообложению доходов от операций с участием векселей.

В процессе хозяйственной деятельности транспортных предприятий возникают расчеты и платежи, обусловленные взаимоотношениями с другими субъектами хозяйствования и различными звеньями финансово-кредитной системой. Расчеты и платежи могут осуществляться как наличными денежными средствами, так и в безналичной форме. В целях нормализации и укрепления платёжной дисциплины расчеты между субъектами хозяйствования осуществляются в безналичном порядке. Использование наличных денежных средств в расчетах между субъектами хозяйствования допустимо лишь в отдельных случаях, которые определены Указом Президента № 395 от 29.07.2000 "Об утверждении порядка расчетов между юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями в Республике Беларусь" с изменениями и дополнениями [1].

В настоящее время транспортные предприятия используют различные формы безналичных расчетов, порядок осуществления которых в форме банковского перевода как в белорусских рублях, так и в иностранной валюте определен Инструкцией о банковском переводе, утвержденной Постановлением Правления Национального банка Республики Беларусь № 66 от 29 марта 2001 года, с изменениями и дополнениями [2].

Среди форм безналичных расчетов в основном преобладают кредитные переводы (расчеты платежными поручениями, платежными требованиями-поручениями), на долю которых в 2001 году пришлось 77,8 % от общего количества безналичных платежей. Доля дебетовых переводов (расчеты платежными требованиями) составляла 19,3 %, расчеты чеками и банковскими пластиковыми карточками – 2,6 и 0,04 % соответственно. А от общей суммы безналичных платежей кредитные переводы составляли 92,5 %, дебетовые

переводы – 7,09%, расчеты чеками – 0,213%, расчеты банковскими пластиковыми карточками – 0,003% [3].

Как видно из вышеприведенных данных [3], кредитовые переводы являются доминирующей формой безналичных расчетов в Республике Беларусь.

Достоинства расчетов платежными поручениями состоят в их универсальности (применяются при осуществлении международных и внутренних банковских переводов денежных средств, по товарным и нетоварным операциям, для оплаты полученного товара и предварительной оплаты). В этой форме расчетов заложена возможность максимального приближения момента отгрузки товара (оказания услуг, выполнения работ) и их оплаты, если кручение немедленно сдано в банк для перечисления средств. Однако при этой форме расчетов нет должной гарантии платежа. Своевременное поступление платежа поставщику зависит не только от платежеспособности покупателя и обслуживающего его банка, но и от срока выписки и предоставления плательщиком поручений в банк. Возможно возникновение взаимной (дебиторско-кредиторской) задолженности (при предварительной оплате, авансовых платежах), замедление расчетов (в связи с отсутствием средств на расчетном счете плательщика и не предоставлением кредита, с длительным сроком действия платежного поручения).

К достоинствам расчета платежными требованиями-поручениями можно отнести упрощение документооборота (платежное требование-поручение представляется получателем денежных средств непосредственно плательщику, минуя обслуживающий банк) и, следовательно, сокращение издержек по ведению расчетов. При их использовании повышается ответственность поставщика и плательщика за организацию расчетов в связи с тем, что расчетные документы пересылаются непосредственно покупателю, и из привычной схемы документооборота выпадает такое звено, как банк. Недостатки, которые присущи этой форме расчетов, проявляются в отсутствии гарантии платежа, в возможности замедления оборачиваемости средств в случаяхновременной оплаты счетов покупателей, отказов от акцептов (особенно необоснованных).

Основным преимуществом дебетовых переводов (расчетов платежными требованиями) является то, что используемая при этом система инкассо обеспечивает четкий порядок адресной их доставки, строгий контроль за расчетами как со стороны субъектов хозяйствования, то есть поставщика и покупателя, так и банков, обслуживающих их. Помимо этого поставщик имеет возможность отгружать продукцию без предварительного оформления расчетных документов, что позволяет ускорить отгрузку продукции, рационально использовать транспортные средства и складские помещения. Плательщик при этой форме расчетов может проверить выполнение поставщиком договорных обязательств, заявить отказ от оплаты.

В то же время слабым моментом при использовании дебетовых перево-

дов посредством платежных требований является возможность возникновения неплатежей. Правда, эта возможность не меньше и не больше, чем при использовании других форм расчетов – платежными поручениями, требованиями-поручениями в случае отказа банка в выдаче кредита на оплату товарно-материальных ценностей. Поэтому главным недостатком расчетов платежными требованиями можно все же назвать ее трудоемкость, связанную с операциями на инкассо, отказами от акцепта, запросами о судьбе оплаченных требований.

Перевод средств по чеку, предъявленному получателем денежных средств к оплате, за счёт чекодателя в пользу получателя платежа является разновидностью дебетового перевода.

Расчеты с использованием чеков занимают незначительный удельный вес как по сумме, так и по количеству проведенных операций в платежном обороте Республики Беларусь [3]. Чеки используются для расчетов физических лиц с предприятиями транспорта за товары, работы и услуги.

С 1993 года в Республике Беларусь в расчетах начали использовать банковские пластиковые карточки, применение которых способствует уменьшению наличного денежного оборота и затрат по его обслуживанию, ускорению оборачиваемости средств в сфере потребительских сделок, повышению качества труда работников банка и обслуживания предприятий, населения. Однако в отличие от предприятий торговли и сервиса система банковских пластиковых карточек не нашла широкого применения на предприятиях транспорта в силу специфики данной отрасли.

Конкретные формы безналичных расчетов определяются транспортными предприятиями самостоятельно и закрепляются в договорах.

К формам безналичных расчетов принято также относить и расчеты посредством векселей. Однако Гражданский кодекс Республики Беларусь по расчетам подразумевает именно платежи, осуществляемые деньгами – безналичными или наличными (п. 2 ст. 775 ГК РБ) [4]. Ни в Банковском кодексе [5], ни в Инструкции о банковском переводе [2] векселя также не рассматриваются как форма расчетов. Таким образом, использование выражения "расчеты векселями", по моему мнению, некорректно, а в реальной ситуации может привести к негативным последствиям, в том числе признанию условий договора о расчетах векселями недействительными ввиду противоречия ст. 775 Гражданского кодекса Республики Беларусь. Поэтому лучше не применять этот термин, а, используя вексель, указывать конкретные и точные правовые категории.

В связи с тем, что внешнее финансовое состояние многих хозяйствующих субъектов Республики Беларусь, в том числе и транспортных предприятий, можно охарактеризовать, как кризисное (около 50 % предприятий являются убыточными), вексель является одним из инструментов решения сложившихся финансовых проблем [6].

В Беларуси предприятия, как правило, используют простые векселя, от-
давая предпочтение банковским. Банковский вексель является весьма лик-
видным финансовым рыночным инструментом. Векселедержатель может не
спеша передать его для исполнения обязательств, связанных с поставкой то-
варов, выполнением работ, оказанием услуг, но и, при необходимости сроч-
ного получения денежных средств до наступления срока платежа по векселю,
учесть его в любом банке, получив денежные средства за вычетом дис-
конт. Банковский вексель является также надежным средством размещения
свободных денежных средств. Основными достоинствами размещения де-
нежных средств путём приобретения банковских векселей являются:

- достаточно простая процедура приобретения и оплаты векселей (осо-
бенно, если с банком заключен договор, предусматривающий неоднократное
совершение операций с векселями). При совершении операций с векселями
не требуется никаких дополнительных процедур, разрешений государствен-
ных органов (например, не надо получать дубликат УНН, как при открытии
депозитного счёта для размещения денежных средств в депозит);

- многогранность возможных способов использования приобретённого
векселя в обязательствах, связанных с поставкой товаров, выполнением работ,
оказанием услуг.

1) передача векселя как исполнение обязательства;

2) передача векселя взамен исполнения денежного обязательства долж-
ника для прекращения этого обязательства (отступное);

3) передача векселя для обновления первоначального обязательства и за-
мена его на новое вексельное обязательство (новация). При этом первоначаль-
ное обязательство прекращается;

4) передача векселя в залог и т.д.

- упрощённая процедура взыскания денежных средств по векселю в слу-
чай неисполнения вексельных обязательств (совершение протеста векселя у
исправника и последующая упрощённая процедура приказного производства).

Особое внимание субъектам хозяйствования, в том числе и предприятиям
транспорта, следует уделять вопросам налогообложения доходов от опера-
ций с использованием векселей. Так как вексель является ценной бумагой,
то даже если он и не передавался в дальнейшем другим лицам, а просто был
способом оформления размещения денежных средств в банке, то налогооб-
ложение полученных доходов от оплаты векселя будет не доходом от depo-
зита, облагаемым налогом на прибыль, а доходом от операций с ценными
бумагами. Налогообложение же доходов от ценных бумаг (в том числе и
векселей) производится в порядке, предусмотренном Декретом Президента
от 23 декабря 1999 года № 43 "О налогообложении доходов, полученных в
отдельных сферах деятельности" [7], предусматривающим весьма высокую
ставку налога на доходы от ценных бумаг в размере 40 %. Наличие же убыт-
ка от реализации (погашения) ценных бумаг не влечёт уменьшения балан-
совой прибыли при исчислении налога на прибыль.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Указ Президента Республики Беларусь от 29.06.2001 года № 359 // Советская Белоруссия. – 2000. – 6 июля. – № 163. – С. 2.
- 2 Постановление Правления Национального банка Республики Беларусь от 2 марта 2001 г. № 66 "Об утверждении инструкции о банковском переводе" // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2001. № 32, 1/1545.
- 3 Платежная система в Республике Беларусь // Банковский вестник. – 2001. – № 31/180. – С. 11–13.
- 4 Гражданский кодекс Республики Беларусь: С коммент. к разделам / Коммент. В.Ф. Чигира. – Мн.: Амалфея, 1999. – 704 с.
- 5 Банковский кодекс Республики Беларусь // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2000. № 106, 2/219.
- 6 Колосович К.Г. Вексель как инструмент решения финансовых проблем предприятия // Вестник Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь. – 2002. – № 23. – С. 40–49.
- 7 Декрет Президента от 23 декабря 1999 года № 43 "О налогообложении дохода, полученных в отдельных сферах деятельности" // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2000. № 4, 1/871.

Получено 18.02.2003

ISBN 985-6556-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47:656 (476)

В. В. Фоменко

Белорусский государственный университет транспорта

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ МОДЕЛЬ УЧЕТНОГО ПРОЦЕССА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В статье рассматривается влияние территориальной разобщенности цепи управления Белорусской железной дороги на организационную модель учетного процесса, а также показывается главенствующая роль структурных подразделений.

Железнодорожный транспорт является не только многоотраслевым комплексом народного хозяйства Республики Беларусь, но и многоуровневой территориально разобщенной системой управления. Для того чтобы получить итоговую сводную информацию о финансовых результатах деятельности Белорусской железной дороги необходимо наличие на каждом уровне

управления (Управление железной дороги, отделения железной дороги и структурные подразделения) уникальной информационной и нормативной базой, которая регламентировала бы вопросы бухгалтерского учета всех видов деятельности с учетом специфических особенностей, имеющих у каждой хозяйственной единицы.

С целью систематизации и максимальной оптимизации учетного процесса и его методологии был проведен анализ существующей системы бухгалтерского учета на всех уровнях управления Белорусской железной дороги. В центре внимания оказались проблема изучения и построения четкой методической базы бухгалтерского учета, которая отвечала бы всем требованиям как внешних, так и внутренних пользователей.

Особое внимание в процессе изучения было уделено проблемам и вопросам, связанным с жизнедеятельностью и финансовой активностью второго уровня управления – отделения Белорусской железной дороги. Данная хозяйственная единица является промежуточным звеном между структурными подразделениями и Управлением Белорусской железной дороги. Этот факт придает работе отделения железной дороги некий транзитный характер, что в свою очередь обуславливает двойственный характер отражения всех хозяйственных операций на счетах бухгалтерского учета. На уровне отделения железной дороги была собрана и обработана имеющаяся законодательная и нормативная база, касающаяся вопросов бухгалтерского учета, информация о передовом опыте по данной проблеме соседних дорог (методы начисления амортизации, приемы и способы распределения доходов от перевозок и подобно-вспомогательной деятельности, методика проведения инвентаризации имущества и обязательств и т.д.). Полученная информация была систематизирована и приведена в соответствие с требованиями Законодательства Республики Беларусь и внутриотраслевыми требованиями Белорусской железной дороги. Ключевым моментом исследования явился процесс взаимоувязки и взаимобмена информацией с одной стороны между Управлением и отделением железной дороги, а с другой стороны – между отделением и структурными подразделениями, а также разработка универсальной методики бухгалтерского учета, которая учитывала бы особенности работы всех отделений Белорусской железной дороги несмотря на их территориальную разобщенность.

В настоящее время разрабатывается общая методология бухгалтерского учета для структурных подразделений. На основе уже имеющихся наработок по Управлению и отделениям дороги собирается информация по каждому структурному подразделению (дистанция сигнализации и связи, локомотивное депо, вагонное депо, хозяйство пути и т.д.) и выделяются особенности организации и ведения бухгалтерского учета. Эти особенности и будут обуславливать специфику методики бухгалтерского учета в каждом из структурных подразделений: использование нехарактерных для других хозяйств

счетов и статей баланса, своих конкретных методов и способов осуществления хозяйственных операций. Обозначим лишь некоторые характерные объекты учета для структурных подразделений, занимающих наибольший удельный вес во всей деятельности Белорусской железной дороги, которые будут отличать их друг от друга.

В локомотивном депо, основным назначением которого является обеспечение тяги поездов исправным подвижным составом, его ремонт, текущее содержание, техническое обслуживание и т.д., особое место занимает правильный учет горюче-смазочных материалов, а именно:

- своевременное заключение договоров на поставку топлива и смазочных материалов (в централизованном порядке - через топливно-теплотехнический отдел службы локомотивного хозяйства Управления дороги; децентрализованном порядке - непосредственно локомотивным депо);
- обеспечение сохранности топлива и смазочных материалов;
- правильное и своевременное документальное оформление всех операций по движению топлива и смазочных материалов;
- получение точных сведений о наличии топлива и смазочных материалов в местах хранения;
- своевременное составление и представление в вышестоящие органы достоверной бухгалтерской и статистической отчетности, а также оперативных данных о наличии и движении топлива и смазочных материалов.

Все вышеперечисленные моменты подлежат строгой документальной подтвержденности и нормативно-правовой защищенности, с целью чего было уделено особое внимание этому объекту.

В дистанции пути, основной деятельностью которой является качественное текущее содержание и обслуживание сооружений путевого хозяйства, т.е. содержание пути и искусственных сооружений (в том числе проведение всех видов ремонтов) в состоянии, необходимом для осуществления бесперебойного движения поездов всех категорий и видов (без ограничений), большой удельный вес занимают такие объекты учета, как верхнее строение пути. По материалам верхнего строения пути имеются следующие специфические моменты: изъятие этих материалов из пути, перевод их в старопольные, укладка новых и старогодных материалов в путь, сдачи старогодных материалов в металлолом, порядок учета покилометрового запаса рельсов.

В вагонном депо, целью деятельности которого является обеспечение революционного процесса исправным подвижным составом, его текущее содержание, обслуживание и ремонт вагонов всех типов и видов, "каменем преткновения" выступают грузовые вагоны, поступающие для разборки. Существующая ситуация такова, что каждый грузовой вагон, поступивший в вагонное депо (вагоноремонтный завод) для разделки принимается на учет как "вагон на колесах, исключенный из инвентаря" на счет 10 "Сырье и материалы" и на каждый из них составляется карточка складского учета, а фактиче-

ска вагон остается на балансе службы бухгалтерского учета и методологии.
Так как момент списания грузовых вагонов с баланса Белорусской железной дороги в службу бухгалтерского учета и методологии не совпадает с моментом разделки вагона в вагонном депо (разделка может быть произведена и через полгода), то возникает необходимость в более четком контроле и грузовыми вагонами, подлежащими разделке, непосредственно в вагонном депо. Поэтому необходимо, чтобы служба бухгалтерского учета и методологии грузовые вагоны, подлежащие исключительно, передавала на баланс вагонного депо на счет 01 "Основные средства", предварительно сняв их с учета у себя.

На базе проведенных исследований разрабатывается проект методических указаний по ведению бухгалтерского учета на предприятиях Белорусской железной дороги для всех уровней управления.

Разработка данного документа позволит: ликвидировать отсутствие унифицированной нормативной учетной базы; отказаться от излишней обеспеченности бумажными информационными носителями; повысить производительность труда учетных работников всех уровней управления; снизить риск бухгалтерских ошибок и просчетов до минимума, что позволит повысить экономическую стабильность и финансовую безопасность Белорусской железной дороги на мировом транспортном рынке.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О бухгалтерском учете и отчетности. Закон Республики Беларусь от 18 октября 1994 г. № 3321-XII // Ведомости ВС. – 1995. – № 34. – С. 4–12.

2 О внесении изменений и дополнений в Закон Республики Беларусь "О бухгалтерском учете и отчетности". Закон Республики Беларусь № 42-3 от 25.06.2001 г. // ИЛ. – 2001. – № 53. – С. 9–11.

3 Методические указания по применению плана счетов бухгалтерского учета основной деятельности железной дороги. Ч. 1 и 2. Мн., 1993. – 477 с.

Получено 12.02.2003

УДК 656.2.003

А. В. Стасевич

Белорусская железная дорога

В. Г. Газатуллина, О. В. Кузюра

Белорусский государственный университет транспорта

АНАЛИТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ НОВЫХ ФОРМ ОТЧЕТНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рассмотрены аналитические возможности новых форм отчетности на предприятиях железнодорожного транспорта.

Переход к рыночной экономике предусматривает приближение бухгалтерского учета к требованиям международных стандартов, что влечет за собой необходимость совершенствования форм отчетности. Одним из этапов процесса перехода на международные стандарты явился переход к новым формам отчетности, в ряду достоинств которых будут аналитические возможности для принятия управленческих решений. И, действительно, новая отчетность во многом приблизилась к международным стандартам, и больше всего к российским, которые, однако, не лишены недостатков.

На сегодняшний день в соответствии с приказом Министерства Финансов РБ "О годовой бухгалтерской отчетности юридических лиц" от 20.01.2000 г. № 23 годовой бухгалтерский отчет предприятий, в том числе предприятий железнодорожного транспорта, включает в себя следующие формы:

- бухгалтерский баланс (ф. 1);
- отчет о прибылях и убытках (ф. 2);
- отчет о движении фондов и других средств (ф. 3);
- отчет о движении денежных средств (ф. 4);
- приложение к бухгалтерскому балансу (ф. 5);
- пояснительная записка.

Ранее же существовали только:

- баланс предприятия (ф. 1);
- отчет о прибылях и убытках (ф. 2);
- приложение к бухгалтерскому балансу (ф. 3);
- пояснительная записка.

Таким образом, изменение структуры годового бухгалтерского отчета дает возможность получить более полную и достаточно содержательную информацию о деятельности и финансовом состоянии предприятия, что, в свою очередь, способствует расширению возможностей и способов проведения аналитиком экономического анализа.

Что же положительного в новой отчетности и, прежде всего, в балансе с точки зрения аналитика?

Во-первых, он стал более компактным и обозримым, поскольку устранены статьи, которые ранее проводились справочно, такие как первоначальная стоимость основных средств, нематериальных активов, МБП и их износ, сумма полученной и использованной прибыли за отчетный период. Все эти сведения имеются в других формах отчетности, прилагаемых к балансу, поэтому нет смысла их дублировать.

Во-вторых, он стал более аналитичным, так как основной капитал предприятия (внеоборотные активы) представлен в одном разделе. Ранее надо было идти по этим двум разделам суммировать при расчете собственного оборотного капитала, соотношения оборотного и основного капитала и других показателей.

В-третьих, положительным моментом является и то, что из состава долгосрочных финансовых обязательств выделены суммы, подлежащие погашению в отчетном году, и которые отражаются в составе краткосрочных финансовых обязательств, что имеет важное значение при оценке платежеспособности предприятия.

Положительным моментом является и расположение статей в новом балансе - активы расположены со степенью возрастающей ликвидности.

Можно отметить и недостатки баланса и его содержания и структуре.

Прежде всего, это касается группировки дебиторской задолженности на текущую и долгосрочную, информация о которой содержится в отчете формы № 5 "Приложение к балансу", причем более детальная. Поэтому, если идти по пути упрощения содержания баланса, то его не следует загромождать лишней информацией.

Следует критически оценить целесообразность отражения в краткосрочных финансовых обязательствах таких статей как "Фонд потребления", "Доходы будущих периодов" и "Резервы предстоящих расходов и платежей".

Если исходить из международной практики, то в зарубежных странах не создаются фонды потребления, однако часть прибыли резервируется на премирование работников и прочие социальные нужды. До момента использования эта прибыль считается собственным капиталом и отражается в составе собственных источников, поскольку предприятие ни у кого не занимало эти средства и никому за них не обижано. Если предприятие попадает в кризисную ситуацию, то эти резервы отменяются, а прибыль используется на погашение внешней задолженности и прочие неотложные нужды. Такая же си-

туация с фондом потребления складывается и у нас. Фонд потребления — это не обязательства, а часть собственной прибыли предприятия, которая резервируется на премирование и прочие коллективные и индивидуальные нужды персонала предприятия. И пока эти средства не использованы, он участвует в обороте как собственный источник, а не заемный. Следовательно, фонд потребления нужно отражать не в составе заемных средств, а в составе собственного капитала предприятия.

Аналогичная ситуация возникает с резервами предстоящих расходов и платежей.

Рассматривая содержание и структуру раздела 3 пассива баланса "Собственный капитал" с точки зрения приближения его к международным стандартам, следует отметить как недостаток, что фонд накопления в нем показывается общей суммой.

Учитывая зарубежный опыт, и в частности опыт России, данный фонд следовало бы разделить на две части. В итоге можно будет увидеть, какая часть накопленной прибыли за время функционирования предприятия уже использована, а какая ее часть представляет собой инвестиционные ресурсы, используемые пока в обороте предприятия. Это также значительно повышает аналитические возможности баланса.

Одним из неудобств рассматриваемого баланса является новый порядок нумерации его разделов по вертикальному признаку, что предполагает отмену деления его на две части — актива и пассива. Называя, к примеру, третий раздел пассива, предполагается, что в пассиве есть и первый, и второй разделы. Ссылка только на номер раздела, безотносительно к какой части баланса он относится (активу или пассиву), также не во всех случаях корректна. В связи с этим более удобной была бы прежняя нумерация: первый, второй, третий разделы актива и первый, второй, третий разделы пассива баланса.

Бухгалтерский баланс предприятий железнодорожного транспорта не держит в себе информацию, касающуюся только деятельности, связанной с перевозками. Информация по остальным видам деятельности предприятий Белорусской железной дороги в балансе не отражается. Поэтому с той точки зрения аналитика данной формы отчетности не достаточно для проведения полного экономического анализа предприятий.

Следует отметить, что на протяжении нескольких десятилетий отечественные экономисты рассматривали баланс (форма 1) как основной источник финансовой информации, а отчет о прибылях и убытках (форма 2) — второстепенный. Однако инвесторов и кредиторов в настоящее время большей степенью интересует отчет о прибылях и убытках, чем баланс предприятия: в отчете содержится не застоявшаяся, а динамическая информация о прибыли предприятия, которая является важнейшей формой выражения рентабельности, эффективности и деловой активности предприятия, источником информации при прогнозировании его деятельности в будущем.

Визиты в 2000 году форма отчета о прибылях и убытках дополнена новыми показателями, которые в свою очередь частично способствовали устранению некоторых недостатков:

- чрезмерной агрегированности;
- фактально-распределительной направленности;
- слабой взаимосвязи отчетных данных с соответствующими показателями за предшествующий период;
- возможности использования показателей прибыли в разработке инвестиционных и финансовых решений.

Форма № 2 по своему объему и составу стала в большей степени удовлетворять требованиям полезности информации.

Несмотря на приближение отчета о прибылях и убытках к требованиям международных стандартов имеют место ряд нерешенных вопросов:

- данная форма не обеспечивает взаимосвязи с другими формами;
- выделение суммы амортизационных отчислений в самостоятельную строку давало бы возможность оценить чистый поток денежной наличности (разница между чистой прибылью и амортизацией основных средств, нематериальных активов);

- в условиях инфляции представленные данные в отчете о прибылях и убытках за предшествующий и отчетный периоды не в полной мере характеризуют темпы развития предприятия и его деловую активность, поскольку при абсолютной сумме финансовых результатов может быть вызван лишь эффект инфляционных процессов. Для этого необходимо представить в отчет информацию об уровне рентабельности;

- из данных отчета можно оценить лишь формирование прибыли, ее динамику и структуру. Информации же об использовании и распределении прибыли данный отчет не содержит.

Существующие недостатки характерны и для отчетности предприятий железнодорожного транспорта. Однако они устраняются и восполняются благодаря форме отчетности № 69-жел. Данная форма применяется только на предприятиях Белорусской железной дороги и представляет собой отчет об основных показателях производственно-финансовой деятельности предприятий.

Форма № 69-жел в связи с совершенствованием номенклатуры также претерпела ряд изменений и в настоящий момент содержит в себе следующую информацию:

- об эксплуатационных расходах по статьям затрат по хозяйствам;
- расходах по перевозкам по элементам затрат;
- расходах по подсобно-вспомогательной деятельности;
- основных расходах, общих для всех отраслей;
- об административных расходах;
- об основных расходах на перевозки;

- доходах от перевозок;
- реализации и отпуске продукции, работ и услуг по подсобно-вспомогательной деятельности;
- расходах и доходах по жилищному и коммунальному хозяйству;
- штрафах полученных и уплаченных;
- справках и статистических данных.

На основании этих данных в процессе анализа определяются и исследуются показатели, характеризующие работу железнодорожного транспорта.

Данная форма отчетности, хотя и является очень громоздкой и объемной, содержит в себе всю нужную информацию, касающуюся как основной, так и вспомогательной деятельности железной дороги, а самое главное информацию обо всех источниках поступления доходов.

Таким образом, ф. № 69-жел убирает пробелы, которые существуют во всех основных формах отчетности (баланс предприятия, отчет о прибылях и убытках, отчет о движении фондов и других средствах и т.д.) и значительно расширяет аналитические возможности отчетности предприятий железнодорожного транспорта.

Необходимо отметить, что планируемый в ближайшее время в Республике Беларусь переход на новый план счетов повлечет за собой существенные изменения в финансовой отчетности всех предприятий, в том числе и предприятий железнодорожного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Порядок заполнения форм годовой бухгалтерской отчетности // Все для бухгалтера. - 2000. - № 9. - С. 26-62.
- 2 Савицкая Г.В. Об изменениях в финансовой отчетности // Бухгалтерский учет и анализ. - 2000. - № 5. - С. 21-24.
- 3 Соколова Ж.А. Современное содержание и методики составления отчетов о прибылях и убытках предприятия // Бухгалтерский учет и анализ. - 2000. - № 11. - С. 7-11.
- 4 Якубович И. Современное состояние и направления совершенствования отчетности о финансовых результатах в РБ // Консультант. - 1999. - № 23. - С. 51-53.

Получено 21.03.2003

УДК 656.2.002 (476)

Е. А. Карем

Белорусская железная дорога

О. В. Данилова, Т. Е. Кабирова

Белорусский государственный университет транспорта

ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассматриваются особенности проведения анализа финансового состояния Белорусской железной дороги.

Реальные условия функционирования предприятия обуславливают необходимость проведения объективного и всестороннего финансового анализа хозяйственных операций, который позволяет определить особенности его деятельности, недостатки в работе и причины их возникновения, а также на основе полученных результатов выработать конкретные рекомендации по интенсификации деятельности.

Финансовое состояние – это важнейшая характеристика экономической деятельности предприятия во внешней среде. Оно определяет конкурентоспособность предприятия, его потенциал в деловом сотрудничестве, оценивает, в какой степени гарантированы экономические интересы самого предприятия и его партнеров по финансовым и другим отношениям.

На показатели деятельности предприятий оказывают воздействие как экономические, так и организационные факторы. Кроме того, предприятия как самостоятельные экономические субъекты хозяйственной деятельности обладают правом распределять результаты деятельности, т.е. прибыль, имеют экономическую свободу в выборе партнеров и делают этот выбор исходя из целей экономической целесообразности и собственной выгоды. Необходимым элементом их хозяйствования в современных условиях является самостоятельность в организации снабжения производства сырьем, оплате персонала и распоряжении произведенной продукцией, а также в решении вопросов, касающихся финансирования капитальных вложений, обеспечения предприятия оборотными средствами, и иных задач исходя из собственного видения перспектив осуществления производственной деятельности. Таковы основные элементы самостоятельной деятельности любого предприятия и на основе их учета строится система финансового анализа.

Учитывая то обстоятельство, что предприятие является одновременно и

субъектом, и объектом отношений в рыночной экономике, а также то, что оно обладает различными возможностями, наиболее важным представляется определение факторов, оказывающих влияние на финансовое состояние предприятия.

С точки зрения влияния на финансовое состояние предприятия определяющими внутренними факторами являются:

- отраслевая принадлежность предприятия;
- состав и структура выпускаемой продукции и оказываемых услуг, и доля в общем платежеспособном спросе;
- величина и структура издержек, их динамика по сравнению с денежными доходами;
- состояние имущества и финансовых ресурсов, включая запасы и резервы, их состав и структуру;
- технология и модель организации производства и управления и т.д.

К внешним факторам, влияющим на финансовое состояние предприятия относятся:

- экономические условия хозяйствования;
- платежеспособный спрос потребителей;
- экономическая и финансово-кредитная политика правительства и принимаемые им решения;
- общая политическая и экономическая стабильность;
- конкуренция и т.д.

Однако на методику проведения анализа финансового состояния предприятий Белорусской железной дороги кроме выше перечисленных факторов оказывают влияние и особенности, связанные как со спецификой деятельности, так и с процессом формирования исходной информации.

В первую очередь особенности анализа финансового состояния связаны с тем, что Белорусская железная дорога является монополистом на рынке транспортных услуг Республики Беларусь и, следовательно, цели исследования будут несколько иными, чем для предприятий других отраслей народного хозяйства.

Так на второй план отступают задачи, связанные с определением и повышением конкурентоспособности продукции предприятий, а на передний-выдвигаются задачи, связанные с прогнозированием возможных финансовых результатов, экономической рентабельности исходя из реальных условий хозяйственной деятельности и наличия собственных и заемных ресурсов, разработка моделей финансового состояния при разнообразных вариантах использования ресурсов с целью более рационального распределения и перераспределения прибыли между отделениями дороги и структурными подразделениями.

Кроме того, анализ деятельности железной дороги связан с рядом особенностей, таких как:

- территориальная разобщенность;
- взаиморасчеты между структурными подразделениями и дорогой;
- массовость продукции, выраженной в тонно-километрах и пассажиро-километрах, и отсутствие у продукции транспорта материально-качественной формы. Необходимо также учитывать противоречивость потребности транспорта по отношению к народному хозяйству. С одной стороны, необходимо увеличение перевозок в соответствии с растущим объемом производства, но с другой, перевозка — дополнительный расход, транспортные расходы — весомая составляющая себестоимости материального производства, в сокращении которой очень заинтересовано народное хозяйство. Ликвидация верашоватых перевозок — крупнейшая народнохозяйственная проблема;

- трудность в ряде случаев воздействия со стороны предприятия на развитие своей продукции. Это относится к транзиту и вывозу, т. е. поступлению с других дорог, на размеры которого дорога не может оказать почти никакого влияния, а следовательно, и на объем своей прибыли.

Особенности методики проведения анализа финансового состояния обусловлены также рядом проблем, связанных с формированием исходной информации. К ним относятся:

- отсутствие полного необходимого объема на разных уровнях управления, так полный объем информации можно получить только на уровне управления дороги;

- невозможность проверки достоверности исходной информации в связи с формированием ее на разных уровнях управления;

- недостаточная детализация для выполнения сравнительного анализа по отдельным направлениям;

- сопоставимость, так например, группировка расходов по элементам затрат, а доходов — по видам перевозок.

Не смотря на рассмотренные особенности, оказывающие влияние на методику анализа финансового состояния Белорусской железной дороги, аналитическое исследование осуществляется по следующим традиционным этапам:

- анализ финансовой устойчивости;
- анализ оборачиваемости капитала;
- анализ платежеспособности (ликвидности);
- анализ рентабельности.

Общепринятая методика должна быть расширена интегральной оценкой достигнутых конечных результатов и эффективности использования ресурсов и анализом объема работы.

Введение дополнительных разделов анализа обусловлено в первую очередь тем, что анализ финансового состояния по существующим методикам дает возможность определения показателей только на определенный момент

времени по данным бухгалтерской отчетности и не учитывает различий объемах работы отделений дороги, их возможностей, специфики деятельности структурных подразделений, входящих в состав того или иного отделения, существующих принципов финансирования.

Кроме того, введение дополнительного раздела анализа при оценке финансового состояния позволит использовать экономические рычаги в управлении финансовыми ресурсами дороги. Отделения дороги, добившиеся лучших результатов, как по показателям финансовой устойчивости, платежеспособности, так и по показателям конечных результатов, эффективности использования ресурсов, должны экономически поощряться Управлением дороги. Экономическое поощрение может быть реализовано в различных формах: выделение дополнительного финансирования, возыятие подучной экономии затрат, премирование руководства отделения дороги и т.д.

В ходе проведенного анализа финансового состояния Белорусской железной дороги были установлены показатели, которые характерны для транспорта и которые рассчитывать вообще нецелесообразно.

Так на первом этапе анализа финансовую устойчивость и гибкость предприятия характеризует ряд показателей, таких как обобщающий показатель финансовой независимости, коэффициент финансовой зависимости, коэффициент собственности и пр. Все эти показатели превышают нормативы, как по отделениям, так и по дороге в целом. Так значения коэффициентов выражаются: финансовой независимости 94-99 %, финансовой зависимости - 6-13. Хотя данное соотношение показателей финансовой зависимости и независимости характерно для всех предприятий государственной формы собственности, к которой и относится Белорусская железная дорога. Учитывая, что дорога является монополистом, она заведомо является финансово независимой и софинансируемой, поэтому рассчитывать показатели финансовой зависимости, как на уровне дороги, так и дороги в целом, нецелесообразно.

Второй этап - анализ оборачиваемости капитала. Он характеризуется собственным оборотным капиталом, который заключается в анализе оборачиваемости товарных запасов и затрат (сырья, материалов, готовой продукции ПВД) и дебиторской задолженности. Тщательный контроль за дебиторской задолженностью является важным аспектом хорошего финансового управления. Чем выше частота оборота складских запасов, тем короче длительность хранения, меньше использованный капитал и риск хранения, расходы на хранение и тем лучше финансовое состояние и платежеспособность. Особенно это имеет значение, когда необходимо уменьшить или увеличить инвестиции в запасы. Данные показатели необходимо рассчитывать на всех уровнях дороги.

На третьем этапе анализа определяется платежеспособность предприятия на основе характеристики ликвидности текущих активов при помощи коэффициентов:

- текущей ликвидности (нормативное значение по отрасли – 1,3);
 - быстрой ликвидности (нормативное значение по отрасли – 0,7–1,0);
 - абсолютной ликвидности (нормативное значение по отрасли – 0,2–0,25);
- Данные коэффициенты рассчитываются на уровне отделений и Управления дороги и сравниваются с нормативными значениями, поскольку структурные подразделения находятся в полной финансовой зависимости от отделений.

Четвертый этап рассматривает показатели рентабельности. Анализ рентабельности показывает способность активов создавать прибыль. Для структурных подразделений рассчитываются показатели: рентабельность основной деятельности, рентабельность вспомогательной деятельности. Для отделений и Управления дороги кроме данных показателей рассчитывается рентабельность перевозок, а также рентабельность капитала, рентабельность продаж по валовой прибыли, рентабельность продаж по прибыли до вычета налогов и рентабельность продаж по чистой прибыли. Показателям рентабельности на транспорте уделяется наибольшее значение, чем в других отраслях.

Заключительным этапом анализа на транспорте является интегральная оценка достигнутых конечных результатов и эффективности использования ресурсов и анализ объема перевозок. На данном этапе оцениваются величины используемых ресурсов (факторов производства) эффективности их использования, анализируется объем работы по видам перевозок, по видам сообщений, по видам тяги и т.д.

Особое значение анализ финансового состояния должен иметь для руководства железной дороги, эксплуатационная деятельность которой – непрерывное движение, а следовательно, непрерывное изменение обстановки как в структурных подразделениях (станциях, участках, отделениях), так и в отделении и дороге в целом. Причем руководитель в процессе анализа не должен выступать в роли пассивного наблюдателя. Руководить – на основе анализа выработать мероприятия для того, чтобы активно воздействовать на выявленные при анализе факторы и причины, сознательно создавать такую ситуацию, какая необходима в данный момент и данном месте для полного и качественного выполнения планов по перевозкам грузов и пассажиров.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.

1. Кошаров В.В., Волкова О.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия – М, 2001. – 194 с.
2. Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: Учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 154 с.

Получено 10.02.2003

УДК 657.22:656.256 (476)

Г. Д. Голод

Белорусская железная дорога

Н. В. Кравченко

Белорусский государственный университет транспорта

ОРГАНИЗАЦИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ГОМЕЛЬСКОЙ ДИСТАНЦИИ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

В статье рассматриваются особенности организации бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности линейного предприятия хозяйства сигнализации и связи.

Учет занимает одно из главных мест в системе управления. Он отражает реальные процессы производства, обращения, распределения и потребления, характеризует финансовое состояние предприятия, служит основой для планирования его деятельности. Исходя из учетной информации можно прогнозировать показатели развития предприятия и выявлять резервы повышения эффективности производства.

На железной дороге исходя из классификации расходов по отраслям хозяйствам в организации бухгалтерского учета выдерживается тот же методический подход – учет по отраслевым хозяйствам. Для этого на уровне линейных предприятий отраслевого хозяйства (структурного подразделения отделения железной дороги) организованы самостоятельные бухгалтерии.

Рассмотрим организацию бухгалтерского учета в линейном предприятии хозяйства сигнализации и связи.

Основной задачей хозяйства сигнализации и связи является:

- организация работ по техническому содержанию, ремонту, модернизации, развитию устройств автоматики и связи, гарантирующих безопасность и бесперебойность движения поездов в пределах дистанции;
- осуществление мероприятий, направленных на повышение качества эксплуатационной работы, эффективность использования средств автоматики и связи;
- обеспечение производственного и социального развития за счет централизованных источников финансирования и заработанных средств;
- обеспечение выполнения требований Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта РБ;

- организация работы по материально-техническому обеспечению дистанции, развитие прямых хозяйственных связей;
- содержание в исправном состоянии сооружений, устройств и технических средств;
- охрана окружающей среды от загрязнения и других вредных воздействий.

Дистанция осуществляет производственно-хозяйственную деятельность в интересах народного хозяйства, обеспечивает достижение в интересах народного хозяйства наибольших результатов при наименьших затратах трудовых, материальных и финансовых ресурсов, максимально использует внутрихозяйственные резервы, строго соблюдает режим экономии, внедряет новейшие достижения науки и техники, передового опыта, а также прогрессивные нормы расходования сырья, материалов, топлива, электроэнергии и повышает рентабельность производства.

Основным линейным предприятием хозяйства является дистанция, которая осуществляет оперативный и бухгалтерский учет результатов своей деятельности, ведет статистическую и иную отчетность в порядке, определенном действующим законодательством, и отвечает за ее достоверность.

Результаты деятельности дистанции осуществляются ведомственными органами по контролю за финансово-хозяйственной деятельностью не чаще одного раза в год, а также налоговыми, банковскими и другими органами с возложенными на них функциями по контролю.

Денежные средства дистанции включают в себя:

- 1) средства, полученные за техническое обслуживание устройств автоблокировки и связи, организацию безотказной работы соответствующих технических устройств, обеспечивающих бесперебойное движение поездов по обслуживаемому железнодорожному участку;
- 2) доходы от подсобно-вспомогательной деятельности, включающей ремонт средств связи предприятий и организаций других министерств и ведомств, предприятий промышленного железнодорожного транспорта, предоставление им права пользования линиями связи, предоставление услуг телеграфно-телефонных станций и др.;
- 3) выручку от реализации неиспользованного имущества и арендную плату;
- 4) суммы, полученные от других предприятий и организаций за нарушение договорных обязательств;
- 5) денежные средства на покрытие расходов по ликвидации последствий стихийных явлений;
- 6) прочие доходные поступления.

Средства, поступающие в распоряжение дистанции, расходуются в соответствии с финансовым планом (балансом доходов и расходов).

Финансирование дистанции отделением дороги осуществляется по "пра-

ву" на эксплуатационные расходы, к которым добавляется нормативная личина прибыли, пересчитанная на процент выполнения плана доходов перевозок по отделению дороги.

Основным обобщающим показателем финансовых результатов хозяйственной деятельности дистанции является прибыль, которой дистанция распоряжается самостоятельно, если иное не предусмотрено Белорусской железной дорогой и Гомельским отделением Белорусской железной дороги.

Экономические взаимоотношения дистанции с отделением железной дороги и другими хозяйственными производственными звеньями (исполнение плановых работ по перевозкам) строятся на договорной основе.

Своевременное формирование учетной информации о всех процессах хозяйственной деятельности, расширение информационных возможностей бухгалтерского учета и усиление его контрольных функций достигается благодаря использованию в учете современной вычислительной техники.

В дистанции эффективно функционируют АРМы по каждому из разделов бухгалтерского учета: по учету основных средств; по учету труда и заработной платы; по учету материалов, спецодежды, МБП; по учету финансовых расчетных операций; по учету и контролю расчетов с клиентами; по учету затрат на производство; по учету налоговых платежей и составлению отчетности и др. Информация, собираемая всеми АРМами, издается в виде АРМе "Баланс предприятия".

В дистанции сигнализации и связи перспективным направлением развития автоматизации учета расчетных операций является организация функционирования локальной сети, которая обеспечивала бы одновременную работу различных специалистов с единой базой бухгалтерских данных.

Дистанция сигнализации и связи осуществляет техническое обслуживание:

- устройств автоблокировки;
- устройств диспетчерской централизации;
- электрической централизации;
- электрической централизации стрелок;
- устройств механизированных и автоматизированных горок;
- радиостанций, узлов, усилителей;
- устройств аппаратуры и сооружений радиорелейной связи;
- телевизионных и широкополосных радиоприемников и радиопередатчиков;
- аппаратуры телеграфных станций;
- телефонных станций;
- аппаратуры систем передачи и распорядительных станций оперативной технологической связи;
- воздушных и кабельных линий связи;
- устройства по обслуживанию пассажиров;
- прочих устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

Основные показатели работы дистанции приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Показатели работы дистанции

Наименование	Единица измерения	1999	2000	2001
Балльная оценка	балл	0,27	0,43	1,6
Объем работы	техн. ед.	903	910	912
Численность всего	чел.	393	388	387
в т.ч. эксплуатация ПВД	чел.	376	377	380
Привлекательность	чел.	17	11	7
Привлекательность	чел.	2,402	2,414	2,400
Доходы всего, в т.ч. по ПВД	млн руб.	56179,0	163147,0	436428,0
Расходы всего, в т.ч. по ПВД	млн руб.	1058,0	4938,0	13290,0
Прибыль всего, в т.ч. по ПВД	млн руб.	53957,0	152691,0	404144,0
Рентабельность	млн руб.	947,0	2270,0	7257,0
Капитал	%	744,0	2169,0	11918,0
ГМП	млн руб.	147,0	2169,0	4828,0
Катеринг	%	2,1	1,4	2,9
ГМП	млн руб.	7349,0	15900,0	47577,0
ГМП	млн руб.		38273,0	150000,0

Основными органами, осуществляющими контроль на Гомельской дистанции сигнализации и связи, являются инспекция Министерства по налогам и сборам, контрольно-ревизионный отдел Гомельского отделения Белорусской железной дороги, Государственный фонд социальной защиты населения, а также Комитет государственного контроля Республики Беларусь.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учеб. пособие / Под общ. ред. Л. Н. Ермолович. – Мн.: Экоперспектива, 2001. – 576 с.
- 2 Бухгалтерский учет основной деятельности железных дорог / Под ред. профессора Л. П. Красова. – М.: Транспорт, 1997. – 439 с.

Получено 27.02.2003

УДК 657.22:656.2

С. С. Холодинская

Белорусская железная дорога

И. Ю. Скуратова

Белорусский государственный университет транспорта

АНАЛИЗ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УЧЕТА ИСТОЧНИКОВ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассматриваются вопросы анализа и совершенствования системы учета источников формирования доходов железной дороги.

Экономическая реформа заставила по-новому взглянуть на весь процесс перевозок начиная от его целей и заканчивая оценкой результатов деятельности.

Эффективность работы железнодорожного транспорта зависит от того, насколько отлажены экономические рычаги – цены, нормативы, а также взаимоотношения с участниками перевозочного процесса, другими предприятиями и организациями.

Экономическим показателем, характеризующим результат хозяйственной деятельности, источником деятельности и дальнейшего развития является доход (прибыль), заработанный трудовым коллективом от всех видов деятельности.

Доход определяется как сумма доходов от всех видов деятельности и других доходных поступлений.

Образование дохода от каждого вида деятельности имеет свою специфику, что предопределяет особенности в использовании.

Доход, который получает железная дорога от всех видов деятельности, является основным источником производственного и социального развития коллектива.

Для активного воздействия на хозяйственную деятельность, обеспечение эффективного управления осуществляется учет и анализ источников формирования доходов (результатов) деятельности.

Железная дорога (структурные подразделения) обеспечивает:

- правильное и своевременное оформление первичной документации на все производственно-хозяйственные и финансовые операции;
- ведение оперативно-технического, статистического и бухгалтерского учета хозяйственной деятельности;

– составление и представление в установленные сроки и адреса оперативной, статистической и бухгалтерской отчетности, предусмотренной для железнодорожного транспорта;

– своевременный анализ производственно-финансовой деятельности;

– разработку организационно-технических мероприятий, направленных на улучшение показателей работы.

Доход зависит от объема выполненных работ и стоимости единицы работы, доля любого коллектива в общей сумме доходов дороги – от трудового вклада этого коллектива в осуществление перевозочного процесса.

Оценка эффективности деятельности за отчетный (анализируемый) период характеризуется изменением показателя, определяемого как отношение результата деятельности (дохода) к затратам.

Результаты работы могут быть определены с помощью общей суммы доходов, полученных от всех видов деятельности; качество работы охарактеризовано величиной соотношения возмещенного материального ущерба и общей суммы доходов.

При планировании дохода необходимо предусматривать возможные пути его увеличения на базе интенсивного использования имеющихся ресурсов.

Финансовая служба дороги имела бы интересные данные и сравнительное представление об эффективности управления на каждом из ее отделений в случае расчета показателей рентабельности, характеризующих эффективность управления.

Уровень рентабельности предприятия изменяется при следующих условиях: увеличении объема и уменьшении источников средств; повышении конкурентоспособности; уменьшении источников собственных средств за счет займов; увеличении прибыли за счет снижения затрат; уменьшении затрат за счет организационно-технических мероприятий.

Изучение этих условий требует анализа объема и затрат, а также совершенствования учета источников формирования доходов железной дороги.

Анализ особенностей функционирования транспортных систем может быть осуществлен с помощью моделей: аналитических и имитационных.

Построение аналитических моделей обеспечивается математическим аппаратом, включающим методы функционального анализа, теории вероятностей, математической статистики.

Работота имитационной модели, реализуемой на ЭВМ, требует детального анализа технологии изучаемой системы, которая отражается в разработаемом графическом алгоритме, а также значительной работы по сбору и машинной обработке статистического материала.

Имитационная модель является инструментом анализа работы транспортной системы в существующих условиях, а также позволяет прогнозировать ее поведение в зависимости от изменения различных влияющих факторов (увеличение транспортных потоков, изменение технологии и техниче-

ского оснащения) и находить оптимальный вариант развития.

Имитационное моделирование может быть использовано и для поиска наиболее рационального варианта усиления технического оснащения исследуемого объекта в условиях ограниченных капиталовложений, т.е. способствует принятию управленческих решений с учетом имеющихся ресурсов.

Для обеспечения эффективной работы в новых условиях хозяйствования необходимо:

- совершенствование всего хозяйственного механизма (планирование, учета, отчетности, анализа, взаимоотношения по уровням и т.п.);

- повышение оперативности руководства, ответственности за конечные результаты труда и состояние дел в каждой отрасли хозяйства железнодорожного транспорта;

- решение вопроса организации необходимой для эффективного управления информации путем применения современной электронно-вычислительной техники;

- улучшение деятельности аппарата управления путем усиления его воздействия на конечные результаты на базе разработок и внедрения АИИ обеспечивающих повышение эффективности работы.

Многие приоритетные научные направления нашли практическое отражение в разработках кафедры "Бухгалтерский учет, анализ и аудит" Белорусского государственного университета транспорта (научный руководитель - профессор В.Г. Гизатулина).

В докладах научно-технических конференций обобщается накопленный опыт совместного научно-технического сотрудничества кафедры с Белорусской железной дорогой и намечаются пути дальнейшего совершенствования анализа и учета источников формирования доходов железной дороги.

Получено 10.03.2003

УДК 657.22-629.4

Л. А. Лопейкина

Белорусская железная дорога

А. Э. Фомченко

Белорусский государственный университет транспорта

ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, УНИВЕРСАЛЬНЫХ СРЕДНЕТОННАЖНЫХ И КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В статье рассматриваются вопросы организации бухгалтерского учета инвентарного парка грузовых вагонов, универсальных среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров на Белорусской железной дороге и даются рекомендации для реализации практики бухгалтерского учета.

Вступив в новое тысячелетие, Республика Беларусь столкнулась с рядом проблем, которые требуют незамедлительного решения: изношенность основных фондов более чем на 60 %; иссякающие недра подземных ископаемых, ограниченность материальных ресурсов; не достаточно научная и рациональная организация труда, что вызывает снижение производительности труда рабочей силы и т.д.

Для перехода экономики страны на качественно новый уровень необходимо, чтобы каждый хозяйствующий субъект внес свою лепту в общее дело. Для этого необходима переориентация целей и задач стоящих перед персоналом, принимающим управленческие решения и смещение акцентов в сторону мобилизации всех ресурсов, в том числе и основных фондов.

Белорусская железная дорога является центральным звеном во всей транспортной артерии Республики Беларусь и одним из приоритетных направлений проникновения на международные транспортные рынки, ввиду активного сближения и интеграционных отношений со странами ближнего зарубежья (Россия, Украина) и тесного сотрудничества со странами дальнего зарубежья. Данный факт подразумевает под собой создание единой унифицированной учетной базы и отчетной документации на основе практического опыта близ лежащих государств с целью более тщательного контроля за запасами национального фонда.

Основные фонды Белорусской железной дороги представлены широким спектром зданий, сооружений, технических устройств и механизмов, среди которых ведущее место занимают грузовые вагоны, универсальные средне-

тоннажные и крупнотоннажные контейнеры.

Учитывая то, что производственный процесс на Белорусской железной дороге имеет сложную специфику, а также присутствует его тесная взаимосвязь с железными дорогами России, Украины и иных стран обозначены ряд актуальных проблем, подлежащих глубокому исследованию:

1) изучение и унификация достоверного и своевременного учета операций по поступлению, перемещению, ремонту и модернизации грузовых вагонов и контейнеров;

2) приведение в соответствие данных статистического, бухгалтерского и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров по результатам ежегодной общесетевой переписи.

Исследуя существующую ситуацию по вышеперечисленным проблемам на Белорусской железной дороге и на дорогах стран Содружества, в частности России и Украины, были выявлены имеющиеся такие недостатки и отсутствие:

– нормативной базы, регулирующей вопросы бухгалтерского учета грузовых вагонов и контейнеров;

– унифицированного альбома, содержащего формы первичных документов, для оформления всех операций, происходящих с грузовыми вагонами и контейнерами;

– методики отражения операций с грузовыми вагонами и контейнерами на счетах бухгалтерского учета, в т. ч. в отношении вагонов-двойников, контейнеров-двойников, вагонов, поступающих на разборку, ремонт и модернизацию;

– взаимосвязи и соответствия между данными бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;

– методики определения финансового результата от выбытия грузовых вагонов и контейнеров в процессе хозяйственной деятельности и по результатам общесетевых переписей;

– регламентации в отражении результатов общесетевых переписей.

Для нормализации ситуации по проблеме отсутствия нормативной базы, регулирующей вопросы бухгалтерского учета грузовых вагонов и контейнеров, на основе изучения существующей законодательной и нормативной базы по учету грузовых вагонов и контейнеров на Белорусской железной дороге, действующей практики по этим же вопросам на дорогах России и Украины, а также на основе опыта зарубежных стран был разработан проект Инструкции по бухгалтерскому учету операций по поступлению, перемещению, ремонту и модернизации грузовых вагонов и проект Инструкции о порядке бухгалтерского учета операций по поступлению, перемещению и ремонту универсальных среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров.

Для приведения состояния наличного инвентарного парка грузовых вагонов

тия и контейнеров в соответствии с данными бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета согласно статье 29 Закона Республики Беларусь "О бухгалтерском учете и отчетности" должна проводиться инвентаризация контейнеров и вагонов грузового парка.

Согласно Методическим указаниям по инвентаризации имущества и финансовых обязательств № 54 от 5.12.95 г. п. 3.5. основные средства, которые в момент инвентаризации находятся вне места нахождения предприятий (учреждений) (в дальних рейсах морские и речные суда, железнодорожный подвижной состав, автомашины, отправленные в капитальный ремонт машины и оборудование и т.п.), инвентаризируются до момента их временного выбытия.

Инвентарный парк грузовых вагонов и контейнеров имеет одну важную и отличительную особенность – грузовые вагоны и контейнеры находятся в постоянном движении, а большая часть из них движется далеко за пределами Республики Беларусь и сроки их нахождения за пределами республики продолжительны (полгода и более). Данная особенность не позволяет установить четкие границы для определения сроков проведения инвентаризации грузовых вагонов, а также технологии ее проведения.

Вторая немаловажная особенность, которая препятствует естественному ходу инвентаризации, заключается в следующем:

До 1993 года все грузовые вагоны и контейнеры учитывались на балансе МПС. После 1993 г. в результате раздела парка грузовых вагонов и контейнеров часть этих вагонов и контейнеров была передана на баланс Белорусской железной дороги. Передача грузовых вагонов и контейнеров была осуществлена в количественном выражении и по номерам, а натурной приемки осуществлено не было. Бухгалтерский и статистический учет велись в количественном выражении, без составления технических паспортов и детальных записей по каждому грузовому вагону и контейнеру.

Начиная с 1996 г. был введен пономерной учет вагонов, а по контейнерам – с 2002 г. В результате Службой статистики (НЧ) на каждый грузовой вагон и контейнер инвентарного парка был составлен технический паспорт. Также ИЧ стала фиксировать информацию обо всех изменениях, происходящих с вагоном и контейнером (воступление под погрузку, выпуск из-под погрузки; сдача в аренду, возврат арендатором; переход на территорию другого государства, возвращение с территории другого государства). Вследствие введения пономерного учета стал возможен четкий контроль за местонахождением и всеми операциями, происходящими с вагонами и контейнерами.

Для приведения инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров в соответствие с реально существующим количеством, которое должно числиться на балансе Белорусской железной дороги, используются материалы натурной нумерной переписи грузовых вагонов и контейнеров, по результатам которой проводилась корректировка инвентарного парка.

В ходе исследования была установлена возможность четко зафиксировать и нормативно прописать момент о том, что инвентаризацию вагонов грузового парка и контейнеров, находящихся на балансе Белорусской железной дороги, проводить не обязательно по причине сложности проведения данной процедуры и специфичности работы подвижного состава, а также наличия должного контроля за всеми изменениями, происходящими с вагонами и контейнерами со стороны Службы статистики.

Так как в 1993 г. при разделе инвентарного парка не было осуществлено натурной приемки каждого вагона и контейнера, а в последующем учет ведется по каждому инвентарному номеру с четким отслеживанием операций, происходящих с вагонами и контейнерами, то в инвентарном парке, находящемся на балансе Белорусской железной дороги, оказались вагоны и контейнеры, которые реально не были обеспечены инвентарным объектом. Этот факт отрицательно сказывался на финансовом состоянии Белорусской железной дороги (необоснованное завышение себестоимости услуг дороги за счет начисления амортизации по не существующим в натуре вагонам и контейнерам, но на которые есть инвентарные номера, нарушение налоговой дисциплины и т.д.). В ходе проведения переписи стали появляться сложные ситуации с исключением вагонов и контейнеров-двойников, вагонов и контейнеров, не зарегистрированных в АБД ПВ И АБД ПК БЧ в результате крушений, аварий, полного физического износа и т.д. Помимо этого в ходе исследования были предложены альтернативные варианты по отношению данных ситуаций на счетах бухгалтерского учета, которые давали свободу действий Службе бухгалтерского учета и методологии Белорусской железной дороги при выборе наиболее приемлемого и адекватного варианта условиям хозяйствования способа отражения операций на счетах учета.

Разработка данных Инструкций и их внедрение в практическую деятельность Белорусской железной дороги будет способствовать:

- сокращению документооборота и рациональной организации трудосчетных работников;
- правильной организации учета наличия, движения и состояния инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;
- свободе действий в выборе Службой бухгалтерского учета и методологии Белорусской железной дороги наиболее приемлемого и адекватного во внешним условиям хозяйствования способа отражения операций, происходящих с вагонами и контейнерами, на счетах бухгалтерского учета;
- обеспечению соответствия данных бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;
- более точному определению финансовых результатов от поступления и ликвидации этих основных средств;
- унификации методики проведения общесетевых переписей и порядка отражения ее результатов на счетах бухгалтерского учета;

- ищканоу дополнительных денежных средств на восстановление подвижного состава;
- усиленному контролю за сохранностью подвижного состава;
- получению оперативной информации для принятия управленческих решений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 О бухгалтерском учете и отчетности. Закон Республики Беларусь от 18 октября 1994 г. № 3321-ХП // Веломости ВС. – 1995. – № 34. – С. 4–12.
- 2 Инструкция о порядке бухгалтерского учета основных средств. Утверждена Министерством финансов Республики Беларусь от 12.12.2001 г. № 127.
- 3 Методические указания по автоматизированному статистическому учету инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров Белорусской железной дороги. Утверждены Приказом первого заместителя Начальника Белорусской железной дороги 28.04.2002 г. № 265НЗ.

Получено 12.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 656.2.003

Е. В. Борисовко

Белорусский государственный университет транспорта

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ

В системе финансовых показателей, характеризующих эффективность дорожного производства, одно из ведущих мест занимает себестоимость перевозок. Определение теоретических основ управления затратами позволит разработать практические направления управления расходами железной дороги.

Управление затратами представляет собой совокупность воздействий, направленных из множества возможных на основе определенной информации и направленных на поддержание или улучшение функционирования управляемого объекта в соответствии с имеющейся программой или целью управления. Управлять затратами означает постоянно искать резервы снижения себестоимости, принимать решения, реализация которых позволит поддерживать предприятие в состоянии деловой активности.

Понимание поведения затрат – это ключ к принятию различных решений.

Специалисты, которые представляют, как ведут себя затраты, способны лучше прогнозировать их изменения в различных производственных ситуациях.

Опыт показывает, что попытки принятия управленческих решений без учета поведения затрат могут привести к негативным последствиям. Например, решение увеличить объемы перевозок вдвое отнюдь не означает, что полученный в результате этого чистый доход также удвоится. Чтобы избежать таких неприятностей перед тем, как принять решение, нужно определить цель, получить необходимую информацию, оценить возможные альтернативные варианты и, наконец, выбрать оптимальный. Управленческое решение, как и любое другое, если оно рационально и сознательно, принимается при определенных условиях и при наличии полной и достоверной информации по всем составляющим объекта исследования.

Все решения принимаются на основе информации о затратах, поэтому процесс управления всегда связан с организацией информационного обеспечения, включающей сбор, хранение, обработку и использование детальной информации о каждом составляющем элементе себестоимости. Чем точнее объективнее информация, тем обоснованнее принимаемые решения.

Управление затратами на предприятии призвано решать следующие основные задачи:

- 1) определение и расчет затрат по видам, местам возникновения, нормам;
- 2) разработка системы нормирования затрат;
- 3) создание информационной базы для планирования, бюджетирования и контроля затрат;
- 4) совершенствование системы учета затрат, оптимизации учетной политики предприятия;
- 5) поиск резервов снижения затрат;
- 6) выявление технических способов и средств измерения и контроля затрат;
- 7) обоснование решений по оптимизации производственной программы;
- 8) обоснование решений по изменению технологии и организации производства.

Управление затратами должно основываться на следующих принципах:

- системный подход;
- единство методов, практикуемых на разных уровнях управления затратами;
- управление затратами на всех стадиях производственного процесса;
- органическое сочетание снижения затрат с высоким качеством производства;
- недопущение излишних затрат;
- широкое внедрение эффективных методов снижения затрат;

- повышение заинтересованности производственных подразделений в снижении затрат.

Повышение качества и обоснованности принимаемых управленческих решений – основная задача руководителей всех предприятий. Добиться этого можно только, совершенствуя технологию обоснования управления на основе научного подхода, который предполагает, во-первых, наличие соответствующей теории и совокупности практических рекомендаций, вытекающих из теории и опыта ее применения; во-вторых, комплексное использование всех средств для принятия решений (логического мышления, математических методов, вычислительной техники); в-третьих, обучение теории и практике принятия решений. Знание и владение научным подходом позволяет руководителю и специалисту в сложных экономических условиях более объективно оценить проблемную ситуацию, учесть имеющиеся ресурсы и ограничения, сформулировать и проанализировать различные варианты решений и предвидеть их возможные последствия.

Усиление хозяйственных связей и механизм рыночных отношений, появление новых инструментов рынка, методов и средств управления производственно-хозяйственной деятельностью вызвали необходимость дополнительной информации, обеспечивающей успешное функционирование предприятия в этих условиях. Существенные изменения произошли в технике, технологии и организации производства. Затраты и, следовательно, результаты хозяйственной деятельности сейчас определяются не столько индивидуальными усилиями, умением работников, а уровнем технического совершенства, экономичностью работы, производительностью используемых механизмов. Количество вариантов решения возникающих проблем возросло, а следовательно, возросла и цена неправильного управленческого решения.

Очевидно, что для внутреннего управления нужна новая система формирования информации для анализа, выбора и обоснования управленческих решений. Именно принцип эффективности управления предопределяет необходимость внедрения управленческого учета, целью которого является, прежде всего, обеспечение информацией, необходимой для успешного и эффективного управления затратами.

Основная задача управления затратами состоит в разработке мероприятий, направленных на достижение таких целей предприятия, как получение прибыли, рост объемов работ, снижение расходов. Выполнение этой задачи связано с определенными организационными мероприятиями, такими как составление бюджетов и выделением центров ответственности по учету затрат.

Бюджет представляет собой количественное выражение плана предприятия транспорта и отражается в прогнозе основных финансовых показателей их деятельности. Бюджеты следует составлять в целом на уровне управления дороги с разбивкой по отделениям и далее по отдельным хозяйствам, что

даст возможность ответственным за принятие решений проверять бюджет различных звеньев на предмет их соответствия общей стратегии развития железнодорожной отрасли. В рамках системы бюджетного контроля сравниваются реальные уровни затрат по каждому направлению бюджетирования и результатов с плановыми. Для конкретных показателей бюджета устанавливаются верхний и нижний пределы, разработанные на основе анализа расходов каждого отдельно взятого хозяйства в сопоставлении с фактическими объемами выполняемыми ими работами. Обычно бюджет составляется на год, при этом по каждому бюджету фактические расходы раз в месяц сравниваются с плановыми.

Цели бюджетного планирования представлены на рисунке 1.

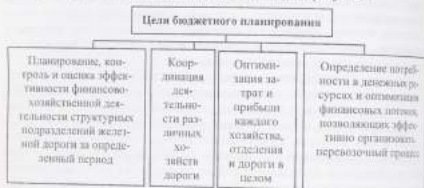


Рисунок 1 – Цели бюджетного планирования

Составление бюджета позволит руководству дороги планировать объемы перевозок и возможные доходы от них с учетом возникших изменений деятельности, вырабатывать необходимые меры реагирования на изменения условий хозяйствования, предвидеть проблемы до того, как они возникнут, свести к минимуму вероятность успешных решений. Эффективность бюджета проявляется в возможности задавать пределы ответственности и в помощи вышестоящим руководителем нижестоящим руководителям на основе анализа возникших отклонений оценить результаты их работы и качество планирования.

Выделение центров ответственности по учету затрат на предприятие железнодорожного транспорта даст возможность накапливать и анализировать информацию не только в целом по дороге, но и по отдельным ее сегментам (отделениям, хозяйствам, структурным отделам предприятий). Центр ответственности представляет собой подразделение внутри предприятия возглавляемое конкретным лицом, которое принимает управленческие решения и несет за них ответственность.

Цель учета через центры ответственности – обобщение данных о затратах каждого структурного подразделения с тем, чтобы отклонения от бюджетных показателей можно было отнести на конкретное ответственное лицо. Характерной особенностью является составление отчетов об исполнении смет, где сравниваются фактические и сметные данные.

В зависимости от характера деятельности подразделения выделяют следующие виды центров ответственности: затрат, прибыли, выручки (дохода), инвестиций, стоимости и др.

Если система управления не измеряет продукцию, выпущенную центром ответственности (что характерно для специфики деятельности железнодорожного транспорта), а ограничивается затратами, то такой центр ответственности следует определять как центр затрат.

Система оценки затрат по центрам ответственности основана на разрабатываемых и составлении бюджета.

Общая структура проекта формирования управления через центры ответственности представлена на рисунке 2.

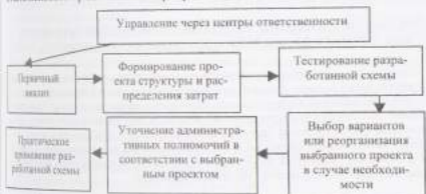


Рисунок 2 – Структура управления через центры ответственности

Выделение центров затрат на предприятии позволит контролировать показатели расходов железной дороги. Воздействуя на тот или иной элемент учета, структурное подразделение сможет регулировать его значение. Выделение центром ответственности можно сравнить с распределением труда, где каждый несет ответственность за определенный показатель, анализирует его, ищет пути повышения или снижения. Это во много повысит точность информации и сэкономит время, которое тратят специалисты, занимаясь "лишней" работой.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гаврилова В.Г., Кейсер И.А. Управленческий бухгалтерский учет в зарубеж-

ных странах: Учеб. пособие. – Гомель: БелГУТ, 2000. – 186 с.

2 *Елисеева Т.П.* Система информационного обеспечения управления. – М.: Урижай, 1999. – 536 с.

3 *Лебедев П.* Контроллинг: система эффективного управления экономикой предприятия // Директор. – 2000. – № 1. С. 45–47; № 2. С. 31–33; № 3. С. 26–28; № 4. С. 26–30.

Получено 14.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 656.2.003

Е. Г. Павлович

Белорусский государственный университет транспорта

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Железнодорожный транспорт является открытой управляемой системой. Условия его работы тесно связаны с общей экономической ситуацией в стране. В современных условиях железная дорога оказалась перед необходимостью решения следующих проблем: обеспечение конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, поиск источников финансирования растущих инвестиционных потребностей, а также тщательной экономической оценки решений, касающихся как инвестиционных проектов, так и изменения технологии работы. Для решения поставленных задач необходимо обеспечить действенную систему управления расходами.

В условиях экономических преобразований огромное значение для Республики Беларусь имеет стабильно функционирующий транспорт. Сложившаяся экономическая ситуация, сложившаяся в республике в последние годы, в значительной мере обусловила тяжелое экономическое положение железнодорожного транспорта. Неравномерность объемов перевозок, повышение конкуренции на рынке транспортных услуг, государственное регулирование тарифов не позволяют увеличивать доходы и аккумулировать средства. С другой стороны, возросшая необходимость срочного финансирования инвестиций и обновление достаточно устаревших основных фондов при недостаточной поддержке со стороны бюджета обостряют проблему недостатка источников средств. В этих условиях решающими становятся вопросы управления текущими затратами предприятий железнодорожного транспорта. Усиливается необходимость как обоснованного планирования затрат, так и скрупулезного анализа возможностей повышения всех видов ресурсов.

человеческих, трудовых, финансовых при сохранении качества перевозочного процесса.

В настоящее время перед предприятиями железнодорожного транспорта стоят следующие проблемы:

- обеспечение конкурентоспособности транспортной продукции за счет повышения качества перевозок и максимального учета запросов клиента, с одной стороны, и применения гибкой тарифной политики, с другой, что требует:

- оптимизации текущих затрат, прежде всего связанных с перевозками;
- повышения эффективности использования трудовых ресурсов;
- поиска источников финансирования растущих инвестиционных потребностей;
- тщательной экономической оценки принимаемых технических решений и изменений в технологии работы;

- в изменившихся условиях финансирования грузовых и пассажирских перевозок особое внимание должно уделяться соотношению себестоимости и тарифа на пассажирские перевозки и финансированию соответствующих участков железной дороги.

Учитывая, что железнодорожный транспорт является фондоемкой и трудоемкой отраслью, в процессе его функционирования особое внимание должно уделяться оптимальному использованию данных видов ресурсов. По отношению к основным производственным фондам это подразумевает оптимизацию режима работы и обеспечение постоянного обновления, а по отношению к трудовым ресурсам – не только постоянное повышение производительности труда, но и сохранение кадрового потенциала отрасли.

В качестве главного критерия оптимальности управления принимается оптимизация затрат на перевозки с учетом требований сохранения и повышения качества перевозочного процесса. Достигнуть этого можно за счет:

- совершенствования управления перевозками;
- совершенствования технологии и организации перевозок;
- повышения технического уровня перевозочного процесса;
- совершенствования нормирования расходов, учета при планировании затрат реализации организационно-технических мероприятий;
- усиления внимания к вопросам управления людьми;
- превращения контроля из формальной констатации сделанного в многосторонний аналитический процесс, приводящий к практическим мерам по фактиву и реализации решений на основе полученных оценок;
- обеспечения высокой ценности выполнения планов, учета рисков при планировании.

В связи с этим необходимо обеспечить действенность системы управления расходами, основными элементами которой являются:

- наличие информации о расходовании средств в необходимых разрезах;
- нормирование расходования всех видов ресурсов, построенное на современных научных основах;

– контроль за соблюдением норм расходования и стимулирование экономного расходования ресурсов;

– текущее планирование расходов по важнейшим видам продукции, работ, услуг;

– постоянное отслеживание изменений в расходовании средств под влиянием важнейших факторов на всех уровнях управления производством.

Для достижения поставленных целей на предприятиях железнодорожного транспорта могут быть использованы следующие известные на сегодняшний день группы методов управления:

– организационно-распорядительное (административное) управление, основанное на принудительном исполнении управляющих воздействий, осуществляемых в форме постановлений, приказов, распоряжений и т. д.;

– экономический (стимульный) метод управления, основанный на удовлетворении экономических интересов тех людей, которые представляют собой объект управления. При этом в действие вступают такие стимулы, как заработная плата, премии, льготы и др. Данная группа методов управления направлена на экономно расходование ресурсов, повышение качества и конкурентоспособности товаров и услуг, инфраструктуры; производной их является оптимизация управленческого решения и мотивация персонала на его реализацию;

– социально-психологическое управление, которое характеризуется использованием методов убеждения, морального и нравственного воздействия на трудовые коллективы и отдельных работников.

На железнодорожном транспорте, как и в других системах, различные группы методов применяются на различных уровнях иерархии управления. Например, административное управление характерно, в основном, на высшем и среднем уровне управления, экономическое может применяться на всех уровнях, однако, на высших уровнях управления его воздействие оказывается обычно слабее, чем на более низких, наконец, социально-психологическое управление применяется на низких уровнях управления внутри небольших трудовых коллективов.

Управление затратами, как и любым другим объектом, подразумевает выполнение субъектами управления следующих функций:

– **экономический анализ**, который всегда предшествует выработке управленческих решений, управляющих воздействий и способствует обоснованию; в ходе экономического анализа затрат на предприятиях железнодорожного транспорта обычно применяются методы сравнения факторный анализ, индексный метод, метод цепных подстановок, элиминирования, применение которых обычно служит для установления влияния затрат изменения различных технических показателей, а также экономико-математические методы анализа. В современных условиях очень важно обеспечить качественный анализ причин изменения затрат предприятия отклонений от запланированных величин;

– **прогнозирование**, представляющее собой построение моделей прогнозирования экономических процессов и влияющих на них условий; прогнозы

лит инструментом оценки возможных результатов и последствий принимаемых управленческих решений;

- **планирование**, т. е. установление будущего состояния управляемого объекта, путей и способов достижения этого состояния и необходимых для этого ресурсов;

- **организация (координация)**, сущность которой состоит в упорядочении, согласовании, регламентации действий работников и предприятий, осуществляющих совместную деятельность, при этом важно уделять больше внимания запросам управления людьми и контролю за внешним окружением предприятия;

- **мотивация (стимулирование)** заключается в материальном и моральном поощрении работников, трудовых коллективов с целью повышения результативности их деятельности;

- **учет** – документальная фиксация материального и финансового состояния объекта управления;

- **контроль** представляет собой активное слежение за исполнением принятых управленческих решений. Реализует обратную связь в управлении. На данный момент для предприятий железной дороги очень важно обеспечить расширение контроля из формальной констатации сделанного в многосторонний процесс обсуждения достигнутых результатов, приводящий к практическим мерам по принятию решений на основе полученных оценок;

- **адаптивное регулирование** есть текущее, практически непрерывное воздействие субъекта управления на объект, обусловленное возникновением ситуаций, внешних условий, которые не были учтены в прогнозах, планах, программах.

В качестве основной функции управления принято выделять планирование, так как оно определяет цели на определенную перспективу, способы их реализации и обеспечения ресурсами. В связи с этим в данной работе именно методам планирования затрат уделяется особое внимание.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Дочинцов С. М. Отраслевое планирование и управление издержками дороги // *Личности железных дорог*. – 1999 – № 5. – С. 37–44.

2. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов ж.-д. трансп. / Под ред. В. А. Дмитриева – М.: Транспорт, 1996. – 328 с.

3. Шилько А. М. Себестоимость железнодорожных перевозок и пути ее снижения. – М. Транспорт, 1974. – 79 с.

Получено 25.02.2003

УДК 657.22:656.2(476)

В. Г. Хитро

Белорусская железная дорога

В. Г. Гизатуллина, Е. В. Борисенко

Белорусский государственный университет транспорта

ПРАКТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К АНАЛИЗУ ПОВЕДЕНИЯ ЗАТРАТ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В экономическом и социальном развитии Белорусской железной дороги большое значение имеет анализ затрат и выявление резервов их снижения, так как эффективность является одним из основных факторов, определяющим результаты хозяйственной деятельности.

В настоящее время снижение себестоимости услуг и работ, выполняемых предприятиями железнодорожного транспорта, приобретает особую важность. Наряду с иными мероприятиями по повышению эффективности производства, уменьшение затрат во многом определяет прибыльность, финансовую устойчивость и платежеспособность предприятия. Анализ затрат как составным элементом управления, позволяет определить динамику и основные закономерности поведения расходов железной дороги, выявить резервы снижения себестоимости, определить степень использования материальных и трудовых ресурсов, основных фондов.

Несмотря на явную необходимость, анализ долгое время игнорировался специалистами-практиками. И если в начале 90-х годов это не являлось столь необходимым, то сегодня реальность диктует свои правила. Анализ как определяющий этап управления становится обязательным и незаменимым способом исследования динамики поведения затрат, определения степени влияния отдельных элементов на результирующий показатель себестоимости перевозок и выявления резервов ее снижения.

Анализ показателей объема перевозок и приведенных тонно-километров и себестоимости перевозок Белорусской железной дороги за период с 1991 по 2001 годы показал, что в некоторых случаях снижение объема перевозок сопровождается повышением себестоимости (рисунок 1).

Как видно из рисунка 1, с 1991 года было резкое снижение объема перевозок. Это связано с политическими и экономическими изменениями, произошедшими в стране. Развал СССР привел к тому, что объемы выполняемых республикой работ снизились почти вдвое, а следовательно, и умень-

лишь расходы. Даже если допустить, что в переходный период было можно дать объективный анализ происходящим изменениям, то последние пять лет не оставляют сомнения в недостаточно эффективном управлении активами.

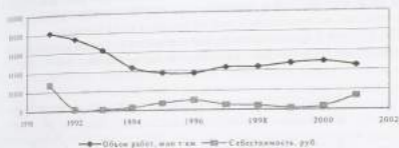


Рисунок 1 - Динамика соотношения объема и себестоимости перевозок

Одним из элементов управления является анализ расходов и себестоимости по отдельным службам дороги, так как общая сумма расходов Белорусской железной дороги состоит из расходов ее отдельных хозяйств. Это позволит определить хозяйства, занимающие наибольший удельный вес в общей сумме затрат, выявить наиболее весомые их элементы, что впоследствии является резервом снижения расходов дороги в целом.

В результате проведенного детального анализа затрат по основным хозяйствам железной дороги за последние пять лет было установлено, что соотношение отдельных составляющих и структуры затрат остается относительно стабильным: доля расходов локомотивного хозяйства составляет 25%; хозяйства пути – 20,7%; вагонного хозяйства – 16,8%; пассажирского – 9,8%; хозяйства сигнализации и связи – 3,7%.

Последующий анализ затрат себестоимости перевозок по элементам (рисунок 2) позволил определить расходы, занимающие значительный удельный вес на железной дороге.

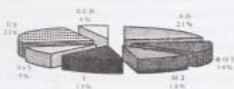


Рисунок 2 - Диаграмма удельных весов элементов затрат в структуре себестоимости

Исследование структуры затрат за последние годы показало, что наи-

большой удельный вес в себестоимости занимают такие элементы: амортизационные и прочие расходы. Это не означает, что оставшиеся элементы, такие как материальные затраты, топливо, электроэнергия, оплата труда, являются объектами исследования для последующего определения путей снижения затрат. Следует отметить, что данный этап анализа поведения затрат позволяет заострить внимание на элементах, которые нуждаются в первоочередном исследовании и поиске резервов по их снижению.

На рисунке 3 представлен график изменения удельной величины общей суммы затрат по основным хозяйствам за последние пять лет.

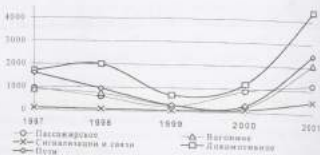


Рисунок 3 – Динамика удельных затрат по основным хозяйствам железной дороги

Удельная величина общей суммы затрат каждого хозяйства рассчитывается, как частное от деления расходов хозяйства на объем перевозок в приведенных тонно-километрах.

Из графика 3 видно, что практически по всем исследуемым хозяйствам расходы возрастают, хотя значительных изменений в объеме выполненной перевозочной работы (которые могли бы оправданно привести к увеличению себестоимости) не происходило. Этот факт лишь еще раз подтверждает упомянутое в начале статьи предположение о недостаточно эффективных мерах, принимаемых дорогой для снижения своих расходов.

Анализ элементов затрат по основным хозяйствам железной дороги за пятилетний период показал, что в основном по каждому транспортному предприятию намечена четкая тенденция к увеличению амортизационных отчислений и прочих расходов (это особо характерно для локомотивной службы и службы пути) и материальных затрат (вагонное хозяйство).

Следует отметить, что такой элемент затрат как амортизация, сложно поддается снижению, особенно на железнодорожном транспорте. Это связано с тем, что наибольший удельный вес в структуре основных фондов, по которым начисляется амортизация, занимает верхнее строение пути (имеющее большой срок полезного использования и внушительные размеры).

средств, направляемые на ремонт). Поэтому внимание нужно обратить на те объекты основных средств, которые относятся к иным классификационным группам. Необходимо проанализировать структуру фондов и реализовать, продать или ликвидировать лишние, неиспользуемые здания, машины, оборудование и др.; более полно использовать производственные мощности, что позволит за счет увеличения объема выполняемых работ снизить себестоимость.

Важным этапом анализа основных средств является анализ правильности отнесения объектов к той или иной амортизационной группе. Это связано с тем, что неправильное определение ставки амортизационных отчислений приводит к искажению информации о фактическом состоянии фондов (увеличение ставки приведет к большей сумме, относимой на себестоимость; занижение — не позволит полностью восстановить стоимость основных средств за период их срока службы). Помимо этого на сегодняшний день законодательство предоставляет субъектам хозяйствования широкий выбор в отношении методов начисления амортизации, что позволяет предприятиям определить наиболее оптимальный в их специфике деятельности.

В целях снижения величины затрат по элементу "прочие" необходим анализ и контроль его составляющих, определение правильности и экономической целесообразности их отнесения на данную статью расходов. Нужно проверить ставки и нормы отнесения страховых взносов; платежей за выбросы загрязняющих веществ; затрат по возмещению вреда, причиненного работниками увечьем, профессиональным заболеванием, связанным с исполнением ими трудовых обязанностей; авторского гонорара; затрат на командировки и представительские расходы; подготовку и переподготовку кадров; плату услуг связи, ВЦ, банков; амортизация нематериальных активов; отчисления в резерв на создание ремонтного фонда хозяйства пути.

Для сокращения расходов на материалы (включая топливо и электроэнергию) и заработную плату следует повышать уровень производительности труда за счет снижения трудоемкости работ, сокращения простоев, внедрения новой техники и технологии, пересмотреть организацию труда в соответствии с современными условиями производства; экономно использовать сырье, материалы, электроэнергию, топливо, разрабатывать оптимальные нормы расхода, относимые на себестоимость.

Будет неправильно утверждать, что лишь одного анализа достаточно, чтобы изменить ту или иную хозяйственную ситуацию, но именно анализ, являясь определяющим этапом управления, позволяет определить объекты сокращения управления, а в нашем случае определить резервы снижения себестоимости. В конечном итоге (при правильном использовании результатов анализа) это позволит повысить эффективность деятельности предприятий железнодорожного транспорта, а следовательно, в целом увеличить прибыль, получаемую дорогой.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Журавель А.И. Себестоимость железнодорожных перевозок. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2000. – 304 с.
- 2 Ковалев В.В., Волкова О.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. М.: Проспект, 2001. – 424 с.
- 3 Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности. – М.: Институт научных знаний, 2000. – 486 с.

Получено 14.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 657.22:656.2(476)

А. П. Грецкий

Белорусская железная дорога

О. В. Дипатова

Белорусский государственный университет транспорта

ПЛАНИРОВАНИЕ РАСХОДОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО ПЕРЕВОЗКАМ

В современных экономических условиях планирование расходов по основной и вспомогательной деятельности должно осуществляться на предприятиях и структурными подразделениями дороги. Выбранная методика планирования должна способствовать снижению затрат на единицу перевозок (руб/услуг).

Эффективность хозяйственной деятельности любого предприятия зависит от качества управления, одной из функций которого является планирование. Планирование на железной дороге должно способствовать росту объема перевозок, качественному удовлетворению потребностей народного хозяйства в перевозках грузов и пассажиров, развитию конкурентоспособности отрасли, а также обеспечивать полный учет расходов всех структурных подразделений железной дороги, выявлять резервы их снижения и повышения эффективности производства.

Планирование расходов железной дороги должно базироваться на определенных принципах, способствовать их сокращению в отрасли и снижению транспортных издержек народного хозяйства и осуществляться на всех уровнях управления, основываясь на сквозном учете, единой информационной

предсказывать в перспективе использование системы мониторинга расходов. В основу планирования расходов должен быть положен нормативный метод, основанный на экономически и технически обоснованных нормах и структурах расходования материальных и трудовых ресурсов.

Планирование текущих затрат осуществляется с целью определения общей величины материальных, трудовых и финансовых ресурсов, необходимых для осуществления перевозочного и производственного процесса и получения прибыли, обеспечивающей удовлетворение социальных нужд колхозов и дальнейшее производственное развитие железной дороги.

Планирование расходов железной дороги целесообразно выполнять в целом по отдельным предприятиям, входящим в ее состав, отдельным видам деятельности (по эксплуатации и подсобно-вспомогательной деятельности) и элементам затрат на основе единой номенклатуры расходов, намечаемых объемов перевозок, работ и услуг, размеров работы и норм использования подвижного состава, потребной численности работников и принимаемых предприятиями форм и систем оплаты труда, намечаемых объемов капитальных вложений и капитального ремонта. Такой порядок планирования обеспечит получение достоверных данных об общей величине расходов и создаст сопоставимую базу экономического расчета и анализа себестоимости перевозок на всех уровнях управления по отраслям хозяйства. Кроме того он позволит обоснованно учитывать влияние изменения объема перевозок на структуру технических средств, потребность в подвижном составе, контингент по отдельным хозяйствам, расширить экономический анализ текущих затрат, более полно определить пути их снижения и выделить расходы по инфраструктуре железнодорожного транспорта. В результате появится возможность более полного отражения влияния объема перевозок при определении уровня провозных платежей клиентам за использование подвижного состава и подвижных устройств, дифференцировав их по объемам заказываемых транспортных услуг.

План по себестоимости перевозок (работ, услуг) является составной частью планов (программ) социально-экономического развития, различного рода бизнес-планов.

Показатели плановой себестоимости используются при формировании планов прибыли, установлении цен, определении экономической эффективности отдельных организационно-технических мероприятий и производства работ, во внутрипроизводственном планировании.

В зависимости от целей планирования, этапов и стадий разработки плана, полноты исходной информации плановая себестоимость продукции может определяться путем укрупненных расчетов изменения базового уровня затрат или детальных расчетов величины затрат по статьям Номенклатуры расходов. Укрупненные расчеты производятся при разработке перспективных бизнес-планов, на стадии составления проекта годового плана.

Планирование эксплуатационных расходов осуществляется по хозяйствам и элементам затрат, а на уровне структурных подразделений — еще по статьям расходов в соответствии с Номенклатурой расходов основной деятельности железных дорог, которая является общей базой для планирования.

При разработке плана расходов в качестве информационной базы используются плановые величины объема перевозок, грузооборота и пассажирооборота, количественных и качественных показателей работы и парки подвижного состава. Определение этих показателей на железной дороге осуществляется экономической службой совместно со службами перевозок, локомотивной и пассажирской с учетом предложений отделений дорог и структурных подразделений.

Основными регламентирующими документами для планирования расходов по элементам затрат являются: Основные положения по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), нормы расходов всех видов ресурсов (трудовых, материальных и финансовых).

Планирование расходов каждого хозяйствующего субъекта, в том числе железной дороги, и ее структурных подразделений, осуществляется в элементном разрезе: материальные затраты (в т.ч. топливо и электроэнергия, оплата труда, отчисления на социальные нужды, амортизационные отчисления, прочие расходы).

При планировании расходов на материалы в практике хозяйствующих предприятий железной дороги используются три способа определения величин:

— по объему выпускаемой продукции V и норме расхода материала на единицу выпускаемой продукции (n_1). Величина расходов на материалы рассчитывается следующим образом:

$$P_M = V n_1 C_{ед}$$

где $C_{ед}$ — цена за единицу материала, руб.

На железной дороге таким способом планируются материалы и запчасти для ремонта подвижного состава;

— по количеству обслуживаемых объектов (N) и норме расхода на один объект n_2 .

$$P_M = N n_2 C_{ед}$$

На железной дороге таким способом планируются и определяются расходы на материалы по текущему содержанию устройства СЦБ и связи, пути, основных сооружений;

— по количеству работающих ($Ч$) и норме расхода на одного человека. Так планируются расходы на спенолежду, расходы по охране труда, санитарии, спецпитанию работающих на вредных производствах.

$$P_{\text{н}} = 4 \sum_{i=1}^n L_{\text{н}i}$$

Из затрат транспорта в составе материальных затрат значительную долю составляет расходы на топливо и электроэнергию, которые являются основным процессом для передвижения подвижного состава и других производственных целей.

Из затрат на расходы на топливо и электроэнергию рассчитываются нормы и объема топливно-энергетической работы брутто, выполненной тепловыми и электрической тягой, электро- и дизельлокомотивами, локомотивами, вагонами на 10 тыс. топливно-энергетическим брутто и цена 1 туслов. единицы с соответствующей индексацией.

Нормы на 100 поездок (передвижение подвижного состава) можно усреднить следующим образом:

$$\text{топливо} - T = \frac{\sigma_{\text{н}} \sum_{i=1}^n L_{\text{н}i}}{10000}$$

$$\text{электроэнергия} - Э = \frac{\sigma_{\text{э}} \sum_{i=1}^n L_{\text{н}i}}{10000}$$

где $\sigma_{\text{н}}$ - соответственно норма расхода топлива, кг, и электроэнергия, кВт·ч, на измеритель 10000 т-км брутто;

$\sum L_{\text{н}i}$ - объем работы, т-км брутто.

Нормы топлива и электроэнергии на прочие производственные цели могут определяться двумя способами.

Первый способ, применяемый для планирования на верхнем уровне, состоит в анализе базисного уровня затрат и расчета их изменения в планируемом периоде.

Второй способ заключается в прямом расчете потребности в электроэнергии и расходах топлива, исходя из количества энергопотребляющих объектов их мощности, продолжительности или объема работы, норм расхода ресурсов и цены их единицы. Потребность в топливе и электроэнергии рассчитывается в соответствии с нормативно-методическими материалами отраслевых служб дорог.

Планирование фонда оплаты труда осуществляется исходя из динамики численности персонала, занятого на перевозках и среднемесячного заработка. Численность работников по перевозкам на железной дороге рассчитывается на основе планового объема перевозок, показателей работы подвижного состава, а также программы деповского ремонта вагонов, установленной железной дорогой.

Расходы на оплату труда могут быть рассчитаны исходя:

1) из численности работников;

$$OT = Ч C_1 \cdot 12,$$

где Ч – численность работников;

C_1 – среднемесячная зарплата, руб.;

12 – количество месяцев в году;

2) объема работы и нормы расхода оплаты труда на единицу объема

$$OT = V \cdot n_{от},$$

где V – объем работы;

$n_{от}$ – норма расхода оплаты труда на единицу объема.

Отчисления на социальные нужды планируются по установленным законодательством нормам страховых взносов, выраженным в процентах к заработной плате работников, включаемой в налогооблагаемую базу, за исключением перевозок (работ, услуг), кроме тех видов оплаты, на которые страховые взносы не начисляются. Отчисления на социальные нужды планируются стандартно на каждом предприятии исходя из установленного норматива отчислений и величины фонда оплаты труда.

Сумма амортизационных отчислений планируется исходя из средней стоимости основных средств и норм отчислений на полное восстановление основных средств.

Исходными данными для определения амортизационных отчислений являются данные о наличии основных фондов на начало планируемого периода и их структура по важнейшим видам и группам основных фондов, а также данные о намечаемом их поступлении и выбытии:

$$A = C_{ос} / T_{ст} \text{ или } A = C_{ос} \cdot k_{ам} / 100,$$

где $C_{ос}$ – среднегодовая стоимость основных средств;

$T_{ст}$ – срок службы (по паспортным данным);

$k_{ам}$ – норма амортизационных отчислений.

Расчитанные таким образом величины амортизационных отчислений представляют собой равномерный способ перенесения стоимости объекта средства в расходы по производству.

Нелинейный способ начисления амортизации заключается в неравномерном (по годам) начислении организацией амортизации в течение срока полезного использования объекта основных средств или нематериальных активов.

При нелинейном способе годовая сумма амортизационных отчислений рассчитывается методом суммы чисел лет либо методом уменьшаемого остатка с коэффициентом ускорения до 2,5 раза. Нормы начисления амортизации в первом и каждом из последующих лет срока полезного использования объекта могут быть различными.

Прочие расходы планируются на основе анализа их величины и структуры.

такий период с учетом изменений, которые ожидаются в планируемом периоде. Затраты, относимые Номенклатурой расходов к непроизводительным, также предусматриваться не должны.

Достоинством применяемого в настоящее время метода планирования материальных расходов по элементам затрат является достаточно высокая точность полученных плановых показателей. Однако данная методика имеет следующие недостатки: большой объем счетной работы, сложность этого планирования в условиях верхнего звена управления при включении большого числа подразделений и предприятий; получаемая в результате расчета информация является недостаточно оперативной, и, кроме того, применяемая не может быть использована в аналитических целях, так как факты и полученные показатели являются в высшей степени усредненными. Более рекомендуемый метод планирования целесообразно использовать в нижних звенах управления, где данные более точные и аналитика является приближенной к практике.

Кроме метода планирования, основанного на поэлементном планировании затрат в практике хозяйствования могут использоваться способы прямого счета и сравнения, метод планирования на основе смет, а также метод планирования по нормам расхода для отраслевых хозяйств.

Для планирования затрат данным методом можно использовать несколько способов.

Способ прямого счета применяется в тех случаях, когда известна планируемая либо прогнозируемая величина изменения объема работы предприятий. В этом случае дополнительное количество ресурсов, вовлекаемых в производственный оборот или исключаемых из него можно определить по формуле:

$$ДР = Р \uparrow ВП \cdot У_{р(пл(возм))} \text{ или } ДР = \frac{Р \uparrow ВП}{РО_{пл(возм)}}$$

ДР — дополнительное количество ресурсов, вовлекаемых или высвобождаемых из оборота предприятия;

$Р \uparrow ВП$ — планируемая либо прогнозируемая величина изменения объема работы предприятий;

$У_{р(пл(возм))}$ — плановая или возможная норма расхода ресурса на единицу объема работы;

$РО_{пл(возм)}$ — плановая (возможная) ресурсоотдача, т.е. материалоотдача, фондотдача, производительность труда и т.д.

Аналогичным образом можно определить планируемую величину ресурсов в том случае, когда известно планируемое изменение уровня ресурсоотдачи, например, в результате внедрения новой техники, технологии производства или изменения качества используемых ресурсов и т.д.

Способ сравнения применяется в тех случаях, когда в качестве базовой величины для планирования используют фактические показатели использо-

вания ресурсов за прошедший период. В этом случае планируемый объем необходимого ресурса будет определяться путем умножения фактически достигнутого уровня затрат за предыдущий период на планируемый коэффициент роста либо снижения объема работы предприятий.

$$P_{пл} = P_{ф} \cdot K_{ВП}$$

где $P_{пл}$ — уровень ресурса, необходимого для обеспечения планируемого объема работы предприятия;

$P_{ф}$ — фактический уровень ресурса, использованный в предыдущем периоде;

$K_{ВП}$ — планируемый коэффициент роста либо снижения объема работы предприятий.

Метод сравнения в отличие от метода прямого счета позволяет определять не только величину необходимого в будущем какого-либо конкретного ресурса, но и величину затрат всех видов ресурсов в совокупности.

Как разновидность данного метода на железной дороге планирование расходов могут быть определены с учетом классификации расходов на зависящие и независящие от изменения объема перевозок. В этом случае плановые величины расходов будут определяться по формуле:

$$P_{пл} = P_{завис} \cdot K_{ВП} + P_{независ}$$

где $P_{завис}$ — величина расходов, зависящих от изменения объема перевозок;

$P_{независ}$ — величина расходов, независящих от изменения объема перевозок.

Метод планирования на основе смет основан на традиционных приемах разработки смет за базу принимается либо смета предыдущего года, либо достигнутый за прошлый период уровень производства, затрат и расходов. Далее определяются факторы, которые могут повлиять на изменение финансовых показателей и, прежде всего, издержек производства в планируемом периоде, и с учетом воздействия этих факторов корректируются данные прошлого периода или уровень фактически достигнутых показателей. В этом могут использоваться предварительно разработанные коэффициенты влияния различных факторов (чаще всего в процентах изменения затрат на 1% изменения значения факторного признака) или укрупненные нормы затрат.

Степень точности такого планирования зависит от числа учитываемых факторов. Применение же большого числа коэффициентов влияния факторов (более трех) для одной и той же группы расходов может привести к существенным искажениям. Возможность ошибки при введении в расчет многих факторов увеличивается в связи с взаимным влиянием факторов друг на друга.

При планировании эксплуатационных расходов на железнодорожном транспорте также используется метод планирования по нормам расходов отраслевых хозяйств, применение которого предполагает наличие установленных норм и лимитов эксплуатационных расходов, установленных

случаях, которые разрабатываются Управлением Белорусской железной дороги.

Данный метод планирования из-за наличия ряда достоинств эффективно применять только на самых высоких уровнях управления для определения конкретных границ расходования средств.

К достоинствам рассматриваемого подхода можно отнести:

- простоту расчета, как норматива, так и плановой величины расходов;
- в ряде хозяйств процесс нормирования опирается на нормы и нормативы, а значит, учитывается степень эффективности использования ресурсов при планировании;
- при разработке нормативов учитывается степень износа основных фондов и интенсивность их использования.

В низших звеньях управления, где точность показателей плана эксплуатационных расходов должна быть достаточно высокой, данный метод нормирования затрат будет иметь ряд недостатков:

1) исходная база для разработки нормативов слишком мала – 1 год и менее;

2) не во всех хозяйствах при планировании учитываются дополнительные факторы, влияющие на рост или снижение расходов;

3) нормативы затрат обобщенные, отсутствует выделение элементов затрат;

4) в большинстве хозяйств не учитывается деление на зависящие от выбора измерителя и независящие расходы, то есть предполагается, что при изменении измерителя должна измениться вся сумма связанных с ним затрат;

5) невозможность раздельного учета индексов роста цен на различные ресурсы;

6) использование по ряду хозяйств большого количества корректирующих коэффициентов, учитывающих различия в условиях работы отраслевых хозяйств, свидетельствует о том, что данные нормативы являются для каждой конкретной отрасли весьма приближенными и не могут быть использованы на практике для расчета конкретных показателей плана эксплуатационных расходов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Кошарин С. А. Управление затратами. – СПб.: Питер, 2001. – 160 с.
- 2 Гилкулович В. Г. Методические указания по калькулированию себестоимости продукции по железной дороге. – Гомель: БелГУТ, 1997. – 142 с.
- 3 Савчик Л. Г. Методические рекомендации по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции (работ, услуг) на промышленных предприятиях. – М., 1992. – 157 с.

Получено 28.02.2003

УДК 656.2.078

Л. В. Козлова

Белорусский государственный университет транспорта

**ПРАВИЛЬНОЕ КАЛЬКУЛИРОВАНИЕ СТОИМОСТИ РАБОТ-
НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ
ДЛЯ РАЦИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ УЧЕТА ЗАТРАТ
НА ПОДСОБНО-ВСПОМОГАТЕЛЬНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ПРЕДПРИЯТИЙ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Рассмотрена действующая практика калькулирования стоимости работ (услуг) подсобно-вспомогательной деятельности структурными подразделениями белорусской железной дороги.

В современных условиях хозяйствования важное значение приобретает научно обоснованная и рационально организованная система учета затрат. Одной из приоритетных составляющих методологической основы организации учета затрат является калькулирование стоимости продукции (работ, услуг).

Процесс калькуляции стоимости работ (услуг) включает расчет составляющих: себестоимость, прибыль, налоги. Основными документами для расчета цен на продукцию и услуги структурных подразделений БелЖД являются Положение "О порядке формирования и применения цен и тарифов" № 43 от 22.04.1999 г., дополнения к нему и Положение "О формировании предельных цен (тарифов) на бытовые услуги, оказываемые населению" № 79 от 22.07.1999 г.

Основным структурным элементом цены выступает себестоимость продукции (работ, услуг), которая представляет собой стоимостную оценку используемых в процессе производства продукции природных ресурсов, сырья, материалов, топлива, энергии, основных фондов, нематериальных активов, а также другие затраты на ее производство и реализацию.

Включение затрат в себестоимость продукции (товаров, работ, услуг) производится в соответствии с Основными положениями по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), отраслевыми особенностями состава затрат, отраслевыми методическими рекомендациями по вопросам планирования, учета и калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг), утверждаемыми соответствующими отраслевыми министерствами, объединениями, подчиненными правительству РБ.

На предприятиях Белорусской железной дороги предусмотрена

расхода затрат в соответствии с их экономическим содержанием по следующим 7 элементам:

- 1) расходы на оплату труда;
- 2) отчисления на социальные нужды;
- 3) материалы;
- 4) топливо;
- 5) электроэнергия;
- 6) амортизация основных фондов;
- 7) прочие затраты.

Важным элементом цены является прибыль, которая представляет собой форму чистого дохода, категорию расширенного воспроизводства. Она необходима для развития производства и материального стимулирования на предприятии, а также является важным источником формирования доходной части бюджета.

Косвенные налоги устанавливаются государством с учетом общественных потребностей и непосредственно увеличивают цену.

В соответствии с законом "О бюджете республики Беларусь на 2002 год" установлена следующая очередность включения в оптовую цену (тарифы) на товары (работы, услуги) сумм налогов, сборов и отчислений, уплачиваемых в соответствии с законодательными актами РБ из выручки от реализации товаров (работ, услуг):

- акцизы для подакцизных товаров;
- целевые сборы в местные целевые бюджетные фонды. В 2002 г. они включают отчисления в фонд стабилизации экономики производителей сельскохозяйственной продукции и продовольствия, жилищно-инвестиционные фонды (для привлечения дополнительных средств на строительство жилья) и целевой сбор на финансирование расходов, связанных с содержанием и ремонтом жилищного фонда;
- отчисления в республиканский целевой бюджетный фонд. В 2002 г. в состав отчислений в республиканский фонд входят отчисления в фонд поддержки производителей сельскохозяйственной продукции, продовольствия и аграрной науки и отчисления средств пользователями автомобильных дорог в дорожные фонды;
- налог с продаж автомобильного топлива;
- налог на добавленную стоимость.

НИЛ ЭАМБНУ БелГУТа был проведен анализ действующей практики калькулирования стоимости работ (услуг) подсобно-вспомогательной деятельности структурными подразделениями Гомельского отделения Белорусской железной дороги.

Были проанализированы калькуляции 9 структурных подразделений (МЧ, НГЧ, ВЧД, ТЧ, ПЧД, ПЧ, ДОП, ШЧ, Автобаза) на различные виды продукции (работ, услуг). Перечень проанализированных калькуляций в разрезе структурных подразделений представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Виды проанализированных калькуляций

Структурное подразделение	Наименование продукции (работ, услуг)
Механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ (МЧ)	Погрузка, выгрузка из крытого вагона (автомобиль) то- упаковочных грузов в кнгах, мешках, ящиках
	Переработка 1 тонны навалочного груза
	Переработка 1 тонны тяжеловесных грузов козками сн- ми
	Контейнеро-операции универсальных контейнеров
	Стоимость 1 часа работы автомобиля
Дистанция гражданских сооружений (НЧ)	Изготовление строп
	Изготовление штакетного забора
	Изготовление пиллуса
Вагонное депо (ВЧД)	Изготовление доски обрешной строганной
	Дверной блок
	1 час работы трактора
	Изготовление вагонки
Локомотивное де- по (ГЧ)	ТО-1 грузового вагона (для сторонней организации)
	Ремонт тепловоза
	Техническое обслуживание тепловоза с реостатом
	Ремонт КМБ
	Работа крана
	Работа тепловоза
	Обработка битумной антикорстены
Изготовление рамы для ворот	
Дистанция защит- ных лесонасажде- ний (ПЧД)	Доска обрешная
	Заготовка круглого леса
	1 ч и 1 км автомашинны
Дистанция пути (ПЧ)	Текущее содержание пути (для сторонних организаций)
	Транспортные услуги на автомобиль
Дирекция по об- служиванию пас- сажиров (ДОП)	Стирка белья
	Подогреватель
Дистанция сигна- лизации и связи (ШЧ)	Техническое обслуживание переезда польездного пути
	Работа автомобиля
	Работа трактора
Автобаза	Транспортные услуги на автобус
	Транспортные услуги на автомобиле различных марок

Анализ калькуляций показал, что при расчетах цен на оказываемые ра- ты (услуги) все предприятия используют методику, основывающуюся на элементном расчете затрат.

При этом только часть структурных подразделений дают экономическое пояснение величии полученных затрат по каждому элементу, так:

1) при расчете средств на оплату труда указывается:

- тарифная ставка I разряда, разряд, количество работников (автобаза, ВЧД);

- численность, оклад (тарифная ставка), размер доплат (ШЧ, ПЧ, ПЧЛ, МЧ);

- трудоемкость и часовая ставка (ТЧ);

2) по материальным ресурсам указывается расход и цена (ШЧ, НГЧ, ДОП, ВЧД, ТЧ), но не конкретизируется норма расхода на единицу работы;

3) по топливу также указывается только общий расход и цена (ТЧ);

4) по электроэнергии - расход и цена (ШЧ, НГЧ, ДОП, ВЧД, ПЧЛ, МЧ).

Отдельный расчет затрат амортизационных отчислений не показывает ни одно предприятие, кроме автобазы, ВЧД и МЧ, рассматривая эти расходы как общепроизводственные и общехозяйственные. Хотя многие предприятия могут учесть затраты этого элемента расходов и отнести их к прямым расходам.

Кроме прямых расходов в затраты (себестоимость) работ и услуг включаются общепроизводственные и общехозяйственные расходы, так называемые накладные расходы. Методически неправильный выбранный способ распределения накладных расходов может дать неверные значения себестоимости.

Распределение накладных расходов структурными подразделениями осуществляется пропорционально только заработной плате работников, либо занятых в эксплуатации, либо производственных, что не верно. Во-первых, к накладным расходам относится также заработная плата инженерно-технических работников и работников, занятых подсобно-вспомогательной деятельностью. Во-вторых, в общей сумме накладных расходов расходы, зависящие от оплаты труда (или контингента), занимают 36,7 %.

При расчете стоимости выполненных работ (оказанных услуг) структурные подразделения зачисляют прибыль в размере 30 % от себестоимости. На некоторых предприятиях (НГЧ, ВЧД, ТЧ, ПЧ) при установлении величины рентабельности используется дифференцированный подход в зависимости от того, кому выполняется работа (оказывается услуга). При выполнении работ:

- работникам своего предприятия размер прибыли составляет от 0 до 5 %;
- предприятиям, входящим в состав Бел. ж. д., - от 10 % до 15 %;
- сторонним предприятиям и организациям - от 20 % до 30 %.

Дальнейший анализ калькуляций различных видов работ показал, что налоги, включаемые в себестоимость продукции, (кроме налогов от фонда оплаты труда (ФОТ)) учитываются, как и положено, в числе общехозяйственных расходов (ст. 504-506 Номенклатуры расходов) и отдельно в калькуляции не отражаются.

Согласно Номенклатуре расходов по основной деятельности Белорусской железной дороги отчисления от ФОТ учитываются среди расходов, основных общих для всех отраслей хозяйства железных дорог (ст. 459). Поэтому во избежание повторного их начисления эти отчисления не должны отдель-

но включаться в себестоимость продукции (работ, услуг). Однако для определения порядка калькулирования себестоимости по элементам затрат (необходимых для этого элементов) отчисления на соображения выделенной общей суммы накладных расходов и записываются в элемент "Отчисления на специальные нужды". При распределении всей суммы накладных расходов между различными видами произведенной продукции (выполненных работ, оказанных услуг) величины этих отчислений вычитаются из суммы расходов основных общих для всех отраслей хозяйства железных дорог.

Из анализируемых примеров калькулирования непонятно, по каким учитываются расходы материалов: по учетной или фактической (с учетом транспортно-заготовительных расходов (ТЗР)).

При расчете расхода материалов по учетной цене транспортными расходами (ст. 456 Номенклатуры расходов), отклонения в стоимости материалов (ст. 805 Номенклатуры расходов), должны относиться на себестоимость продукции (работ, услуг) в составе накладных расходов.

Фактическая цена материалов включает все вышеперечисленные расходы. Поэтому при расчете расхода материалов по фактической цене выделенных транспортных расходов, отклонения в стоимости материалов и расходы хозяйства рабочего снабжения должны быть исключены из накладных расходов, распределяемых между видами продукции (работ, услуг).

В существующей системе калькулирования цены выявлены ошибки начисления налогов. Так в вагонном депо по элементу "Отчисления на специальные нужды" отражаются в одном варианте 36 % от ФОТ, в другом - 100 %. В механизированной дистанции погрузо-разгрузочных работ в себестоимость продукции в некоторых случаях включается налог на топливо в размере 10 % от затрат на топливо.

Таким образом, анализ калькуляционных расчетов в действующей практике хозяйствования структурных подразделений железной дороги требует необходимости разработки единой методики расчета стоимости продукции (работ, услуг) предприятий транспорта, в которой была бы учтена специфика деятельности конкретного предприятия, соблюдены требования законодательных актов, экономически грамотные расчеты затрат и последовательность включения элементов цены.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Номенклатура расходов по основной деятельности Белорусской железной дороги. - Мн., 2001. - 140 с.
- 2 Миталхович А. П., Белый Н. П. Калькуляция себестоимости продукции. Учеб. для вузов. - Мн.: ООО "Мисанта", 1999. - 199 с.
- 3 Шульга А. М., Снехова Н. Г. Себестоимость железнодорожных перевозок. Учебник для вузов ж.-д. трансп. - М.: Транспорт, 1985. - 279 с.

Получено 12.03.2003

УДК 656.224/.225 003.12

В. Г. Гизатуллина, А. Р. Гизатуллин, В. В. Фоменко
Белорусский государственный университет транспорта

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МЕТОДИКИ РАСЧЕТА СЕБЕСТОИМОСТИ ВИДОВ ПЕРЕВОЗОК

Рассмотрены основные направления совершенствования методики расчета себестоимости по видам перевозок. Дана последовательность выполнения расчетов себестоимости перевозок.

Железная дорога и ее предприятия осуществляют перемещение грузов и пассажиров, которые выполняются по двум различным технологиям процесса перевозок.

Технологические особенности перевозочного процесса приводят к тому, что себестоимость перевозок грузов и пассажиров неодинакова. В среднем по дороге себестоимость пассажирских перевозок почти в 2 раза больше, чем грузовых, а по отделениям дорог эти колебания выше.

Себестоимость 1 тонно-километра грузовых перевозок и 1 пассажиро-километра пассажирских перевозок рассчитывается при составлении квартальных и годовых отчетов дороги и ее отделений.

В основу расчета берутся расходы железной дороги (или отделения) по отдельным статьям номенклатуры расходов (ф. 69-жел). Они делятся на две группы: расходы, относящиеся на грузовые перевозки, и расходы, относящиеся на пассажирские перевозки. При этом к расходам, связанным с пассажирскими перевозками, относятся расходы по перевозке багажа и почты.

Для расчета себестоимости отдельно грузовых и пассажирских перевозок поочередно рассматриваются все статьи основных расходов и в зависимости от их характера или целиком относятся на определенный вид перевозок или распределяются между ними в соответствующей доле. Основные распределяемые и накладные (общехозяйственные) расходы относят на виды перевозок в целом по отдельным службам исходя из распределения основных расходов.

В общей сумме расходов железной дороги сравнительно небольшая их часть непосредственно относится на один из видов перевозок, большинство же расходов связано с выполнением и пассажирских, и грузовых перевозок.

Необходимо наиболее объективно определять долю расходов, связанных с каждым видом перевозок. Решение этой задачи основывается на связи каждой статьи расходов с определенным измерителем, так как при распреде-

легкие расходы важен правильный выбор измерителей, пропорциональным которым можно распределить расходы по видам перевозок.

Применяемые при калькуляции себестоимости перевозок пассажи- ров принципы распределения отдельных затрат по видам перевозок имеют характер работ, расходы по которым учитываются в той или иной степени.

В настоящее время применяются три основных способа распределения расходов:

- часть расходов непосредственно относят на перевозки пассажиров и грузов (это прямые расходы);

- часть расходов распределяют на перевозки пассажиров, багажа и грузов пропорционально соответствующим измерителям;

- часть расходов относят на перевозки пассажиров и грузов пропорционально ранее распределенным затратам.

Из всех статей расходов выделяют прямые расходы, которые относятся непосредственно или на пассажирские, или на грузовые перевозки. К группе, определяемую методом прямого учета, по действующей методике включается значительная часть производственных расходов - приблизительно 45 % их общей суммы. Это расходы пассажирского хозяйства, затраты на коммерческую работу, расходы по моторвагонной тяге и движению, осмотру, амортизации, текущему и деловскому ремонтам пассажирских и грузовых вагонов, текущему ремонту, осмотру и эксплуатации движущихся в грузовом движении; расходы, связанные с работой вагонов в пассажирском движении, по сопровождению поездов пассажирского движения, сборных поездов; маневровой работе на грузовых и сортировочных станциях, ремонту зданий и сооружений грузового и пассажирского хозяйства и некоторые другие.

При распределении расходов необходимо иметь в виду, что в пассажирских поездах иногда включаются грузовые вагоны, т.е. выполняются перевозки грузов. Относительная величина таких перевозок на отдельных участках незначительна и большого влияния на себестоимость перевозок пассажиров не оказывает. Если же объем грузовых перевозок в пассажирских поездах превышает 1,5 % общей величины тонно-километров в пассажирском движении, то расходы по обслуживанию таких поездов распределяются по видам перевозок пропорционально тонно-километрам в грузовых и пассажирских перевозках.

Большая группа производственных расходов отраслевого хозяйства распределяется по видам перевозок по второму способу - пропорционально специально выбранным измерителям (косвенные или интегрированные расходы). К косвенным (интегрированным) затратам на перевозки относятся затраты по хозяйствам дороги, которые образованы при эксплуатации подвижного состава и технических устройств как для выполнения грузовых и пассажирских перевозок.

Интегрированные расходы по отраслевым звеньям дороги распределяются на грузовые и пассажирские перевозки с учетом величины измерителей работы каждого хозяйства. Основными измерителями для распределения расходов являются локомотивно-километры во главе поездов и одновозном следовании, локомотивно-километры брутто, маневровые локомотивно-часы. По результатам такого распределения суммируются общие расходы по каждому виду перевозок.

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

Сложность в проведении расчетных операций по нахождению величин показателей себестоимости перевозок вызвана двумя причинами:

- огромным перечнем статей расходов, формирующих себестоимость перевозок (533 статьи Номенклатуры расходов) и спецификой формирования главного отчета о расходах по перевозкам — ф. 69-жел.;

- отсутствием в отчетности железной дороги данных о количественных и качественных показателях работы подвижного состава в соответствии с видами выполняемых перевозок, и как следствие, необходимость использования расчетных показателей для распределения расходов, что снижает точность рассчитываемых величин себестоимости по видам перевозок.

Устранение первой причины практически невозможно. Особенность технологического процесса выполнения перевозочного процесса предопределяет участие отраслевых предприятий, каждое из которых осуществляет свой, определенный технологией, перечень работ, учет расходов по которым ведется на соответствующей статье затрат. Как уже было сказано выше, расходы, связанные с перевозочным процессом, планируются и учитываются по статьям затрат в соответствии с Номенклатурой расходов железной дороги, которая включает 533 статьи.

Устранение второй причины возможно. Именно в этом направлении и работают ученые, занимающиеся управлением затрат по железным дорогам. Поиск простых и доступных методов распределения расходов по видам перевозок или организация учета затрат в соответствии с видами выполняемых перевозок. Именно два эти направления научных исследований позволяют сделать калькуляционные расчеты в методическом плане более простыми и доступными.

Исследования и внедрение результатов исследований по поиску оптимальных вариантов калькуляционных расчетов связаны как с упрощением методики распределения расходов, так и с приведением организации первичного учета затрат в соответствие с видами выполняемых перевозок, кроме того идет поиск и создание информационных технологий обработки данных и проведения расчетов (рисунок 1).

Основные направления совершенствования методики расчета себестоимости по видам перевозок

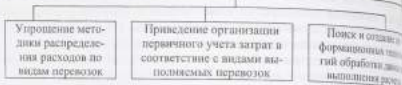


Рисунок 1 – Направления научных исследований по совершенствованию калькуляционных расчетов себестоимости по видам перевозок

Исследования первой группы – "Упрощение методики распределения расходов по видам перевозок" – связаны с формированием оптимальной системы измерителей для распределения косвенных расходов.

На любом производстве, а особенно на железной дороге, есть затраты, которые связаны с выпуском всех видов продукции и при определении себестоимости конкретной продукции косвенным путем (специальными выбранными методами) распределяются.

Для железной дороги, где в общей сумме затрат расходы на содержание инфраструктуры велики (примерно 50 % всех расходов по перевозкам), проблема распределения косвенных расходов стоит остро. От точности распределения косвенных расходов зависят впоследствии величины рассчитываемых показателей себестоимости перевозок, а значит и принимаемые управленческие решения не только на самой железной дороге, но и на уровне государственных органов власти.

Формирование оптимальной системы измерителей связано с двумя назначениями:

- наличие показателя в отчетности железной дороги;
- количество показателей, включенных в систему распределения, должно быть как можно минимальным.

Существующая отчетность железной дороги не позволяет достаточно полно создать информационную базу данных для распределения расходов по видам тяги и видам сообщения. Разработанные методики распределения расходов по видам тяги и видам сообщения используют в качестве измерителей для распределения расходов расчетные показатели. В результате точность калькуляционных расчетов снижается, а следовательно, и получаемые величины себестоимости перевозок не отражают реальные затраты на единицу вида перевозок.

В 2002 году на Белорусской железной дороге была апробирована предложенная НИЛ ЭАМБНУ БелГУТа методика расчета себестоимости пассажирских перевозок по видам сообщения. Достоинством предложенной методики является выбор в качестве системы измерителей только показателей,

шла в отчетность, и учет технологических особенностей видов сообщения при распределении расходов каждой статьи отраслевого хозяйства. В результате объем расчетов был сокращен на 50 %, а распределение расходов стало более прозрачным и доступным. И самое главное, полученные результаты более реально отражают удельные затраты по видам сообщения.

Условиями второй группы – "Приведение организации первичного учета затрат в соответствие с видами выполняемых перевозок" – касаются прежде всего формирования детализированной отчетности о затратах по каждому виду перевозок. Следует отметить, что зарождается первичный учет в отраслевых предприятиях, где каждая технологическая операция имеет право на учет, а следовательно, имеет право на существование и организацию аналитического учета каждой технологической операции. Организация детализированного аналитического учета является первейшей необходимостью при управлении затратами. Однако любая детализация – это введение еще дополнительных статей затрат, по которым и осуществляется аналитический учет расходов по перевозкам.

С 2001 года для совершенствования калькулирования себестоимости по видам перевозок (грузовые и пассажирские перевозки) были введены дополнительно статьи расходов в локомотивном хозяйстве, которые отдельно учитывают все виды ремонтов и амортизацию грузовых и пассажирских вагонов. Новая Номенклатура расходов также была разработана и предложена для внедрения НИЛ ЗАМБНУ БелГУТа. В результате детализации первичного учета затрат отдельно по грузовым и отдельно по пассажирским перевозкам Номенклатура расходов расширилась и количество статей возросло с 300 до 533 (таблица 1).

В результате введения новой Номенклатуры удельный вес распределяемых (основных) расходов резко сократился с 80 до 50 %, а, следовательно, показатели себестоимости грузовых и пассажирских перевозок стали более точными и отражающими реальные удельные затраты при перевозке грузов и пассажиров.

Дальнейший этап детализации первичного учета – организация первичного учета затрат по видам сообщения. Технологии перевозочного процесса и оперативный учет выполненных технологических операций позволяют учитывать виды сообщений. Необходимо на уровне отраслевых предприятий повысить детализацию информации по учету затрат в зависимости от вида сообщения. Однако как мы видели выше, любая детализация – это расширение перечня статей затрат и в любом случае увеличение объема вычислений. С другой стороны, любая детализация – это повышение точности получаемых конечных величин.

Таблица 1 – Сравнительная характеристика номенклатур расходов

Хозяйство	Номенклатура расходов, разработанная в 1904 г.	Номенклатура расходов, разработанная 20...
Пассажирское		Хозяйства раздельны Ст. 001-032
Грузовой и коммерческой работы	Хозяйства объединены Ст. 1-36	Ст. 040-060
Перевозок	Расходы не детализированы	Ст. 070-080, в том числе: – прямые расходы, относящиеся на <i>грузовые перевозки</i> – ст. 070, 071 – расходы, распределяемые между <i>грузовыми и пассажирскими перевозками</i> – ст. 072-080
Локомотивное	Ст. 41-114, в том числе: <i>электрическая тяга</i> – ст. 4-69 <i>дизельная тяга</i> – ст. 71-99 <i>паровая тяга</i> – ст. 101-114	Расходы детализированы Ст. 091-225, в том числе: <i>электрическая тяга</i> : – прямые расходы, относящиеся на <i>грузовые перевозки</i> – ст. 091-103 <i>пассажирские перевозки</i> – ст. 108-135 – расходы, распределяемые между <i>грузовыми и пассажирскими перевозками</i> – ст. 137-140 <i>дизельная тяга</i> : – прямые расходы, относящиеся на <i>грузовые перевозки</i> – ст. 153-165 <i>пассажирские перевозки</i> – ст. 168-194 – расходы, распределяемые между <i>грузовыми и пассажирскими перевозками</i> – ст. 195-201 <i>паровая тяга</i> : – прямые расходы, относящиеся на <i>грузовые перевозки</i> – ст. 214 <i>пассажирские перевозки</i> – ст. 215 – расходы, распределяемые между <i>грузовыми и пассажирскими перевозками</i> – ст. 219-225
Вагонное	Ст. 149-179	Расходы детализированы Ст. 230-270, в том числе: – прямые расходы, относящиеся на <i>грузовые перевозки</i> – ст. 230-251 <i>пассажирские перевозки</i> – ст. 252-270
Пути	Ст. 181-204	Расходы детализированы Ст. 314-345, в том числе: – прямые расходы, относящиеся на <i>грузовые перевозки</i> – ст. 314, 315 – расходы, распределяемые между <i>грузовыми и пассажирскими перевозками</i> – ст. 321-345

Приложение таблицы 1

Условно	Номенклатура расходов, разработанная в 1994 г.	Номенклатура расходов, разработанная в 2001 г.
Расходы организаций	Ст. 205-209	Хозяйства объединены Расходы детализированы Ст. 350-365, в том числе: - прямые расходы, относящиеся на <i>грузовые перевозки</i> - ст. 350 <i>пассажирские перевозки</i> - ст. 354
Изготовление и восстановление	Ст. 700-708	- расходы, распределяемые между грузовыми и пассажирскими перевозками - ст. 358-365
Обеспечение связи	Ст. 211-227	Расходы детализированы Ст. 370-400, в том числе: <i>дистанции сигнализации и связи</i> : - прямые расходы, относящиеся на <i>грузовые перевозки</i> - ст. 370 <i>пассажирские перевозки</i> - ст. 375 - расходы, распределяемые между грузовыми и пассажирскими перевозками - ст. 380-395 <i>вычислительная техника</i> - прямые расходы, относящиеся на <i>грузовые перевозки</i> - ст. 396 <i>пассажирские перевозки</i> - ст. 397 - расходы, распределяемые между грузовыми и пассажирскими перевозками - ст. 398-400
Интрафирма в метрополитене	Статьи с 228 по 235	Статьи с 405 по 416

Платью второе и третье направления исследований – "Поиск и создание информационных технологий обработки данных и выполнения расчетов" – взаимосвязаны. Только с помощью прогрессивных информационных технологий можно создать детализированный аналитический учет затрат в соответствии с дифференцированной технологией осуществления видов перевозок, а следовательно, получить детальную и многоплановую информацию о себестоимости по любым видам перевозок.

Совместными усилиями двух научно-исследовательских лабораторий СТТ и ЭМБНУ БелГУТа была разработана и апробирована на Украинских шоссе дорогах система обработки данных и расчета себестоимости видов перевозок и технологических операций. Схема и последовательность выполнения расчетов, а также получаемые показатели себестоимости перевозок отдельных расходов приведены на рисунке 2.



Рисунок 2 – Схема и последовательность выполняемых расчетов

Себестоимость 1 пассажира-км

Себестоимость 1 вагоно-км почтовых вагонов

Себестоимость 1 тонно-км багажных вагонов

Себестоимость 1 пассажира-км при тепловозной тяге

Себестоимость 1 пассажира-км при электрической тяге

Себестоимость 1 пассажира-км при дизель-поездной тяге

Себестоимость 1 пассажира-км при электропоездной тяге

Себестоимость 1 пассажира-км дальнего сообщения (в т.ч. вывоз, транзит)

Себестоимость 1 пассажира-км местного сообщения

Себестоимость 1 пассажира-км пригородного сообщения

Себестоимость начально-конечной операции в расчете на 1 пассажира

Себестоимость движущей операции в расчете на 1 пассажира-км

Себестоимость 1 пассажира-км в части зависящих расходов

Себестоимость 1 пассажира-км в части независящих расходов

Расходная ставка на 1 вагоно-км

Расходная ставка на 1 вагоно-час (в т.ч. в движении)

Расходная ставка на 1 тепловозо-км (электроваго-км)

Расходная ставка на 1 тепловозо-час (электроваго-час)

Расходная ставка на 1 бригадо-час тепловозной (электропоездной) бригады

Расходная ставка на 1 отправленного пассажира

Расходная ставка на 1 секunde-км электровагонов (дизель-поездов)

Расходная ставка на 1 секunde-час электровагонов (дизель-поездов)

Расходная ставка на 1 бригадо-час электрослужбы (дизель-поездов)

Себестоимость 1 тонно-км при тепловозной тяге

Себестоимость 1 тонно-км при электрической тяге

Себестоимость 1 тонно-км негосударственного сообщения (в т.ч. вывоз, транзит)

Себестоимость 1 тонно-км местного сообщения

Себестоимость начально-конечной операции в расчете на 1 тонну

Себестоимость движущей операции в расчете на 1 тонно-км

Себестоимость 1 тонно-км в части зависящих расходов

Себестоимость 1 тонно-км в части независящих расходов

Расходная ставка на 1 вагоно-км

Расходная ставка на 1 вагоно-час

Расходная ставка на 1 тепловозо-км (электроваго-км)

Расходная ставка на 1 тепловозо-час (электроваго-час)

Расходная ставка на 1 бригадо-час тепловозной (электропоездной) бригады

Расходная ставка на 1 отправленного вагона

Расходная ставка на 1 маневровый тепловозо-час (также и для пассажирских перевозок)

Расходная ставка на 1 тонно-км брутто (также и для пассажирских перевозок)

получаемые показатели себестоимости перевозок и удельных расходов

Как видно из схемы, для железной дороги процесс калькулирования себестоимости перевозок длительный и сложный. Однако требования к точности величин показателей себестоимости будут возрастать. Поэтому на временном этапе развития экономики особое внимание следует уделять методике калькулирования себестоимости.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Номенклатура расходов по основной деятельности Белорусской железной дороги. – Мн., 2001. – 140 с.
- 2 Шульга А. М., Сметова Н. Г. Себестоимость железнодорожных перевозок. Учебник для вузов ж.-д. трансп. – М.: Транспорт, 1985. – 279 с.

Получена 12.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 657.471

О. В. Пинатова

Белорусский государственный университет транспорта

НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ И ПОРЯДОК ИХ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ

Порядок распределения накладных расходов во многом обуславливает точность калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг) предприятий народного хозяйства и в т. ч. железнодорожного транспорта.

Деление расходов на основные и накладные служит основой для оценки деятельности подразделений предприятия и тесно связано с процессами планирования, учета, анализа, контроля и регулирования производственной деятельности.

Основные затраты обусловлены самой технологией производства и непосредственно связаны с изготовлением продукции. К ним относятся затраты на сырье и материалы, технологическое топливо и электричество, затраты труда основных производственных рабочих и др.

Накладные затраты – это расходы, связанные с организацией, планированием и обслуживанием процесса производства.

В составе накладных расходов выделяются две группы: общепроизводственные и общехозяйственные (непроизводственные) накладные расходы.

Общепроизводственные накладные расходы – это расходы на организацию, обслуживание и управление в производственных подразделениях.

цехов, производствах, переделах. Назначение, характер и функциональная роль этих затрат связаны непосредственно с производством. В состав общепроизводственных накладных расходов входят расходы на содержание и эксплуатацию оборудования и расходы на управление производством и др.

Расходы на содержание и эксплуатацию оборудования по отношению к производству являются основными, так как без машин и оборудования невозможен процесс производства. Эти расходы, как правило, не могут быть отнесены к прямым затратам на продукцию, производственный процесс, заказ. Например, расходы на профилактические осмотры оборудования, текущий ремонт оборудования. Однако некоторые статьи этих расходов могут быть отнесены к прямым, когда объектом учета является заказ, на выполнение которого полностью задействовано оборудование данного производственного подразделения или участка.

Расходы на управление производством включают в себя расходы на заработную плату производственно-диспетчерского и административно-управленческого аппарата производственных подразделений; затраты на подготовку и организацию производства; амортизацию; расходы на содержание и ремонт зданий, сооружений, инвентаря, используемых для производственных нужд и хранения полуфабрикатов собственного производства; затраты на обеспечение нормальных условий работы, на профориентацию и подготовку кадров и другие расходы на управление производственными подразделениями.

Общим для производственных накладных расходов является то, что обе группы состоят из комплексных статей, возникают в большей степени в производственных подразделениях, планируются и учитываются по местам их возникновения, контролируются бюджетно-сметным методом, распределяются косвенным путем между видами продукции и готовой продукцией и незавершенным производством.

В то же время каждая из рассматриваемых групп состоит из расходов разного экономического содержания. Различия должны определять выбор и обоснование баз распределения затрат и источников возмещения. С этих позиций усиливается значение классификации накладных расходов, которая проводится внутри предприятия.

Общехозяйственные (непроизводственные) накладные расходы вызываются функциями управления, которые по своему характеру, назначению и роли отличаются от производственных функций и функций организации производства. Эти расходы возникают в рамках предприятия.

Действующая номенклатура статей общехозяйственных расходов группирует затраты на осуществление функций подготовки производства, его организации и непосредственно управления. Такое объединение разных по экономическому содержанию затрат осложняет нормирование, планирование, контроль и анализ расходов. Поэтому целесообразно проводить группировку

ровку издержек вначале по их функциональному назначению, а затем по их — по элементам затрат. Выбранное направление классификации затрат позволяет локализовать расходы по местам их возникновения, раскрыть сущность затрат по службам предприятий и создает возможность их распределения и перераспределения.

В международной практике управленческого учета распределение производственных накладных расходов происходит в несколько этапов.

Первый этап — *распределение накладных расходов между основными производственными и обслуживающими подразделениями*. На этом этапе происходит выбор метода, имеющего наиболее тесную причинно-следственную связь с формированием себестоимости.

Распределение должно быть связано с прибылью, полученной каждым подразделением. Для этого составляют накопительные ведомости — отчеты по каждому центру ответственности. В тех случаях, когда центр ответственности состоит из нескольких отделов и подразделений, его разделяют на центры затрат и отчеты составляют по центрам затрат. Затраты относятся непосредственно по тем подразделениям, где они возникли.

Однако часть затрат не представляется возможным отнести к конкретным подразделениям, так как они осуществляются в интересах нескольких подразделений сразу. В таких случаях к каждой статье расхода можно отнести различные базы распределения. Например, для затрат на освещение, воду в качестве базы распределения выступает площадь, а для амортизации машин и оборудования распределяется по балансовой стоимости единицы машины (оборудования), расходы на содержание аппарата управления цехом — по численности работающих.

Конечный результат на этом этапе: расчленение расходов по статьям, распределение затрат, относящихся к конкретным подразделениям, и распределение общих затрат между подразделениями.

На втором этапе происходит *перераспределение накладных расходов между обслуживающими подразделениями на производственные* в соответствии с долей услуг, которую получили подразделения-потребители от обслуживающих подразделений-поставщиков. Например, в ремонтно-механической мастерской регистрируется время по техническому обслуживанию производственных подразделений. Данные затрат времени на проведение работ служат основой для новой оценки услуг ремонтно-механической мастерской, оказанных производственным подразделениям.

Распределение накладных расходов усложняется, когда обслуживающие производства оказывают друг другу взаимные услуги. В таких случаях, как правило, не изменяют механизма распределения, оценивая взаимные услуги по стандартной (нормативной) себестоимости.

Третий этап — *выбор метода и расчет ставок распределения накладных расходов для каждого подразделения*. Основная цель — распределение расходов на заказы и виды продукции, производимые в различных подразде-

них. Здесь выделяют два подхода к распределению:

1 Расчет единой ставки распределения накладных расходов. Ставку распределяют по предприятию в целом, вне зависимости от того, в каких подразделениях выполнялись работы. В таких случаях идет необоснованное перераспределение затрат между подразделениями. Затраты одного подразделения покрываются за счет другого. Целесообразно использовать единую ставку только в производствах с одинаковыми затратами времени на все работы, выполненные во всех подразделениях и относящиеся к одному заказу. Если на эти работы затрачивается разное время, то необходимо вначале установить ставки распределения накладных расходов отдельно по каждому подразделению, чтобы на заказы распределялись фактически соответствующие им накладные расходы.

2 Расчет ставки распределения для каждого подразделения. Общая сумма накладных расходов по отдельным подразделениям делится на базу распределения.

На предприятиях железной дороги в качестве базы распределения чаще всего используется показатель "Прямая заработная плата производственных рабочих". Ставка распределения общих и общехозяйственных расходов определяется как отношение суммы общих и общехозяйственных расходов к общей сумме прямой заработной платы производственных рабочих:

$$\text{Ставка распределения общих и общехозяйственных расходов} = \frac{\text{Сумма общих и общехозяйственных расходов}}{\text{Сумма начисленной прямой заработной платы производственных рабочих}} \cdot 100\%$$

Четвертым, заключительным этапом распределения накладных расходов является *распределение их по видам работ*. По каждому заказу, виду продукции, работ определяется время каждого подразделения, затраченное на выполнение работ по заказу. Полученная величина умножается на рассчитанную ставку распределения накладных расходов для подразделений:

$$\text{Величина накладных расходов, приходящаяся на определенный вид работ} = \text{Количество часов, затраченных подразделением на данный заказ} \times \text{Ставка распределения на подразделение}$$

При выборе метода распределения необходимо исходить из конкретных условий производства, которыми определяется индивидуальная себестоимость изделий; удельного веса каждого вида расходов; связи затрат с объемом продукции.

В отечественной практике распределения накладных расходов выбор базы распределения весьма ограничен. В качестве базы в основном используются: объем работы, заработная плата рабочих, занятых в основном производстве и ранее распределенные расходы, в некоторых случаях – трудозатраты. В зарубежной практике перечень показателей, используемых для рас-

пределах накладных расходов значительно шире.

Сравнительную характеристику методов распределения накладных расходов, применяемых в практике хозяйствования Белорусской железной дороги и на зарубежных предприятиях, рассмотрим в таблице 1.

По данным таблицы видно, что в практике хозяйствования Белорусской железной дороги используется ограниченное количество баз распределения накладных расходов, в то время как в зарубежной практике их гораздо больше. Опыт зарубежных предприятий показывает, что внедрение многообразных баз распределения значительно ускоряет процесс калькулирования себестоимости продукции, работ, услуг и способствует более точным обоснованным расчетам.

Таблица 1 - Сравнительная характеристика методов распределения накладных расходов

Базы распределения накладных расходов	Накладные расходы, распределяемые на Белорусской железной дороге	Накладные расходы, распределяемые на зарубежных предприятиях
Пропорционально объему работ	Расходы по ремонту подвижного состава Расходы по погрузке-выгрузке Расходы по содержанию пути	
Пропорционально общему трудовозатратам	Расходы на оплату труда на совмещенных производствах (по основной и вспомогательной деятельности)	
Пропорционально ранее распределенным расходам	Общехозяйственные расходы	
Пропорционально заработной плате рабочих, занятых на основной деятельности	Расходы общие для всех хозяйств	Основная заработная плата работников занятых во вспомогательном производстве
Пропорционально площади		Арендная плата, расходы на отопление и освещение, страховые платежи
Пропорционально балансовой стоимости единицы машины (оборудования)		Амортизационныечисления
Пропорционально численности работающих		Расходы обслуживающих производств (производственных служб) - столовая

Предложение таблицы 1

Баз распределения накладных расходов	Накладные расходы, распределяемые на Белорусской железной дороге	Накладные расходы, распределяемые на зарубежных предприятиях
Пропорционально доле участия		Расходы обслуживающих подразделений поставщиков
Пропорционально нормированному машинному времени на выполнение работ (станко-часы)		Производственные накладные расходы предприятий с высокой степенью механизации производства
Пропорционально нормированному времени выполнения ручных работ (норма-часы)		Производственные накладные расходы предприятий с высокой долей ручного труда
Пропорционально мощности используемого оборудования		Затраты на энергоснабжение производства
Пропорционально затратам на основные материалы		Затраты на вспомогательные материалы
Пропорционально массе (взв) изделий, материалов, полуфабрикатов		Распределение производственных расходов по видам продукции

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Бардушка М. А. Бухгалтерский управленческий учет. – И.: ИНФРА-М, 1999. – 28 с.
 2 Курнова Т. М. Некоторые вопросы управления производственными затратами на предприятии // Бухгалтерский учет и анализ. – 1999. – № 4. – С. 33–39.

Получено 28.02.2003

УДК 656.224/225.003.12

В. Т. Гизатуллина

Белорусский государственный университет транспорта

РАСЧЕТ ФАКТИЧЕСКОЙ СТОИМОСТИ ВАГОНО-ЧАСА ПРОСТОЯ ТРАНЗИТНОГО ВАГОНА С ПЕРЕРАБОТКОЙ И БЕЗ ПЕРЕРАБОТКИ НА СОРТИРОВОЧНЫХ И ОСНОВНЫХ УЧАСТКОВЫХ СТАНЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассмотрена методика распределения расходов по видам работы и расчета стоимости вагоно-часа простоя транзитного вагона на станции.

Станция – основное линейное предприятие сразу трех хозяйств: пассажирского, грузовой и коммерческой работы, перевозок. В зависимости вида станции объем выполненных ею работ измеряется с помощью следующих показателей:

- пассажирская станция – количество отправленных пассажирских вагонов или количество отправленных пассажиров;
- вокзал – количество отправленных пассажиров;
- сортировочная и участковая станции – количество переработанных отправленных вагонов;
- грузовая станция – количество погруженных тонн грузов;
- станции с большим объемом выгрузки – количество погруженных выгруженных вагонов.

Планирование и учет эксплуатационных расходов любой станции осуществляется по основным статьям в соответствии с действующей Номенклатурой расходов основной деятельности железной дороги. Внутри каждой статьи расходы отражаются по основным элементам затрат: оплата труда, материалы, топливо, электроэнергия и прочие.

Для планирования и учета еще одного элемента расходов – амортизационных отчислений – используются самостоятельные статьи расходов, предназначенные для выделения именно этих расходов.

Исследование и анализ статей Номенклатуры позволяет выделить в три группы затрат, по которым осуществляется учет и планирование расходов станции:

- 1-я группа – основные производственные расходы, специфические для каждого отраслевого предприятия железной дороги;
- 2-я группа – основные расходы, общие для всех хозяйств;
- 3-я группа – общехозяйственные расходы.

К первой группе затрат относятся такие расходы, которые связаны с выполнением станцией своих функциональных обязанностей в общем технологическом процессе выполнения перевозок. Их отличительной особенностью является то, что они будут присущи только данному структурному подразделению и отражают расходы по тем видам работ, которые осуществляет данная станция. Учет данной группы расходов осуществляется на счете 20 "Основное производство".

Ко второй группе затрат относятся расходы, также связанные с производственной деятельностью подразделения, они и характеризуют общие для всех предприятий и хозяйствующих субъектов производственные расходы. Отличительной особенностью расходов данной группы является то, что они будут в каждом подразделении железнодорожного транспорта (каждом отдельном линейном предприятии).

Учет данной группы расходов должен вестись отдельно. Как правило, для этих целей используется бухгалтерский счет 25 "Общепроизводственные расходы". В конце отчетного периода расходы со счета 25 должны быть перенесены на счет 20 и распределены по видам выпускаемой продукции (работ, услуг). Данное теоретическое утверждение определяет, что расходы второй группы при осуществлении калькуляции себестоимости видов работ будут являться косвенными, и требует разработки методических способов приемов для их распределения.

Третья группа расходов характеризует затраты, связанные с организацией и управлением деятельностью каждого структурного подразделения или хозяйствующего субъекта железной дороги. Отличительной особенностью расходов данной группы (как и второй) является то, что они также будут в каждом подразделении.

Учет общехозяйственных расходов осуществляется на одноименном бухгалтерском счете 26 "Общехозяйственные расходы". В конце отчетного периода расходы со счета 26 должны быть списаны на счет 20 и также распределены по видам выпускаемой продукции (выполненным работ, оказанным услуг).

Общехозяйственные расходы при калькулировании себестоимости видов работ всегда являются косвенными и поэтому требуют распределения.

Для оценки результативности хозяйственной деятельности и решения вопросов финансирования станции рассчитывают себестоимость выполненных работ. Как правило расчет себестоимости осуществляется на утвержденные вышестоящей организацией измерители работы – калькуляционные единицы.

В качестве измерителей работы выбираются показатели, отражающие в достаточной степени объем выполненной работы. Так, для сортировочной станции в качестве калькуляционной единицы может выступать измеритель "вагон переработанный и отправленный вагон", для грузовой – "одна погрузочная тонна груза" и т.д.

Себестоимость калькуляционных единиц работы станции определяют делением соответствующей суммы эксплуатационных расходов на величину

измерителя работы – количество переработанных и отправленных вагонов, количество погруженных тонн грузов и т.д.

Первым этапом работы при расчете себестоимости калькуляционных единиц является распределение всех расходов станции на виды выполняемой работы. Для этого из общей величины расходов станции выделяется столько групп расходов, сколько видов работ (а соответственно и калькулируемых единиц) утверждено. Так, например, первая группа – это расходы, связанные с измерителем "переработанные и отправленные вагоны" (для сортировочной работы), вторая группа – это расходы, связанные с измерителем "погруженные тонны груза" (для грузовой работы) и т.д.

При распределении общей суммы расходов станции на группы, связанные с выполнением отдельных видов работ, используются специальные расчетные методы. Предварительно изучается состав расходов, содержащийся в отчетности станции (фрагмент ф. 69-жел, построенный в соответствии с основными статьями Номенклатуры расходов), а также показатели эксплуатационной работы и объема выполненных работ в соответствующих измерителях (согласно установленным калькуляционным единицам).

Следует отметить, что станции являются комплексными, т.е. выполняющими все виды работ с преобладанием основного, по которому их и выделяют либо как грузовые, либо сортировочные, либо пассажирские.

Далее пояснения будут сделаны именно для такой станции, которая выполняет в той или иной степени все виды работ.

Поэтому на первом этапе из общей суммы расходов станции необходимо выделить:

- 1) расходы, связанные с пассажирской работой;
- 2) расходы, связанные с грузовой работой;
- 3) расходы, связанные с сортировочной работой.

Процесс выделения из общих расходов станции затрат, связанных с выполнением отдельных видов работ, называется калькуляцией.

Учитывая сложность группировки затрат, разрабатывается специальная методика распределения:

1) расходы, связанные с пассажирской работой, а к ним относятся статьи пассажирского хозяйства с 001 по 010, распределению не подлежат, а выносятся из отчетных данных и непосредственно увязываются с измерителем пассажирской работы;

2) расходы хозяйства грузовой и коммерческой работы (статья 040-057) относятся на грузовую работу и также распределению не подлежат;

3) расходы хозяйства перевозок связаны с выполнением всех трех видов работ: пассажирской, грузовой и сортировочной (в случае невыделения отдельных статей по приему и маневровой работе с пассажирскими поездами, поэтому они являются косвенными и требуют своего распределения).

Распределение расходов хозяйства перевозок на виды выполняемых работ по станции осуществляется следующим образом.

Расходы по приему и отправлению поездов на грузовых и сортировочных

ных станциях (статья 071) распределяются на два вида работ: грузовую и сортировочную, а расходы по приему и отправлению поездов на остальных станциях (статья 079) распределяют на три вида работ пропорционально принятым и отправленным поездам, т.е. сначала устанавливается количество принятых и отправленных пассажирских поездов, грузовых местных, в составе которых вагоны, следующие под погрузку или выгрузку на данной станции, и транзитных, требующих сортировочной работы. Если сложно выделить названные группы поездов, то в качестве измерителя для распределения расходов данной группы устанавливается количество вагонов. Если на станции не принимаются пассажирские поезда или для этого выделяется самостоятельная статья расходов, то данная группа расходов распределяется только на два вида работы: грузовую и сортировочную.

Имея информацию о количественном показателе, рассчитывается для каждого вида работ соответствующий коэффициент α , представляющий собой впоследствии долю для распределения расходов по приему и отправлению поездов.

Например, рассчитаем указанные коэффициенты для распределения расходов по приему и отправлению поездов, если в качестве измерителя для распределения расходов выступает количество принятых и отправленных поездов. Таких коэффициентов должно быть рассчитано столько, сколько видов работ (калькуляционных единиц) имеют отношение к данной группе расходов. Так как в нашем примере оговорено три вида работ (пассажирская, грузовая и сортировочная), то необходимо произвести расчет и установить три коэффициента (доли) распределения расходов на пассажирскую, грузовую и сортировочную работу. Эти коэффициенты определяют долю распределения расходов по приему и отправлению поездов на каждый из видов калькулируемых работ.

Расходы, связанные с маневровой работой на грузовых и сортировочных станциях (ст. 070), распределяются на два вида работы: грузовую и сортировочную. В качестве измерителя для распределения расходов выступает измеритель — "вагоно-операции". Данный количественный измеритель является расчетным.

На основании его устанавливаются доли (коэффициенты) γ для распределения рассматриваемой статьи затрат (ст. 070) на грузовую и сортировочную работу.

Полученные соотношения измерителя "вагоно-операции" позволяют определить, в какой доле распределить расходы по маневровой работе на два вида калькулируемых работ: грузовую и сортировочную.

Если на станции не выделяются отдельно расходы по маневровой работе с пассажирскими вагонами, то расходы по ст. 077 "Маневровая работа на остальных станциях" должны быть распределены на три вида работ: пассажирская, грузовая и сортировочная. При этом, в состав общей величины измерителя "вагоно-операции" по станции включаются пассажирские вагоны, с которыми были произведены маневровые операции. В данном случае коэффи-

коэффициент приведения для пассажирских вагонов принимается равным 2.

Если расходы по маневровой работе с пассажирскими вагонами учитываются отдельно, то расходы по ст. 077 распределяются аналогично распределению расходов по ст. 070.

Оставшаяся в составе специфических основных расходов станции ст. 070 "Обслуживание зданий и сооружений, содержание оборудования и инвентаря хозяйства перевозок" распределяется на виды работ пропорционально ранее распределенным расходам. Для этого в таблице 1 суммируются ранее распределенные расходы по ст. 070, 071, 077, 079 и устанавливается их доля μ , которая приходится на каждый из трех видов калькулируемых работ: пассажирскую, грузовую и сортировочную. Полученный коэффициент (доля) соотношения распределенных затрат используется для последующего распределения расходов по ст. 080 на пассажирскую, грузовую и сортировочную работы.

Расходы, общие для всех хозяйств, и общехозяйственные распределяются на виды работ (по калькуляционным измерителям работы) пропорционально ранее распределенной заработной плате. Для этих целей рассчитывается коэффициент μ отнесения расходов по оплате труда на каждый вид работы.

Для целей распределения расходов и последующего расчета себестоимости по видам выполняемых работ на станции целесообразно составлять таблицу следующей формы (таблица 1).

После распределения всех расходов станции на виды выполняемой работы можно приступить ко второму этапу расчетов – расчету себестоимости. Для этого эксплуатационные расходы, отнесенные на каждый измеритель, суммируют и делят на величину соответствующего измерителя, получив в итоге себестоимость единицы выполненной работы (1 переработанного отправленного вагона, 1 погруженной тонны, 1 отправленного пассажирского поезда). В таблице 1 по строке 12 рассчитывается себестоимость калькуляционных измерителей, характеризующих выполненные работы на станции.

Выполненные расчеты по распределению расходов (первый этап работ) и расчет себестоимости единиц видов выполняемых работ (второй этап) позволяют перейти к третьему этапу дальнейшей детализации расчетов и получению необходимой информации – себестоимости вагоно-часа прохода транзитного вагона с переработкой и без переработки.

В результате выполненных расчетов из общих расходов станции выделяются расходы, связанные с сортировочной работой. Полученная группа расходов подвергается дальнейшему распределению для получения более детальной информации, а именно:

– какая часть расходов будет связана с транзитными вагонами, подвергающимися переработке;

– какая часть расходов связана с транзитными вагонами без переработки.

Для целей распределения расходов и расчета себестоимости целесообразно составить таблицу следующей формы (таблица 2).

Наименование козлов и стелы тира	Передатчик		Доля общей величины измерителя (в процентах, производится по				Общая сумма расходов, млн руб.				Отображена на виды работ					
	Портал откатыва раскоча или подкатывае измеритель, пробуривающе котурим или распределяется		пославир- скую работу		грунтово- рабому		архитектурно- рабому		в % расказа на оауру тира		в % расказа на оауру тира		в % расказа на оауру тира		в % расказа на оауру тира	
	А	Б	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Статья 077 Маневровая рабо- ты на остальных станциях			Утр	Утр	Уср	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х
Статья 079 Привоз и отвоз легкие поезда по основным стан- циям			а _{тр}	а _{тр}	а _{ср}	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х
Итого распределе- ных расходов, ко- эффициента перекока (сумма строк 3 - 6)						Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х

Статья 080. Служба дежурной и экс- плуатационной и со- блюдения оборудова- ния и автоматики взрывоопасных пере- сек	На все виды работы произво- дительно рас- пределены расхо- ды по строю 7	а		б		в		г		д		е		ж		з	
		а _{тр}	а _{ср}	а _{тр}	а _{ср}	а _{тр}	а _{ср}	а _{тр}	а _{ср}	а _{тр}	а _{ср}	а _{тр}	а _{ср}	а _{тр}	а _{ср}	а _{тр}	а _{ср}
Расходы, общие для всех видов и обслуживания иные расходы завы- шены переводом в строю 7	10																
Холероживание помогите в работ- оправление рас- сварские расхо- ды (посажены) - количество полу- женых (выгружен- ных) тонн грузов - количество пере- рабатывае в от- правлениях, грузо- тис	11																
Себестоимость случае работы (включая акцизного измерителя)	стр 10 стр 11																

Таблица 2 – Калькуляция себестоимости 1 вагоно-часа простоя транзитного вагона с переработкой и без переработки

Наименование статей затрат	Порядок отнесения расходов или наименования измерителей, пропорционально которым они распределяются	Коды строки	Доли общей величины измерителя (в процентах), приходящиеся на:		Общая сумма расходов по сортировочной работе, млн руб	Относится на:	
			транзитный вагон с переработкой	транзитный вагон без переработки		транзитный вагон с переработкой	транзитный вагон без переработки
А	Б	1	2	3	4	5	
Статья 070, 077 Измерочная работа на станциях	Полностью на транзитные вагоны с переработкой	1	100	X	X	-	
Статьи 071, 079 Прямые и опосредованные расходы	Пропорционально количеству транзитных вагонов с переработкой и без переработки	2	$\frac{a}{b+n}$	$\frac{a}{b+n}$	X	X	
Итого распределенных расходов (стр.1 + стр.2)		3		X	X	X	
Остаточные расходы станции по сортировочной работе	Пропорционально ранее распределенным расходам по строке 3	4	$\frac{стр.4, стр.3}{стр.3, стр.3} \cdot (Y \cdot n)$	$\frac{стр.5, стр.3}{стр.3, стр.3} \cdot (Y \cdot n)$	X	X	
ВСЕГО расходов (стр.3 + стр.4)		5		X	X	X	
Вагоно-часы простоя транзитных вагонов: – с переработкой – без переработки		6		-	-	-	
Себестоимость 1 вагоно-часа простоя		7			$\frac{стр.5}{стр.6}$	$\frac{стр.3, стр.5}{стр.6}$	

В таблице 2 указан порядок распределения трех групп расходов, ранее выделенных на сортировочную работу:

- первая группа - это расходы, связанные с маневровой работой (ст. 070, 077). Данная группа расходов относится только на транзитные вагоны с переработкой;

- вторая группа - это расходы, связанные с приемом и отправлением поездов (ст. 071, 079). Расходы второй группы распределяются на транзитные вагоны с переработкой и без переработки пропорционально количеству прошедших через станцию соответствующих типов вагонов;

- третья группа - это остальные расходы (ст. 080, общие для всех хозяйств и общехозяйственные). Данные расходы распределяются пропорционально ранее распределенным первым двум группам расходов.

После распределения трех групп расходов из общих расходов по сортировочной работе появляется возможность выделить расходы по транзитным вагонам с переработкой и транзитным вагонам без переработки.

Имея информацию о выделенных группах расходов, рассчитываются показатели себестоимости вагоно-часа простоя транзитного вагона с переработкой и без переработки.

Для выделения в себестоимости энергетической составляющей необходимо при составлении таблиц 1 и 2 в составе расходов, подлежащих распределению, выделить расходы на электроэнергию. В отчетах о расходах станции (хозяйство перевозок) такие данные имеются.

Фактическая себестоимость (стоимость) вагоно-часа простоя транзитного вагона с переработкой и без переработки представляет собой комплексную величину интегрированных затрат нескольких хозяйств:

$$C_{\text{в-ч}} = \frac{P_{\text{ДС}}^{\text{СР}} + P_{\text{ТЧ}}^{\text{МР}} + P_{\text{ВЧД}}^{\text{АР}} + P_{\text{ПУ}}^{\text{СЛ}} + P_{\text{ШЧ}}^{\text{МУ}}}{\sum \text{вт}}$$

или $P_{\text{ДС}}^{\text{СР}}$ - эксплуатационные расходы станции, связанные с сортировочной работой;

$P_{\text{ТЧ}}^{\text{МР}}$ - эксплуатационные расходы локомотивного, связанные с маневровой работой;

$P_{\text{ВЧД}}^{\text{АР}}$ - расходы вагонного депо, связанные с амортизацией вагонов;

$P_{\text{ПУ}}^{\text{СЛ}}$ - расходы на содержание станционных путей, участвующих в маневровой работе;

$P_{\text{ШЧ}}^{\text{МУ}}$ - расходы на содержание устройств сигнализации и связи, связанных с маневровой работой;

$\sum \text{вт}$ - вагоно-часы простоя транзитных вагонов.

УДК 331.522.4

Е. Н. Митина

Белорусская железная дорога

В. Г. Гизатуллина, Е. Э. Курис

Белорусский государственный университет транспорта

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АНАЛИЗА ОБЕСПЕЧЕННОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ ТРУДОВЫМИ РЕСУРСАМИ И ЭФФЕКТИВНОСТИ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Рассмотрена методика анализа обеспеченности предприятий железной дороги трудовыми ресурсами, как основа принятия грамотных управленческих решений и эффективной работы структурных подразделений.

В настоящее время в условиях становления рыночной экономики и вместе с тем усиления влияния ее законов на хозяйственно-производственную деятельность Белорусской железной дороги особое внимание необходимо уделять трудовым ресурсам как основному фактору производства. Правильная политика управления данным видом ресурсов позволяет влиять на увеличение производительности труда, рациональное использование рабочего времени, улучшение показателей выработки, что в свою очередь является резервом снижения себестоимости, а следовательно, позволяет увеличить прибыль.

Аналитически обоснованное планирование численности работников и эффективное использование трудовых ресурсов позволяет учитывать специфику управленческих функций и особенности хозяйственной деятельности каждого структурного предприятия. В связи с этим всестороннее внимание должно быть уделено анализу обеспеченности трудовыми ресурсами каждого подразделения железной дороги в рамках единой методики. На сегодняшний день существует большое количество методик с разными системами показателей, каждая из которых имеет свои положительные и отрицательные моменты.

В результате всестороннего исследования ряда существующих методик анализа обеспеченности предприятий трудовыми ресурсами и эффективности их использования, на наш взгляд, целесообразнее использовать следующую:

- оценка динамики численности персонала;
- анализ обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами;

- анализ эффективности использования трудовых ресурсов.

1. На первом этапе при оценке динамики численности персонала следует использовать следующие показатели.

Индекс среднесписочной численности работающих определяется отношением среднесписочной численности работающих в фирме (структурном подразделении) в расчете на один календарный день в отчетном (планируемом) году и в базисном году:

$$I_{\text{ч.ср}} = \frac{Ч_{\text{ср1}}}{Ч_{\text{ср0}}}$$

Индекс удельного веса персонала данной категории определяется отношением удельного веса i -й категории работников в общей численности персонала в отчетном (планируемом) году к удельному их весу в базисном году:

$$I_{\text{у.в.}} = \frac{У_{\text{у.в.1}}}{У_{\text{у.в.0}}}$$

Индекс численности рабочей силы определяется с учетом изменения численности работников (обычно по отдельным категориям) на начало и конец анализируемого периода:

$$I_{\text{ч.р.с.}} = \frac{Ч_0 + Ч_{\text{пр}} - Ч_{\text{уб}}}{Ч_0}$$

где $Ч_0$ - численность работников на начало анализируемого периода, чел.;

$Ч_{\text{пр}}$ - число вновь принятых за данный период, чел.;

$Ч_{\text{уб}}$ - число уволенных за данный период, чел.

Коэффициент выбытия кадров определяется отношением количества уволенных работников за анализируемый период $Ч_{\text{уб}}$ к среднесписочной численности работников $Ч_{\text{ср}}$ за тот же период, %:

$$K_{\text{в.к.}} = \frac{Ч_{\text{уб}}}{Ч_{\text{ср}}} \cdot 100$$

Коэффициент приема кадров определяется отношением количества принятых работников за анализируемый период $Ч_{\text{пр}}$ к среднесписочной численности работников $Ч_{\text{ср}}$ за тот же период, %:

$$K_{\text{п.к.}} = \frac{Ч_{\text{пр}}}{Ч_{\text{ср}}} \cdot 100$$

Коэффициент соответствия персонала профилю работы может быть рассчитан по формуле

$$K_{\text{сп}} = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n (q_{n_i} - q_{\phi_i})}{\sum_{i=1}^n q_{n_i}}$$

где q_{n_i} – плановое (потребное) количество работников i -й профессии (специальности) по фирме (подразделению), чел.;

q_{ϕ_i} – списочное (наличное) количество работников данной профессии (специальности), чел.;

n – количество имеющихся или необходимых i -х профессий.

Коэффициент текучести кадров определяется делением числа работников фирмы (подразделения), уволенных по неплановым причинам, $q_{\text{ув}}$ к среднесписочному числу работников $q_{\text{сс}}$ за тот же период, %:

$$K_{\text{тек}} = \frac{q_{\text{ув}}}{q_{\text{сс}}} \cdot 100$$

Коэффициент явки определяется отношением явочного числа работников $q_{\text{я}}$ к среднесписочному числу работников $q_{\text{с}}$. Коэффициент явки обычно рассчитывается как средневзвешенная величина.

Относительный излишек (недостаток) рабочей силы ДЧ определяется сравнением фактической численности работающих q_{ϕ} с плановой среднесписочной численностью $q_{\text{п}}$, скорректированной на уровень выполнения плана по объему товарной (валовой) продукции $I_{\text{пл}}$:

$$\Delta Ч = q_{\phi} - q_{\text{п}} \cdot I_{\text{пл}}$$

2. На этапе анализа обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами рассчитываются такие показатели как общая численность работников, численность промышленно-производственного персонала (ППП), численность вспомогательных рабочих и работников аппарата управления, дополнительная потребность в кадрах или избыток рабочей силы и т.п.

Основой для расчета плановой численности ППП является запланированный объем производства, рост производительности труда, трудоемкость изготовления одного изделия и товарного (валового) выпуска, а также полезный фонд рабочего времени.

Для более точных расчетов численности работников следует использовать *метод, основанный на трудоемкости производственной программы*. В этом случае численность определяется путем деления трудоемкости производственной программы на полезный фонд рабочего времени работника.

Общая численность промышленно-производственного персонала *милл*

быть определена сразу на основе полной трудоемкости производственной программы либо путем суммирования численности, рассчитанной по каждой категории персонала.

Общую численность промышленно-производственного персонала следует рассчитывать на основе полной трудоемкости производственной программы, включающей технологическую трудоемкость, трудоемкость обслуживания и трудоемкость управления. Причем расчет может производиться на основе плановой либо базисной трудоемкости по формулам:

$$Ч_{п} = \frac{T_{п\alpha}}{\Phi_{п\alpha} K_{вн\alpha}}$$

$$Ч_{п} = \frac{T_{п\beta}}{\Phi_{п\beta} K_{вн\beta}} \pm \Delta_{ч}$$

где $T_{п(\alpha, \beta)}$ – расчетная полная трудоемкость производственной программы планируемого года, определяемая на основе полной трудоемкости продукции, работ и услуг планового (базисного) года, чел.-ч;

$\Phi_{п(\alpha, \beta)}$ – полезный фонд рабочего времени одного рабочего соответственно в плановом (базисном) году, ч;

$K_{вн(\alpha, \beta)}$ – среднегодовой коэффициент выполнения норм выработки соответственно в плановом (базисном) году;

$\Delta_{ч}$ – планируемое изменение численности за счет основных технико-экономических факторов, чел. (без учета изменения удельного веса отдельных видов продукции).

Общую численность ППП можно рассчитать также путем суммирования численности основных и вспомогательных рабочих, работников аппарата управления и прочих категорий ППП.

В этом случае численность основных производственных рабочих ($Ч_{про}$) определяется делением технологической трудоемкости производственной программы на полезный фонд рабочего времени одного рабочего по формуле:

$$Ч_{про} = \frac{\sum_{i=1}^n O\Pi_{пi} T_{тi} + (T_{тк} - T_{тн})}{\Phi_{п\alpha} K_{вн\alpha}}$$

где $O\Pi_{пi}$ – планируемая производственная программа выпуска i -го изделия в натуральном выражении (шт., т, л и т.д.);

$T_{тi}$ – плановая трудоемкость единицы продукции i -го вида, норма-ч;

$T_{т(и)}$ – технологическая трудоемкость (увеличение, уменьшение) в ос-

татах незавершенного производства на конец (начало) планового периода, нормо-ч;

$\Phi_{пн}$ – плановый полезный фонд рабочего времени одного основного производственного рабочего, ч.

Численность основных производственных рабочих может быть также определена с помощью более укрупненного расчета на основе данных об объеме продукции и нормах выработки.

Численность *вспомогательных рабочих* рассчитывается по количеству рабочих мест или делением трудоемкости обслуживания на полезный фонд рабочего времени одного рабочего.

Списочное число рабочих $Ч_{сп}$ определяется с учетом степени использования фонда рабочего времени и явочной численности работников по формуле

$$Ч_{сп} = Ч_{я} K_{сс},$$

где $Ч_{я}$ – явочное число рабочих в сутки в планируемом периоде, рассчитанное на основе производственной трудоемкости, норм обслуживания и нормативов численности;

$K_{сс}$ – коэффициент списочного состава.

Списочное число работников может быть также определено с учетом планируемого процента невыходов по различным причинам:

$$Ч_{сп} = \frac{Ч_{я} \cdot 100}{100 - \sum H},$$

где H – общий планируемый процент невыходов на работу по различным причинам.

Численность работников аппарата управления в разрезе отдельных категорий (руководителей, специалистов, технических исполнителей), подлежащих нормированию, на плановый период может быть определена по следующим формулам

$$Ч_{ау_{пн}} = \frac{I_{н} O_{р}}{\Phi_{п}}, \quad Ч_{ау_{пн}} = \frac{\sum I_i O_{р_i} + I_{д}}{\Phi_{п}},$$

где $I_{н}, I_i$ – норма времени на выполнение определенной операции, ч;

$O_{р}, O_{р_i}$ – общий объем данного i -го вида работ (операций), подлежащих выполнению в плановом периоде, в соответствующих единицах измерения;

$I_{д}$ – прочие затраты времени на выполнение других операций, не включенных в нормативы за данный период, ч.

Φ_n – плановый полезный фонд времени одного работника аппарата управления, ч.

В ряде случаев подробный расчет удобнее вести дифференцированием в зависимости от управленческих функций, объема работ и трудоемкости их выполнения. Определенная по каждой функции численность работников, например по функции планирования, распределяется по структурным подразделениям пропорционально объему выполнения ими отдельных функций с учетом необходимости более полной загрузки работников.

Аналогичным образом можно рассчитать численность контролеров, учетчиков, рабочих охраны и т.д.

Дополнительная потребность в кадрах или избыток рабочей силы обычно рассчитывается отдельно по каждой категории работников с учетом профессии, квалификации (разряда) и т.д. В общем виде дополнительная потребность в кадрах определяется разностью между среднегодовой численностью в планируемом году, предусмотренной планом по труду, и ожидаемой фактической численностью за предшествующий год. При этом учитывается величина возмещения убыли рабочих и служащих, связанная с уходом в армию, на учебу, на пенсию, которая определяется на основе отчетных статистических данных за последние 2 года. Дополнительная потребность в кадрах рабочих данной специальности (профессии):

$$\Delta Ч_p = Ч_{p_n} - Ч_{p_f} + \frac{Ч_{p_n} Y}{100}$$

где $Ч_{p_n}$ – среднегодовая численность рабочих в плановом году (квартале) в соответствии с планом по труду фирмы (структурного подразделения), чел.;

$Ч_{p_f}$ – фактическая (ожидаемая) численность рабочих за предшествующий плановому год, чел.;

Y – средний процент убыли рабочих в связи с уходом на пенсию, в армию, на учебу и т.д.

Дополнительная потребность в служащих и прочих работниках рассчитывается с учетом имеющихся вакансий и возможной убыли в планируемом периоде.

Аналогично рассчитывается излишек рабочей силы. Расчеты ведутся по каждому структурному подразделению и в целом по дороге.

3 Эффективность использования трудовых ресурсов можно оценить по использованию рабочего времени, производительности труда, трудоемкости продукции, рентабельности.

Анализ *использования рабочего времени* предполагает оценку количества отработанных дней и часов одним работником ППП за предплановый период, а также использование фонда рабочего времени. Анализ проводится по

каждому структурному подразделению, категории работников и в целом по дороге. Анализируются показатели базисного и отчетного года и план и отчетный период, рассчитываются следующие показатели:

Индекс количества отработанного времени ($I_{ов}$) определяется сравнением отработанного времени в отчетном Φ_1 и базисном Φ_0 периодах:

$$I_{ов} = \frac{\Phi_1}{\Phi_0} = \frac{Прд_1 Прп_1 Чсс_1}{Прд_0 Прп_0 Чсс_0}$$

где $Прд_1, Прд_0$ – фактическая средняя продолжительность рабочего дня в отчетном и базисном периодах, ч;

$Прп_1, Прп_0$ – фактическая средняя продолжительность рабочего периода (месяца, квартала, года) в отчетном и базисном периодах;

$Чсс_1, Чсс_0$ – среднесписочная фактическая численность работающих в отчетном и базисном периодах, чел.

Влияние на изменение общего количества отработанного времени продолжительности рабочего дня определяется таким образом:

индекс продолжительности рабочего дня ($I_{рд}$):

$$I_{рд} = \frac{Прд_1 Прп_0 Чсс_0}{Прд_0 Прп_0 Чсс_0}$$

Влияние изменения рабочего периода:

индекс продолжительности рабочего периода ($I_{рп}$):

$$I_{рп} = \frac{Прп_1 Прд_1 Чсс_0}{Прп_0 Прд_0 Чсс_0}$$

Влияние отклонения численности работников:

индекс численности ($I_{ч}$):

$$I_{ч} = \frac{Прд_1 Прп_1 Чсс_1}{Прд_1 Прп_1 Чсс_0}$$

Интегральный коэффициент использования рабочего времени ($K_{ирв}$) обобщенно характеризует уровень использования рабочего дня и рабочего периода:

$$K_{ирв} = \frac{Прп_1 Прд_1}{Прп_0 Прд_0}$$

Важным объектом анализа является *производительность труда*. Для оценки уровня производительности труда чаще всего используются следующие показатели: среднегодовая, среднесуточная и среднечасовая выработка продукции одним рабочим; среднегодовая выработка продукции в одного работающего; трудоемкость продукции.

Наиболее удобным в анализе показателем является среднегодовая выработка продукции одним работающим. Ее величина зависит от выработки рабочих, их удельного веса в общей численности работающих, а также от количества отработанных ими дней и продолжительности рабочего дня. В процессе анализа необходимо выявить влияние этих факторов на изменение средней среднегодовой выработки ППП.

Влияние на среднегодовую выработку работника ППП изменения доли рабочих в численности ППП можно определить по формуле

$$\Delta B_{г\text{р}} = \Delta U_{\text{в}} B_{г\text{рн}}$$

где $\Delta U_{\text{в}}$ — отклонение фактической доли рабочих в общей численности ППП от запланированной, %;

$B_{г\text{рн}}$ — среднегодовая выработка одним рабочим в плановом периоде.

Влияние на среднегодовую выработку изменения количества отработанных дней одним рабочим определяется так:

$$\Delta B_{г\text{рн}} = U_{\text{вф}} \Delta \Pi_{\text{рн}} B_{\text{дн}}$$

где $U_{\text{вф}}$ — фактический удельный вес рабочих в общей численности ППП, %;

$\Delta \Pi_{\text{рн}}$ — отклонение фактически отработанного одним рабочим количества рабочих дней от запланированного;

$B_{\text{дн}}$ — плановая среднедневная выработка рабочего, р.

Влияние на среднегодовую выработку изменения продолжительности рабочего дня

$$\Delta B_{\text{дн}} = U_{\text{вф}} \text{Прп}_{\text{ф}} \Delta \Pi_{\text{рн}} B_{\text{чн}}$$

где $\text{Прп}_{\text{ф}}$ — фактически отработанное одним рабочим количество рабочих дней в среднем за анализируемый период;

$\Delta \Pi_{\text{рн}}$ — отклонение средней фактической продолжительности рабочего дня от запланированной, ч;

$B_{\text{чн}}$ — запланированная среднечасовая выработка рабочего, р.

Влияние на среднегодовую выработку изменения среднечасовой выработки рабочего

$$\Delta B_{\text{чн}} = U_{\text{вф}} \text{Прп}_{\text{ф}} \text{Прд}_{\text{ф}} \Delta B_{\text{ч}}$$

где $\text{Прд}_{\text{ф}}$ — средняя фактическая продолжительность рабочего дня, ч;

$\Delta B_{\text{ч}}$ — отклонение фактической среднечасовой выработки рабочего от плановой, р.

Итоговым показателем эффективности использования трудовых ресурсов может служить *рентабельность персонала*, которая определяется как отношение балансовой прибыли к среднегодовой численности промышленно-

производственного персонала. Проведение анализа по предложенной системе показателей даст наиболее объективную оценку обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами и эффективности их использования, что впоследствии позволит принять грамотное управленческое решение.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Ермолович Л.Л.* Анализ хозяйственной деятельности предприятия. – Мн., 2001. – 240 с.
- 2 *Стражева В.И.* Анализ хозяйственной деятельности в промышленности. – Мн., 1999. – 360 с.

Получено 19.02.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 656.2.07:331.522(476)

Г. П. Аристова

Белорусская железная дорога

В. Г. Газатуллина, Л. В. Козлова

Белорусский государственный университет транспорта

АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассматривается методика расчета производительности труда предприятий Белорусской железной дороги на основе объемного показателя "приведенные 1000 километров".

Переход к рыночным отношениям требует нового подхода к решению экономических проблем, среди которых важнейшей является повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности, которая рассматривается не только с точки зрения использования затрат, но и с точки зрения рентабельности применения всех видов ресурсов.

В составе факторов производства прежде всего выделяется рабочая сила, так как именно расходы на оплату труда и большинство налогов (от фонда оплаты труда) составляют значительную долю в эксплуатационных расходах железной дороги и её структурных подразделений.

Управление трудовыми ресурсами является одной из важных составляющих общей системы управления хозяйственной деятельностью Белорусской железной дороги. В зависимости от ситуации приоритеты механизма управления трудовыми ресурсами должны меняться, так в период значительного высвобождения численности наиболее приоритетными направлениями являются: расчет соответствия уровня эксплуатационного контингента выполняемому объему перевозок, сокращение рабочих мест за счет определения уровня эффективности существующих технологий и технологических процессов, эффективного использования производственных мощностей структурных подразделений железной дороги.

В связи с необходимостью стабилизации работы железнодорожного транспорта в современных условиях целесообразно вновь обратить серьезное внимание на показатель "производительность труда", используя его как ориентир для дальнейших преобразований производственных структур железной дороги.

В настоящее время для железной дороги в целом производительность труда определяется как отношение объема выполненных перевозок в приведенных тонно-километрах к среднесписочной численности работников, занятых на перевозках:

$$P_{тр} = \frac{\sum PL_{прив}}{Ч_{ср}} \quad (1)$$

где $\sum PL_{прив}$ — приведенные тонно-километры;

$\overline{Ч_{ср}}$ — среднесписочная численность работников, занятых в перевозках.

Приведенные тонно-километры, принимаемые к расчету производительности, определяются как сумма тарифных тонно-километров ($\sum PL$) и удвоенных пассажиро-километров ($2 \sum AL$):

$$\sum PL_{прив} = \sum PL + 2 \sum AL \quad (2)$$

Анализ методики оценки эффективности использования трудовых ресурсов на Белорусской железной дороге в целом, используемой в настоящее время в практике хозяйствования дороги, имеет целый ряд существенных недостатков:

— показатель "приведенные тонно-километры", взятый для исчисления производительности труда, не позволяет реально оценить объем выполненной работы;

— среднесписочная численность работников, принятая к исчислению показателя производительности труда, характеризует не весь штат дороги.

Рассмотрим недостатки использования дорожного показателя "приведен-

ные тонно-километры”.

Во-первых, методика расчета данного показателя (формула 2) предусматривает использование коэффициента приведения “2”.

Коэффициент “2” позволяет привести к сопоставимому виду объемы перевозок грузов и пассажиров. В основе расчета его величины лежит среднесетевое (бывшее) соотношение трудоемкости выполнения одного тонно-километра и одного пассажиро-километра. Величина себестоимости пассажирских перевозок в среднем по сети в 1987 г. была выше себестоимости грузовых перевозок в 2 раза, что и послужило основанием для использования в качестве приведения коэффициента, равного 2.

Выполненные исследования по дороге и ее отделениям показывают, что соотношение себестоимости грузовых и пассажирских перевозок не составляет величину, равную 2 (таблица 1).

Следовательно, использование коэффициента приведения, равного 2, не соответствует реальным технологиям перевозок на дороге.

Во-вторых, динамика грузовых и пассажирских перевозок неодинакова, однако она приводится к единому показателю – приведенному объему перевозок. Тем самым допускается ошибка при исчислении производительности труда работников, отдельно занятых на грузовых, отдельно – на пассажирских. Вывод об эффективности их использования делается по усредненной динамике суммарного объема перевозок.

В расчетной формуле (1) оценена эффективность использования лишь 82,6 % численности работников по основной деятельности, т.е. 17,4 % численности не включены в расчет производительности по существующей практике расчета показателя производительности труда. Если учесть, что в состав Белорусской железной дороги, кроме структур, занятых основной деятельностью, входят еще и другие подразделения и предприятия, то окажется, что не 17,4 %, а почти 35 % численности работников дороги не включены в расчет производительности труда.

Можно утверждать, что методика расчета производительности труда по дороге в целом сегодня имеет целый ряд недостатков и не позволяет реально оценить эффективность использования трудовых ресурсов дороги.

Отделение дороги – основное структурное подразделение железной дороги, главной задачей которого является транспортное обслуживание в конкретном регионе дороги.

Как и для дороги в целом, в настоящее время к отделению дороги применяются те же понятия: основная деятельность и соответственно численность занятых в основной деятельности; перевозки и численность занятых на перевозках.

Однако оценка эффективности использования трудовых ресурсов с помощью показателя производительности труда позволяет оценить эффективность использования трудовых ресурсов только занятых на перевозках.

Т а б л и ц а 1 – Сравнительные себестоимости грузовых и пассажирских перевозок

Показатель	6 месяцев 2000 г.						6 месяцев 2001 г.							
	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	Дорога	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	Дорога
Себестоимость грузовых перевозок, руб./ткм	1846,1	3228,3	43,96	33823,5	27644	22,7	39,2	5,8	10,2	15,1	11,0	9,4	6,6	11,7
Себестоимость пассажирских перевозок, руб./пасс-км	3839,2	3747,0	44,18	39537,7	32435	37,3	43,0	16,5	16,1	14,7	14,4	9,8	11,9	14,5
Отношение пассажирских перевозок к себестоимости грузовых перевозок ($\frac{\text{стр.2}}{\text{стр.1}}$)	2,08	1,16	1,01	1,17	1,17	1,64	1,10	2,8	1,58	0,97	1,31	1,04	1,80	1,24

По существующей практике показатель производительности труда на отделениях железной дороги рассчитывается как отношение приведенных тонно-километров к среднесписочной численности занятых на перевозках.

Приведенные тонно-километры, принимаемые для определения показателя производительности труда, рассчитываются как сумма эксплуатационных тонно-километров и удвоенных пассажиро-километров.

Казалось бы, что сквозной принцип расчета показателя производительности труда для уровней "дорога - отделение железной дороги" выдерживается, так как используется объем работы в приведенных тонно-километрах и среднесписочная численность занятых на перевозках. Но это только внешняя видимость сквозного принципа расчета.

При расчете приведенных тонно-километров по дороге принимаются тарифные тонно-километры, а для отделений - эксплуатационные. И хотя расхождение между тарифными и эксплуатационными тонно-километрами не столь значительны, но все-таки оно имеет место (около 2 %). Именно это расхождение впоследствии и не позволит оценить влияние каждого отделения на динамику и изменение показателя производительности труда в сети по дороге.

Динамика показателя производительности труда по отделениям за анализируемый период приведена в таблице 2.

В среднем по шести отделениям дороги за анализируемый период уровень производительности снизился на 7,1 %. Однако более детальный анализ достигнутых результатов каждым отделением позволяет дифференцировать полученный средний процент выполнения основного показателя эффективности использования трудовых ресурсов.

Отделения дороги являются основными предприятиями БЖД и поэтому детальный анализ использования их трудовых ресурсов имеет большое значение. Для этих целей необходимо производить многомерное сравнение показателей, использованных для расчета производительности труда (объема перевозок в приведенных тонно-километрах, среднесписочной численности по перевозкам и производительности труда).

Для дороги в целом также важно иметь данные о выполнении производительности труда в среднем по всем отделениям дороги. В таблице 2 приведена величина данного показателя, он составил 92,9 %, т.е. это средний интегральный индекс выполнения производительности труда по всем шести отделениям.

Средний интегральный индекс выполнения производительности труда по отделениям дороги определяется по формуле

$$\bar{T}_{\text{ИТ}} = \sum_{i=1}^n T_{\text{ИТ}_i} \alpha_i \quad (3)$$

Т а б л и ц а 2 - Расчет уровня производительности труда по отделению Белорусский местный аэропорт

Показатель	6 месяцев 2000 года						6 месяцев 2001 года						
	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
	Итого по отделению						Итого по отделению						
Среднесписочная численность по перевозкам	16023	11916	7656	10422	7502	7781	15523	11757	7358	10215	7215	7632	59700
Доля в общей численности по отделению, %	26,1	19,4	12,5	17,0	12,2	12,8	100	19,7	12,3	17,1	12,1	12,2	100
Привнесенные тонно-км, взятые для расчета производительности труда, млн	12155,9	5099,1	2640,1	4876,4	3863,3	4615,1	33249,9	10628,8	4652,1	2424,1	3551,9	4696,0	30071,9

Продолжение таблицы 2

Показатель	6 месяцев 2000 года						6 месяцев 2001 года						Итого по отделению
	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
Доля в общей сумме привлеченных тоннелек отделений, %	36,6	15,3	8,0	14,5	11,6	14,0	100	15,4	8,1	13,6	12,0	15,6	100
Производительность труда, тыс. прив. т · км/чел.	758,7	427,3	344,8	459,3	515,0	593,1	Средний по отделению 542,4	395,7	329,5	403,2	402,3	615,3	Средний по отделению 503,7
Индекс выполнения производственной программы труда по НОДам, %	100	100	100	100	100	100	100	92,5	95,6	87,8	95,8	103,7	92,9

$\bar{I}_{\text{ПТ}}$ – средний интегральный индекс изменения показателя производительности труда (средний темп изменения);

$I_{\text{ПТ}_i}$ – темп изменения (роста или снижения) показателя производительности труда в i -м отделении дороги;

a_i – доля среднесписочной численности работников i -го отделения дороги в итоговой численности по всем отделениям;

n – количество отделений на железной дороге, их 6.

Средний интегральный индекс изменения показателя производительности труда по отделениям дороги за 6 месяцев 2001 года по сравнению с аналогичным периодом 2000 года составил 92,9 %. Это означает, что каждый из 59697 работников (итоговая среднесписочная численность занятых на перевозках 6 отделений дороги) снизил свою эффективность труда в среднем на 7,1 %. Когда же шла оценка эффективности использования трудовых ресурсов по дороге в целом (для 63286 человек), то там каждый работник, в том числе и работник отделения, понизил свою эффективность только на 6,9 %.

Это еще может означать, что из 63286 человек 59697 понизили свою производительность на 7,1 %, а остальные 3589 (63286–59697) как раз и определили меньшее снижение эффективности труда. Учитывая то обстоятельство, что эффективность труда работников отделений уже определена, целесообразно на уровне дороги рассчитывать интегральный индекс изменения производительности труда по двум категориям работников:

– работники отделений дороги, занятые на перевозках, 59697 человек, что составляет 94,3 % общей среднесписочной численности работников отделения дороги. Средний процент изменения производительности труда уже определен и он составил 92,9 %;

– работники предприятий дорожного подчинения и аппарата Управления дороги, занятые на перевозках, – 3589 человек (или 5,7 % от среднесписочной численности работников дороги, занятых на перевозках), для которых не известен процент выполнения показателя производительности труда.

В целом по дороге средний процент выполнения (изменения) показателя производительности труда составил (как показывалось выше) 93,1 %. Будем исходить на следующей условности: средний процент изменений показателя производительности труда условно принимаем равным интегральному индексу изменения производительности труда в целом по дороге, т.е. $\bar{I}_{\text{ПТ}} = 93,1 \%$. Расчетная формула для определения интегрального индекса изменения показателя производительности труда выглядит для рассматриваемых двух категорий работников дороги следующим образом:

$$\bar{I}_{\text{ПТ}} = \bar{I}_{\text{ПТ}}^{\text{НОД}} a_{\text{НОД}} + I_{\text{ПТ}}^{\text{Д}} a_{\text{Д}} \quad (4)$$

где $\bar{I}_{\text{ПТ}}^{\text{НОД}}$ – средний интегральный индекс изменения показателя производи-

тельности труда отделений дороги, рассчитываемый согласно формуле (3);

$a_{НОД}$ — доля численности отделений в общей среднесписочной численности работников дороги, занятых на перевозках;

$I_{ПД}^{\Delta}$ — темп изменения показателя производительности труда второй категории общего штата дороги — работники предприятий дорожного подчинения и аппарата Управления дороги, величину которого и необходимо найти;

$a_{Д}$ — доля численности работники предприятий дорожного подчинения и аппарата Управления дороги.

Так как в расчетной формуле (4) известны все величины, кроме одной $I_{ПД}^{\Delta}$, то воспользуемся названной формулой для определения неизвестной величины:

$$I_{ПД}^{\Delta} = \frac{\bar{I}_{ПД} - \bar{I}_{ПД}^{НОД} \cdot a_{НОД}}{a_{Д}} = \frac{93,1 - 92,9 \cdot 0,943}{0,057} = 96,41\%$$

Это говорит о том, что эффективность работы второй группы работников дороги составила 96,41 %, а работников отделений — 92,9 %.

Данный расчет основывается на том, что расчет производительности труда вышестоящего уровня основывается на результатах расчетов нижестоящих уровней и должен представлять собой интегральную величину. Однако полученные результаты подтверждают еще раз то обстоятельство, что на железной дороге не выдерживается сквозной подход к расчету показателя производительности труда и отсутствует возможность детального анализа причин отклонений в уровне производительности труда.

Из анализа существующей методики оценки эффективности труда в отделениях железной дороги видно, что она имеет те же недостатки, что и при оценке производительности труда по дороге в целом.

Аналогичным образом была проанализирована существующая методика оценки эффективности использования трудовых ресурсов структурных подразделений отделения железной дороги и выявлено, что в ней кроме недостатков, присущих выше названным методикам, отсутствует возможность интегральной оценки эффективности использования трудовых ресурсов структурными подразделениями по отделению в целом и оценки их влияния на общий результат работы отделения дороги.

Существенное значение для управления трудовыми ресурсами имеет анализ эффективности их использования по отдельным отраслевым хозяйствам. Такой анализ должна выполнять каждая отраслевая служба, устанавливая при этом насколько эффективно используются трудовые ресурсы в отрасли и степень точности оценки эффективности. Информация, а следовательно и принимаемые решения будут целесообразны лишь в том случае, ко-

Этот показатель производительности труда соответствует реальной выработке работников каждой отрасли.

НИИ ЗАМБНУ был проведен анализ оценки производительности труда в отраслях хозяйства БЖД, который показал, что оценка эффективности использования трудовых ресурсов железной дороги традиционным способом в настоящее время имеет целый ряд недостатков и неточностей. Главными из них являются невозможность оценить производительность труда сквозным порядком по всем иерархическим ступеням управления и подразделениям дороги: дорога — отделение дороги — структурное подразделение отделения дороги, а также внутри и в целом по хозяйствам БЖД, что связано с отсутствием единого показателя объема выполненной работы.

Если в целом по отделению эффективность использования трудовых ресурсов (в том числе и работников структурных подразделений) оценивается с помощью показателя производительности труда, исчисленного по приведенным тонно-километрам, то впоследствии каждое структурное подразделение в зависимости от специфики работы и функциональной принадлежности рассчитывает свой показатель производительности труда, совершенно отличный от того, который определяется на уровне отделения дороги.

При этом получается парадокс: с одной стороны работники каждого структурного подразделения как составляющие единое целое списочной численности работников отделения дороги, занятых в перевозках, оцениваются с помощью показателя производительности труда, исчисленного по приведенным тонно-километрам. С другой стороны, работники каждого структурного подразделения как обособленного подразделения оцениваются по своему специфическому показателю производительности труда без последующей увязки в общий интегральный показатель производительности труда по отделению дороги в целом.

Также показатели производительности труда, рассчитываемые в настоящее время структурными подразделениями и отделением в целом, позволяют оценить эффективность использования трудовых ресурсов только занятых на перевозках. Оценка же работы всего контингента работников линейных предприятий, отделений и дороги в целом не производится.

При оценке эффективности использования трудовых ресурсов по службам БЖД сталкиваемся с аналогичными проблемами. Объемные показатели работы отраслевых предприятий основных служб Управления БЖД, используемые сейчас для расчета производительности труда, не могут адекватно отражать объем работ, который выполняют работники хозяйства.

Поэтому для систем, имеющих сложную организационную структуру, такой и является железная дорога, основным подходом при оценке эффективности использования трудовых ресурсов и выборе способа расчета производительности труда является возможность использования полученного показателя сквозным путем от низового уровня до дороги в целом. Сквозной подход позволит единообразно оценить использование трудовых ресурсов в

структурном подразделении, установить влияние каждого структурного подразделения на эффективность использования трудовых ресурсов в целом по отделению, влияние каждого отделения на эффективность использования трудовых ресурсов по дороге в целом, а следовательно, принять грамотные и рациональные решения по управлению трудовыми ресурсами в целом по дороге.

Таким образом из всего изложенного выше следует, что методика оценки эффективности использования трудовых ресурсов железной дороги требует особого внимания и доработки с учетом выявленных недостатков.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. трансп. / И. В. Бегов, Н. П. Терещина, В. Г. Глазурда и др., Под ред. Н. П. Терещины, Б. У. Лавидуса, М. Ф. Трихункова – М.: УМК МПС России, 2001 – 600 с.
- 2 Отчет о научно-исследовательской работе по теме № ИЭА/Ю-151 (2517) Исследование и разработки методики оценки производительности труда в структурных подразделениях отделений дороги. Разработка методики распределения эксплуатационного контингента на зависящий и не зависящий от объема перевозок – Гомель БелГУТ, 2002 – 144 с.

Получено 21.02.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблема повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 656.2.07:331.522 (476)

В. Г. Гизатуллина, А. Р. Гизатуллин, Л. В. Козлова
Белорусский государственный университет транспорта

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Рассматриваются методики расчета показателя производительности труда с использованием объемного показателя "объем реализованной продукции, выполнения работ и оказанных услуг в стоимостном выражении" и индексным методом.

На современном этапе развития экономики железнодорожный транспорт решает задачу полного и своевременного удовлетворения платежеспособного спроса при высоком качестве перевозок и минимальных транспортных

переходах. Общая концепция развития Белорусской железной дороги предполагает сокращение эксплуатационных расходов и постепенное снижение тарифов путем совершенствования структуры управления, информатизации тарифов и широкого внедрения ресурсосберегающих технологий, создания и развития железной дороги техническими средствами и подвижным составом нового поколения с прогрессивными технико-экономическими параметрами.

Переход к рыночным отношениям требует по-новому решать экономические проблемы, среди которых важнейшей является повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности, которая рассматривается не только с точки зрения использования затрат, но и с точки зрения рациональности применения всех видов ресурсов. Проблемы обеспечения экономического роста и стабилизации работы на основе эффективного использования факторов производства важны как для железной дороги в целом, так и для отделений железной дороги и их структурных подразделений.

В составе факторов производства прежде всего выделяется рабочая сила, так как именно расходы на оплату труда и большинство налогов (от фонда оплаты труда) составляют значительную долю в эксплуатационных расходах железной дороги и её структурных подразделений.

Управление трудовыми ресурсами является одной из важных составляющих в общей системе управления хозяйственной деятельностью Белорусской железной дороги. В зависимости от ситуации приоритеты механизма управления трудовыми ресурсами должны меняться.

Так, например,

- в период значительного роста объемов перевозочной работы приоритетными направлениями являются: обеспечение подготовки специалистов, создание рабочих мест и распределение рабочей силы;

- в период относительно небольшого прироста рабочей силы или её стабилизации, кроме вышеперечисленных направлений, особую значимость приобретают решения по следующим вопросам: правильное использование рабочей силы на основе управления научной организацией и экономикой труда;

- в период значительного высвобождения численности наиболее возможными направлениями являются: расчет соответствия уровня эксплуатационного контингента выполняемому объему перевозок, сокращение рабочих мест за счет определения уровня эффективности существующих технологий и технологических процессов, эффективного использования производственных мощностей структурных подразделений железной дороги.

В связи с необходимостью стабилизации работы железнодорожного транспорта в современных условиях целесообразно вновь обратить серьезное внимание на показатель "производительность труда", используя его как критерий для дальнейших преобразований производственных структур жез-

лезной дороги.

Анализ действующего порядка оценки производительности труда на железной дороге и в ее структурных подразделениях, проведенный научной исследовательской лабораторией ЗАМБНУ БелГУТа, выявил ряд недостатков в существующей методике оценки эффективности труда. Главным из них является невозможность оценить производительность труда связным порядком по всем иерархическим ступеням управления и подразделениям дороги: дорога — отделение дороги — структурное подразделение отделения дороги, а также внутри и в целом по хозяйствам БЖД. Это связано с отсутствием единого показателя объема выполненной работы.

Если в целом по отделению эффективность использования трудовых ресурсов (в том числе и работников структурных подразделений) оценивается с помощью показателя производительности труда, исчисленного по приведенным тонно-километрам, то впоследствии каждое структурное подразделение в зависимости от специфики работы и функциональной принадлежности рассчитывает свой показатель производительности труда, совершенно отличный от того, который определяется на уровне отделения дороги в целом.

При этом получается парадокс: с одной стороны работники каждого структурного подразделения как составляющие единое целое списочной численности работников отделения дороги, занятых в перевозках, оцениваются с помощью показателя производительности труда, исчисленного по приведенным тонно-километрам. С другой стороны работники каждого структурного подразделения как обособленного подразделения оцениваются по своему специфическому показателю производительности труда без последующей увязки в общий интегральный показатель производительности труда по отделению дороги в целом.

Такие показатели производительности труда, рассчитываемые в настоящее время структурными подразделениями и отделением в целом, позволяют оценить эффективность использования трудовых ресурсов только занятых в перевозках. Оценка же работы всего контингента работников линейных предприятий, отделений и дороги в целом не производится.

При оценке эффективности использования трудовых ресурсов во службах БЖД сталкиваемся с аналогичными проблемами. Объемные показатели работы отраслевых предприятий основных служб Управления БЖД, используемые сейчас для расчета производительности труда, не могут адекватно отражать объем работ, который выполняют работники хозяйства.

Поэтому для систем, имеющих сложную организационную структуру, каковой и является железная дорога, основным подходом при оценке эффективности использования трудовых ресурсов и выборе способа расчета производительности труда является возможность использования полученного показателя сквозным путем от низового уровня до дороги в целом. Связным

подход позволит единообразно оценить использование трудовых ресурсов в структурном подразделении, установить влияние каждого структурного подразделения на эффективность использования трудовых ресурсов в целом по отделению, влияние каждого отделения на эффективность использования трудовых ресурсов по дороге в целом, а следовательно, принять грамотные и рациональные решения по управлению трудовыми ресурсами в целом по дороге.

НИИ ЗАМБНУ БеаГУТа разработаны методики оценки производительности труда дороги в денежном выражении и индексным методом.

Исходя из теории и практики определения показателя производительности труда для оценки эффективности использования трудовых ресурсов на белорусской железной дороге может быть использован **стоимостный метод**, при котором оценка использования трудовых ресурсов на дороге в целом и в ее структурных подразделениях осуществляется с помощью показателя "объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении".

Расчетная формула для определения показателя производительности имеет вид

$$П_{ТР} = \frac{\sum_{i=1}^n Bp_i}{\sum_{j=1}^m Ч_j} \quad (1)$$

где Bp_i – объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении i -го вида деятельности;

n – виды деятельности дороги, за которые идет поступление денежных средств на расчетный счет дороги или других подразделений (виды доходов);

$Ч_j$ – среднесписочная численность работников j -го подразделения дороги;

m – количество структурных подразделений, входящих в состав дороги.

Количественный показатель "объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении" определяет все виды доходов и поступлений денежных средств на расчетный счет дороги. Основной информацией о величине рассматриваемого количественного показателя может стать финансовая отчетность дороги, а именно приложение к балансу "Отчет о прибылях и убытках", где по первой строке показывается "Выручка от всех видов деятельности".

При этом, прежде всего, необходимо оговорить границы применения данного показателя:

а) основная деятельность, включающая перевозки и другие услуги, т.е.

все входящие в баланс по основной деятельности;

б) все структурные подразделения, предприятия, организации, входящие в состав Белорусской железной дороги (и не обязательно входящие в состав баланса по основной деятельности).

Если рассматривать вариант "б", то тогда количественный показатель "объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг стоимостном выражении" будет определяться из балансов всех хозяйствующих субъектов, входящих в организационную структуру БЖД.

Количественный показатель, принимаемый к расчету показателя производительности труда по первому варианту, должен дать представление обо всех видах деятельности, работ, услуг, за которые от клиентуры были получены деньги и которые определили общий объем выручки каждого хозяйствующего субъекта, входящего в состав БЖД.

Среднесписочная численность работников, принимаемая к расчету показателя производительности труда, включает штат всех структурных подразделений БЖД, т.е. находящихся в списке хозяйствующих субъектов. Для получения среднесписочной численности из списочного состава исключаются работники:

– находящиеся в отпусках по беременности и родам, в отпусках в связи с усыновлением ребенка в возрасте до трех месяцев, а также в отпуске по уходу за ребенком до достижения им возраста трех лет;

– не явившиеся на работу из-за временной нетрудоспособности или ухода за больными, невяки которых оформлены листками нетрудоспособности из справок лечебных учреждений, за все календарные дни болезни;

– обучающиеся в учебных заведениях, находящиеся в учебных отпусках без сохранения заработной платы, а также поступающие в учебные заведения, находящиеся в отпуске без сохранения заработной платы для сдачи вступительных экзаменов;

– находящиеся в отпусках без сохранения заработной платы, кроме выходящих в отпусках, предоставляемых без оплаты по инициативе работника. Работники исключаются из среднесписочной численности за все календарные дни неявок на работу;

– находящиеся под следствием до вынесения приговора суда. В случае вынесения оправдательного приговора суда работник включается в среднесписочную численность с первого дня невыхода на работу;

– больные хроническим алкоголизмом, помещенные в наркологические отделения психиатрических (психоневрологических) учреждений.

* Согласно Инструкции Министерства статистики и анализа РБ по заполнению формы государственной статистической отчетности по труду.

Лица, не состоящие в списочном составе и привлеченные для работы по гражданским договорам с государственными организациями на предоставление рабочей силы (военнослужащие и лица, отбывающие наказание в виде лишения свободы), больные хроническим алкоголизмом, помещенные в лечебно-трудовые профилактории и привлеченные к труду, учитываются в среднесписочной численности организации, куда они привлечены, как целые единицы по дням явок на работу.

Лица, работавшие неполное рабочее время в соответствии с трудовым договором (контрактом) или переведенные по письменному заявлению работника на работу на неполное рабочее время (неполный рабочий день или неполную рабочую неделю), при определении среднесписочной численности работников учитываются пропорционально отработанному времени.

Расчет средней численности этой категории работников производится в порядке, описанном в Инструкции Министерства статистики и анализа РБ по заполнению форм государственной статистической отчетности по труду.

Лица, переведенные на работу в режиме неполного рабочего времени по инициативе работодателя (без письменного заявления работника), учитываются в среднесписочной численности работников как целые единицы.

Среднесписочная численность работников за месяц исчисляется путем суммирования численности работников списочного состава за каждый календарный день месяца (включая государственные праздники, праздничные рабочие) и выходные дни) и деления полученной суммы на число календарных дней месяца:

$$Ч_i = \frac{\sum Ч_{ij}}{D_m}, \quad (2)$$

где $Ч_i$ – сумма списочного числа работников j -го подразделения дороги за каждый i -й календарный (рабочий и нерабочий) день данного месяца, чел.;

D_m – число календарных дней в данном месяце.

Динамика показателя производительности труда определяется с помощью индекса производительности труда, который в общем виде определяется следующим образом:

$$I_{пт} = \frac{\sum Вр_i^0}{\sum Ч_j^0} \cdot \frac{\sum Вр_i^6 \kappa_{пр}}{\sum Ч_j^6}, \quad (3)$$

где $\sum Вр_i^0$ и $\sum Вр_i^6$ – соответственно объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении в отчетном и базовом периодах, в ценах соответствующих лет;

$\sum \text{Ч}_j^a$ и $\sum \text{Ч}_j^b$ – среднесписочная численность работников в отчетном и базовом периодах;

$\kappa_{\text{пр}}$ – коэффициент приведения данных базового года к виду, сопоставимому с данными отчетного периода.

В качестве коэффициента приведения должны выступать индексы, используемые министерством экономики для оценки динамики развития валового внутреннего продукта республики. Для железной дороги можно утвердить несколько иной порядок расчета коэффициента приведения.

Коэффициент приведения рассчитывается как средневзвешенная величина:

$$\kappa_{\text{пр}} = I_{\text{ЗП}} a_{\text{ЗП}} + I_{\text{ТЭ}} a_{\text{ТЭ}} + I_{\text{А}} a_{\text{А}} + I_{\text{Ост}} a_{\text{Ост}} \quad (4)$$

где $I_{\text{ЗП}}$, $I_{\text{ТЭ}}$, $I_{\text{А}}$, $I_{\text{Ост}}$ – индексы изменения соответственно заработной платы, топливно-энергетических ресурсов, амортизационных отчислений и остальных эксплуатационных расходов;

$a_{\text{ЗП}}$, $a_{\text{ТЭ}}$, $a_{\text{А}}$, $a_{\text{Ост}}$ – доля соответственно заработной платы, топливно-энергетических ресурсов, амортизационных отчислений и остальных расходов в общей сумме эксплуатационных расходов.

Коэффициент приведения данных базового года к виду, сопоставимому с данными отчетного периода, может быть связан с курсом доллара и определяться по формуле

$$\kappa_{\text{пр}} = \frac{\text{К\$}_a}{\text{К\$}_b} \quad (5)$$

где $\text{К\$}_a$ ($\text{К\$}_b$) – курс доллара в отчетном (базовом) периоде.

Кроме того, в качестве коэффициента приведения может быть использован индекс изменения потребительских цен (коэффициент инфляции).

Порядок расчета коэффициента приведения должен быть утвержден органом государственной власти.

Достоинствами стоимостного метода оценки эффективности использования трудовых ресурсов является:

– обобщающий характер, позволяющий оценивать использование трудовых ресурсов в вертикальном и горизонтальном уровнях организационных структур сложной экономической системы;

– идентичность оценки эффективности использования трудовых ресурсов на макро- и микроуровне;

– сквозной подход при расчете показателя по всем структурным подразделениям и в связи с этим возможность оценки влияния каждого подразделения на общие результаты и принятие решений по управлению трудовыми ресурсами дороги в целом;

– устранение двойственности в оценке эффективности использования трудовых ресурсов каждого структурного подразделения.

К недостатку стоимостного варианта оценки эффективности использования трудовых ресурсов относится несопоставимость данных в денежном выражении за различные периоды, обусловленная инфляционными процессами, происходящими в нашей стране, и в связи с этим трудность приведения данных к сопоставимым условиям. Особого внимания здесь заслуживает утверждение методики определения коэффициента приведения.

Численность работников дороги в целом, принимаемая к расчету производительности труда, равна сумме численности работников отделений железной дороги, предприятий дорожного подчинения и аппарата Управления дороги.

Железная дорога является сложной экономической системой, которая включает в свою организационную структуру подразделения с многообразными видами выполняемых работ, необходимостью их взаимодействия в общем технологическом процессе перевозки. По этой причине целесообразно использование индексного метода оценки эффективности использования трудовых ресурсов железной дороги.

В составе железной дороги можно выделить предприятия, работники которых заняты одним из трех направлений деятельности:

– занятые в перевозочном процессе и выполнением запросов конкретных клиентов во всех видах перевозок (в данную группу включаются работники железной дороги);

– аппарат управления дороги и предприятий дорожного подчинения, занятых обслуживанием перевозочного процесса и удовлетворением запросов всех структурных подразделений (в данную группу включаются работники предприятий, для которых сложно учесть объем выполненных работ с помощью любого измерителя (работники ДКЦ, ГВЦ, ПЧП, службы военизированной охраны (НО), УП Брестжелдоррасчет и др.));

– занятые и выполняющие все виды подсобно-вспомогательной деятельности (в данную группу включаются работники, выполняющие работу, оцениваемую в стоимостном выражении).

В целом по дороге эффективность использования трудовых ресурсов оценивается с помощью среднего интегрального индекса выполнения производительности труда, рассчитанного как средневзвешенная величина из трех составляющих:

$$\bar{I}_{\text{ПТ}} = \sum_{i=1}^6 I_{\text{ПТ}_i}^1 \alpha_i^1 + I_{\text{ПТ}}^2 \alpha^2 + \sum_{k=1}^n I_{\text{ПТ}_k}^3 \alpha_k^3. \quad (6)$$

где $I_{\text{ПТ}_i}^1, I_{\text{ПТ}}^2, I_{\text{ПТ}_k}^3$ – интегральный индекс изменения (роста или снижения) показателя производительности труда работников, занятых соответственно в трех направлениях деятельности;

$\alpha_1^1, \alpha_2^1, \alpha_3^1$ — доля среднесписочной численности работников каждой группы в общей среднесписочной численности дороги.

Для оценки эффективности использования работников по первой группе (отделений дороги) интегральный индекс изменения производительности труда рассчитывается непосредственно на отделении дороги (и сообщается Управление дороги) по формуле

$$I_{\text{ИТ}}^1 = \sum_{i=1}^n T_{\text{ИТ},i}^1 \alpha_i^1, \quad (8)$$

где n — количество структурных подразделений на отделении железной дороги с учетом "собственно НОД";

α_i^1 — доля среднесписочной численности работников структурного подразделения в итоговой среднесписочной численности по отделению дороги в целом;

$T_{\text{ИТ},i}^1$ — темп изменения (роста или снижения) показателя производительности труда в i -м структурном подразделении, который определяется как отношение величины показателя производительности труда в отчетном периоде $\Pi_{\text{ИТ}}^n$ к аналогичной величине базового периода $\Pi_{\text{ИТ}}^6$, т.е.

$$T_{\text{ИТ},i}^1 = \frac{\Pi_{\text{ИТ}}^n}{\Pi_{\text{ИТ}}^6} \cdot 100 \%, \quad (9)$$

Расчет показателя производительности труда каждого структурного подразделения отделения дороги сохраняется в том виде, как он сейчас проводится в практике хозяйствования Белорусской железной дороги.

Для расчета показателя производительности труда "собственно НОД" может быть использован количественный показатель "приведенные тонно-километры".

Оценку эффективности использования трудовых ресурсов отделений дороги может производить и Управление дороги, для чего прежде всего устанавливается показатель производительности труда для всех отделений, который рассчитывается делением суммарных приведенных тонно-километров всех отделений, в которые по грузовому движению включаются экспедиционные тонно-километры, на среднесписочную численность всех шести отделений. После этого рассчитывается интегральный индекс изменения показателя производительности труда:

$$I_{\text{ИТ},i}^1 = \frac{\sum P I_{\text{ИТ}}^n}{\chi_i^n} \cdot \frac{\sum P I_{\text{ИТ}}^6}{\chi_i^6} \cdot 100 \%, \quad (10)$$

$\sum PI_{\text{отч}}^0, \sum PI_{\text{план}}^0$ – суммарные приведенные тонно-километры всех отделений железной дороги соответственно в отчетном и базовом периодах;

ψ_1^0, ψ_1^6 – суммарная численность работников всех отделений дороги (работников первой выделенной группы) соответственно в отчетном и базовом периодах.

Для работников, занятых вторым направлением деятельности, интегральный индекс изменения показателя производительности труда определяется формуле

$$I_{\text{ИТ}}^2 = \sum_i T_{\text{ИТ},i}^2 \alpha_i^2, \quad (10)$$

$I_{\text{ИТ}}^2$ – интегральный индекс изменения производительности труда работников второй группы (аппарат Управления дороги и предприятий дорожного подчинения);

$T_{\text{ИТ},i}^2$ – темп изменения производительности труда i -го предприятия дорожного подчинения и аппарата Управления дороги;

α_i^2 – доля численности работников i -го предприятия дорожного подчинения и аппарата Управления дороги в общей численности работников второй группы.

Темп изменения производительности труда i -го предприятия дорожного подчинения и аппарата Управления дороги:

$$T_{\text{ИТ},i}^2 = \frac{\Pi_{\text{ИТ}}^0}{\Pi_{\text{ИТ}}^6} \cdot 100\%, \quad (11)$$

$\Pi_{\text{ИТ}}^0, \Pi_{\text{ИТ}}^6$ – показатель производительности труда работников соответственно в отчетном и базовом периодах.

В случае, если разработана методология определения показателя производительности труда каждого i -го подразделения дороги, входящего во вторую группу, то величины $\Pi_{\text{ИТ}}^0$ и $\Pi_{\text{ИТ}}^6$ рассчитываются как отношение количественного показателя по отчету и плану на среднесписочную численность подразделения по отчету и плану.

В случае, если показатель производительности труда по предприятиям и структурным подразделениям, включенным во вторую группу, не рассчитывается (ввиду сложности количественной оценки объема выполненных работ), интегральный индекс изменения производительности труда работников второй группы $I_{\text{ИТ}}^2$ рассчитывается как частное от деления отношения при-

веденных тонно-километров ($\sum PL_{\text{прив.д}}$) в отчетном периоде к общей среднесписочной численности работников второй группы ($Ч_2$) в этом же периоде на отношение аналогичных показателей базового периода:

$$I_{\text{III}}^2 = \frac{\sum PL_{\text{прив.д}}^{\text{от}}}{Ч_2^{\text{от}}} \cdot \frac{\sum PL_{\text{прив.д}}^{\text{баз}}}{Ч_2^{\text{баз}}} \cdot 100\% \quad (12)$$

Для расчета приведенных тонно-километров используются дорожные данные, в которые по грузовому движению включены тарифные тонно-километры.

Для третьей группы работников (занятых ПВД) интегральный индекс изменения показателя производительности труда рассчитывается по формуле:

$$I_{\text{III}}^3 = \frac{Vp^{\text{от}}}{Ч_3^{\text{от}}} \cdot \frac{Vp^{\text{баз}}}{Ч_3^{\text{баз}}} \cdot 100\% \quad (13)$$

где $Vp^{\text{от}}$, $Vp^{\text{баз}}$ – объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении соответственно в отчетном и базовом периодах;

$Ч_3^{\text{от}}$, $Ч_3^{\text{баз}}$ – списочная численность работников, занятых ПВД соответственно в отчетном и базовом периодах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Инструкция по заполнению форм государственной статистической отчетности по труду. Утверждена Постановлением Министерства статистики и анализа Республики Беларусь 17.09.2001 г. № 80.
- 2 Экономика железнодорожного транспорта. Учеб. для вузов ж.-д. трансп./ И.В. Белов, Н.П. Терешина, В.Г. Галабузда и др.; Под ред. Н.П. Терешкиной, Б.М. Даниуса, М.Ф. Тришункова. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.
- 3 Отчет о научно-исследовательской работе по теме № ПЭА/Ю-151 (2517) Исследование и разработка методики оценки производительности труда в структурных подразделениях отделений дороги. Разработка методики распределения эксплуатационного контингента на зависящий и не зависящий от объема перевозок. – Гомель: БелГУТ, 2002. – 144 с.

Получено 19.03.2003

УДК 656.072/073

Т. В. Пильгун

Белорусская железная дорога

И. Н. Лебедев, А. А. Мисальченко

Белорусский государственный университет транспорта

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ РЕСУРСОВ НА ЛИНЕЙНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ ХОЗЯЙСТВА ПЕРЕВОЗОК

Излагается вариант проблемного поиска путей повышения эффективного потребления ресурсов на линейных предприятиях хозяйства перевозок при выполнении различных видов деятельности. Рассматривается новый подход к нормированию трудовых ресурсов на нехозрасчетных станциях, что позволит безболезненно привести в соответствие выполняемым объемам работы потребность в персонале.

В последнее время в условиях преодоления экономических трудностей на многих предприятиях актуальной является проблема эффективного использования людских, материальных, энергетических и технических ресурсов. Особенно остро стоит этот вопрос на линейных предприятиях государственной собственности, работающих в условиях наличия убыточных видов деятельности, но имеющих важное жизненное значение для населения и региона. Убытки по этим видам деятельности частично дотируются из местного и государственного бюджета. Для нехозрасчетных предприятий, которым нормы потребления ресурсов "спускаются сверху" и зачастую ничем, кроме факта своего существования, не обоснованы, вопрос эффективной работы в условиях ограниченных доходных поступлений является актуальным.

В группу таких предприятий попадают и линейные отраслевые предприятия железнодорожного транспорта, не имеющие признака "хозрасчетное". К ним отнесены и такие отраслевые предприятия службы перевозок как станции. Для станций должны быть разработаны нетрадиционные методики нормирования использования трудовых ресурсов по видам деятельности. По результатам исследований, проведенных в БелГУТе, совместно со специалистами службы перевозок Белорусской железной дороги, разработана новая методика и нормативные документы нормирования использования трудовых, энергетических и других ресурсов при выполнении перевозок на нехозрасчетных станциях.

Предлагаемая методика нормирования предполагает расчет удельных

норм потребляемых ресурсов, отнесенных на единый расчетный измеритель и применяемых для всех участников оценки. Таким измерителем выдвигаются и другими выбран приведенный вагонооборот, рассчитываемый с использованием системы коэффициентов для различных видов технологических операций с вагонами. Главным критерием расчета такого измерителя интегрированной оценки работы станции является затрата финансовых ресурсов по операции: прием и отправление поезда, переработка вагонов на маневровых устройствах станции, подготовка вагонов под погрузку, выгрузка вагонов и др.

Нормирование трудовых ресурсов на нехозрасчетных станциях предусматривает расчет удельных норм затрат труда контингента станции на выполнение всех операций, предусмотренных технологическим процессом ТРА станции для производства поездной работы и маневровых передвижений в грузовом и пассажирском движении и поддержанию ее работоспособности. Удельные трудозатраты рассчитываются по формуле

$$T_{\text{уд}} = \frac{\sum_{h=1}^N (nT)_{\text{h}}}{n_{\text{прив}}},$$

где $\sum_{h=1}^N (nT)_{\text{h}}$ - суммарные (общие) трудозатраты на станции по основной деятельности, чел-ч;
 h - категория или группа работников;
 $n_{\text{прив}}$ - приведенный вагонооборот станции за рассматриваемый период, ваг.

Приведенный вагонооборот станции рассчитывается с использованием коэффициентов приведения, определяемых для всех категорий вагоновок, перерабатываемых станцией. При расчете коэффициента приведения учитываются размеры трудовых, энергетических, технических затрат, необходимых для выполнения видов работ с поступающими на станцию вагонами. Например, для станции за единицу принимается грузовой вагон, прошедший станцию в составе поезда без остановки. Для вагона, который проехал станцию с остановкой, этот коэффициент уже равен 1,7 и т.д.

В соответствии с рассчитанными по приведенной формуле нормами человеко-часов определяют требуемую численность каждой категории работников, учитывая возможность совмещения должностных обязанностей, использования сокращенного рабочего дня, прихода и ухода работников в начале или завершения технологических операций, когда их присутствие необходимо определенное время согласно технологическому процессу, применение других мер.

Выполнение нормирования трудовых ресурсов по такой схеме позволяет использовать полученные результаты для определения норм занимаемых

площадей. Нормы на одного или группу работников принимаются согласно действующим Строительным и санитарным правилам и нормам.

По результатам полученных нормативов рабочих площадей производится расчет норм потребляемой энергии на отопление зданий и помещений, а также норм электроэнергии, используемой для освещения помещений и терморегулирующих станций, обеспечения работоспособности всех станционных устройств, целесообразность эксплуатации которых устанавливается предварительными расчетами.

Расчет данных норм следует производить с учетом новейших разработок в области отопительных систем, светотехники, кондиционирования и вентиляции помещений.

Общие нормативные трудо-, энерго-, теплотраты делятся на приведенный вагонооборот. Получаем нормы человеко-часов, килокалорий и ватт энергии, приходящихся на 1 приведенный вагон, необходимые для обеспечения стабильной работы станции.

Исходя из этих норм возможно создание шкалы необходимых затрат ресурсов для каждого типа станции в зависимости от их приведенного вагонооборота. Пример такой шкалы приведен в таблице 1.

Таблица 1 – Нормы потребных трудозатрат на нехотрасчетных станциях

Приведенный вагонооборот	Потребные удельные теплотраты, ккал/пр.ваг	Потребные удельные энерготраты, Вт/пр.ваг	Потребные удельные трудозатраты, чел-ч/пр.ваг			
			h_1	h_2	...	h_n
$C_1 - C_{11}$	Q_1	P_1	N_{11}			
$C_{12} - C_{22}$	Q_2	P_2	N_{22}			
$C_{100} - C_{100+1}$	Q_n	P_n	N_{in}			

По результатам расчета нормативов затрат рабочих площадей для каждого класса станций составляется баланс потребных ресурсозатрат, который суммируется по всем станциям отделений и дороги в целом. Пример такого баланса приведен в таблице 2.

Таблица 2 – Расчет норм потребных ресурсов для отделений и дороги в целом

Участок	Станция	Приведенный вагонооборот, прив.ваг	Потребные трудозатраты, чел-ч			Потребные теплотраты, ккал/прив.ваг	Потребные энерготраты, Вт/прив.ваг
			h_1	...	h_n		
I	А	C_1	N_{11}			Q_1	P_1
	Б	C_2	N_{22}			Q_2	P_2
	Другие	C_i	N_{in}			Q_i	P_i
	Итого:	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ
II	В						
	Г						

Продолжение таблицы 2

Отделение	Станции	Приведенный вагонооборот, прив. ваг.	Потребные трудовые затраты, чел-ч			Потребные тепловые затраты, ккал/прив. ваг.	Потребные энергозатраты, Вт/прив. ваг.
			h_1	...	h_n		
	Другие						
	Итого:	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ
Другие отделения							
Итого по дороге							

Проведя расчеты по нормированию потребляемых ресурсов, необходимо сравнить их с реально существующими размерами потребления. В случае несоответствия фактических и нормативных ресурсов требуется дополнительная разработка обоснования замены устаревшей техники и технологии на новые либо на внесение дополнительных изменений в действующую технологию работы отдельных структурных подразделений или линейки транспортного предприятия в целом.

Получено 17.02.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 656.052

В. Я. Негрей, Е. М. Масловский

Белорусский государственный университет транспорта

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ПАРАМЕТРОВ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ

Рассматриваются вопросы определения эффективности проектирования высокоскоростных магистралей железнодорожного транспорта.

Одна из центральных проблем проектирования высокоскоростных магистралей – проблема принятия решения. От ее успешного решения зависит эффективность использования духовных и материальных ресурсов.

В подавляющем большинстве случаев для оценки вариантов используется такой показатель, как суммарные приведенные строительно-эксплуатационные затраты. Они включают капитальные вложения и эксплуатационные затраты на период ΔT , причем принципом методики расчета является

принцип адаптивного сложения капитальных вложений и эксплуатационных расходов, а для того чтобы сделать затраты, проводимые в разное время, сопоставимыми, применяется коэффициент приведения затрат

$$E = \sum_{t=0}^T K_t \eta_t + \sum_{t=1}^T C_t \eta_t \quad (1)$$

где K_t, C_t - соответственно капитальные вложения и эксплуатационные расходы в t -м году;

η_t - коэффициент приведения затрат к начальному году периода сравнения;

$$\eta_t = (1 + E_{\text{ан}})^{-t} \quad (2)$$

$E_{\text{ан}}$ - норматив приведения разновременных затрат, который принимается равным на железнодорожном транспорте 0,08-0,010.

Однако исследования показывают, что в связи с непрерывным увеличением затрат на добычу топлива, ростом расходов по содержанию постоянного устройства и другим причинам, даже при постоянных размерах перевозок эксплуатационные расходы увеличиваются.

В общем случае при многоэтапных капитальных вложениях и переменных нормативах приведенные затраты следует определять по формуле

$$E = \sum_{t=0}^T K_t \eta_t (1 + \varphi_t)^t + \sum_{t=1}^T C_t \eta_t (1 + \varphi_t)^t \quad (3)$$

где φ_t - функция норматива капитальных вложений по времени;

φ_t - коэффициент роста эксплуатационных расходов в связи с изменением цен.

Для средних условий (линейный характер изменения удельных капитальных вложений) $\varphi_t = 0,23 \dots 0,037$.

Для выработки рекомендаций по выбору оптимальной пологости стрелочных переводов рассчитывается экономический критерий эффективности:

$$\Delta K E_{\text{н}} + \Delta \mathcal{E} < \mathcal{E}_{\text{вн}} + \mathcal{E}_{\text{н}} \quad (4)$$

где ΔK - дополнительные капитальные вложения в стрелочный перевод более пологой марки;

$E_{\text{н}}$ - коэффициент эффективности капитальных вложений, который принимается в настоящее время по согласованию с заказчиком 0,2-0,4;

$\mathcal{E}_{\text{вн}}$ - эффект от сокращения затрат времени пассажиров;

$\mathcal{E}_{\text{н}}$ - эффект от сокращения эксплуатационных расходов, связанных со временем движения поездов по магистрали (поездо-часами) и экономии электроэнергии;

$\Delta \mathcal{E}$ - дополнительные годовые эксплуатационные расходы, приходящиеся на один стрелочный перевод.

Эти два вида эффекта напрямую связаны с размерами движения и пологостью стрелочного перевода.

В общем виде сокращение потерь времени пассажиров определяется по формуле

$$\Delta T_{\text{п-ч}} = 2 \cdot 365 C_{\text{п-ч}} \Delta t n a, \quad (6)$$

где $C_{\text{п-ч}}$ – стоимость одного пассажиро-часа;

Δt – сохранение потерь времени пассажирами;

n – количество поездов в сутки, отклоняемых на боковой путь;

a – населенность скорого поезда, 420 чел.

Например, при $n = 3$ пары, $v_{\text{max}} = 250$ км/ч и $C_{\text{п-ч}} = 1,2$ \$, $N = 28$ эквивалент при переходе составит 14 100 тыс. \$.

Размеры сокращения эксплуатационных расходов, связанных со временем движения поездов по магистрали (поездо-часами), и экономии электроэнергии определяются по формуле

$$C_{\text{поездо-ч}} = 2 \cdot 365 C_{\text{поездо-ч}} \Delta t n, \quad (7)$$

где $C_{\text{поездо-ч}}$ – приведенная стоимость одного поезд-часа, принимается равной 62 \$.

Аналогично при $n = 3$ пары $v_{\text{max}} = 250$ км/ч и $C_{\text{поездо-ч}} = 62$ \$, экономия от сокращения эксплуатационных расходов, связанных со временем движения поездов по магистрали при переходе к пологости $N = 28$ составит 1,735 тыс. \$.

Величина дополнительных расходов на пологие стрелочные переводы рассчитана по формуле

$$E_x = (\Delta KE_{\text{НИТ}} + \Delta \mathcal{E}) n_{\text{стр}}, \quad (8)$$

где $n_{\text{стр}}$ – число скоростных стрелочных переводов на 100 км длины магистрали, $n_{\text{стр}} = 2 \dots 4$ комплекта.

Таким образом, для условий $n = 3$ пары поездов, $C_{\text{п-ч}} = 1,25$, $C_x = 62$ \$ оптимальная пологость стрелочного перевода находится в зоне 32–34. В этом случае дополнительные затраты окупятся эффектом от сокращения потерь времени пассажирами на перемещение и движение поездов по магистрали.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Иваницко Г. И. Стрелочные переводы для повышения скоростей движения по ответвленному пути. – М.: Тр. ЦНИИ МПС, 1960. Вып. 193. С. 11–17.
- 2 Негрей В. Я., Негрей Н. П. Принятие решений при развитии железнодорожных станций и узлов // Проблемы перспективного развития железнодорожных станций и узлов: Межауз. сб. науч. тр. – Гомель: БелНИИЖТ, 1992. – С. 17–27.
- 3 Шахунц Г. М. Проектирование железнодорожного пути. – М.: Транспорт, 1987. – 480 с.

Получено 27.02.2003

ISSN 336.2:656.031

И. Крутиром
Гомельский государственный университет транспорта

ВЛИЯНИЕ НАЛОГОВ ЧЕРЕЗ ТРАНСПОРТНЫЙ ТАРИФ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ

Анализируется влияние транспортных (и в частности железнодорожных) тарифов на конкурентоспособность отечественной продукции, даются предложения по оптимизации налогообложения железнодорожного транспорта с целью повышения конкурентоспособности отечественных производителей.

Глубокая проработка содержания валовых процессов, формирующихся под влиянием рыночных факторов, требует постепенного отхода от сложившихся на практике стереотипных воззрений на налоги как на платежи чисто локального предназначения, используемые до сих пор в отечественной экономической системе для покрытия традиционно сложившихся, постоянно растущих потребностей государственной казны.

Необходимость налогов предопределена комплексом объективных факторов развития человеческого сообщества и, прежде всего, факторов экономического и социального характера. В общем контексте комплекса таких факторов можно определить как экономическое неравенство условий производства, распределения и потребления добавленной стоимости в конкретном пространстве и времени.

Налогообложение, наряду с другими объективными категориальными факторами: ценообразованием, кредитованием, страхованием, социальным обеспечением и т.п., призвано создать относительное равновесие экономических интересов всех участников воспроизводственных процессов (как по горизонтали, так и по вертикали хозяйственного комплекса страны). С этой целью наука разрабатывает концепции трансформации сущностного предназначения объективных экономических категорий в систему самых различных форм прикладного содержания, которые видоизменяются по мере установления и развития экономики каждого государства.

Потенциально налоги способны создавать благоприятные условия для экономического роста страны в целом, что повышает благосостояние каждого конкретного человека. В орбиту налоговых взаимоотношений вовлечены как физические лица (граждане Республики Беларусь, лица без гражданства) так и юридические (предприятия). Одним из субъектов этих отношений яв-

ляется транспорт как самостоятельная отрасль народного хозяйства.

Основной продукцией транспорта является перевозка грузов и пассажиров. Такой вид продукции является неосвязаемым, и поэтому в ряде книг, справочников, статей продукция транспорта отнесена к разряду услуг. Однако независимо от натурально-вещественной формы вырабатываемой продукции (производимых работ, оказываемых услуг), актуальной для любого субъекта хозяйствования является проблема формирования отпускной цены. На транспорте в качестве цены выступает тариф.

Основным перевозчиком грузов и пассажиров в Республике Беларусь является железная дорога. Поскольку железнодорожный тариф есть взаимозачтенная цена, то при построении тарифов применимы те же правила и методы, что и при формировании отпускных цен на промышленную продукцию. Цену любого вида продукции (работ, услуг) можно определить по формуле:

$$Ц = С + П + Н_н$$

где $Ц$ – цена продукции;

$С$ – себестоимость производства (фактические суммарные затраты);

$П$ – прибыль;

$Н_н$ – налоги, уплачиваемые из выручки.

Каждый из элементов цены включает в себя налоги. Однако для формирования конкурентной ценовой стратегии наибольший интерес представляет третий элемент формулы – налоги, уплачиваемые из выручки. Эти налоги являются косвенными, т.е. они включаются в отпускную цену и оплачиваются потребителем. Влиять на величину этой составляющей цены предприятия не могут, это возможно только на уровне государства.

На железнодорожном транспорте выделяют две группы тарифов: пассажирские и грузовые. Логика формирования цены перевозки пассажиров (грузов) по железной дороге отличается от общепринятых стандартов.

Стоимость перевозки одного пассажира (стоимость железнодорожного билета) устанавливает государство. Ввиду большой социальной значимости пассажирских перевозок тарифы на внутриреспубликанские перевозки установлены на уровне, не покрывающем затраты железной дороги (ниже себестоимости). Это означает, что перевозка любого пассажира внутри республики заведомо убыточна. Для компенсации этих убытков используется так называемое перекрестное финансирование, при котором часть доходов от грузовых перевозок идет на покрытие потерь от пассажирских перевозок. При перевозках пассажиров в междугосударственном сообщении оплата вносится по международным договорным тарифам, которые значительно выше внутриреспубликанских. Эти тарифы позволяют покрывать текущие затраты железной дороги. Однако из-за дороговизны билетов лишь немногие пассажиры в состоянии их приобрести, населенность вагонов остается крайне низкой, что опять-таки ведет к убыточности перевозок.

Существенной поддержкой со стороны государства является освобождение

не пригородных пассажирских перевозок от уплаты НДС. В общей структуре пассажирооборота около 70 % приходится на пригородные перевозки. Если из доходов, которые даже не покрывают затраты, еще и уплачивать НДС, то значительно ухудшит и без того сложную ситуацию на железной дороге с пассажирскими перевозками.

В основу цены грузовой перевозки положен тариф, указанный в Прейскуранте 10-01. В этом документе тарифы рассчитаны исходя из среднесетевых условий перевозок и налоги, уплачиваемые из выручки, не учитывают. Поэтому при расчете цены перевозки к тарифам, указанным в Прейскуранте 10-01 (тариф индексируется с учетом инфляции), должны быть добавлены налоги, уплачиваемые из выручки.

Согласно действующему в Республике Беларусь законодательству экспортная транспортная продукция облагается НДС по ставке 0%. К такой продукции относятся:

- работы (услуги) по сопровождению, погрузке, перегрузке и иные подобные работы (услуги), непосредственно связанные с реализацией экспортируемых товаров;
- экспортируемые транспортные услуги;
- работы (услуги), непосредственно связанные с транспортировкой через иностранную территорию Республики Беларусь товаров, перемещаемых транзитом через территорию Республики Беларусь.

Применение нулевой ставки означает полное освобождение от НДС реализации товаров (работ, услуг) путем вычета (зачета, возмещения) сумм налога, уплаченных при приобретении сырья, материалов, топлива, электрической или иной энергии, комплектующих изделий и полуфабрикатов и иных товаров (работ, услуг), использованных для производства и (или) реализации товаров (работ, услуг), облагаемых налогом по нулевой ставке, если иное не предусмотрено законодательством.

Таким образом на железной дороге из выручки, полученной от вывоза товаров и транзита не уплачивается НДС. Это делает белорусские товары более конкурентоспособными на внешнем рынке, а также стимулирует грузоотправителей осуществлять перевозки через территорию нашей республики (то является дополнительным источником поступления валюты в страну).

В отечественной прессе регулярно публикуется информация о том, что исходят попытки внести дополнение в Закон "О налоге на добавленную стоимость", согласно которому транзит товаров через территорию республики будет облагаться в общеустановленном порядке по ставке 20%. Сторонники данной поправки рассчитывают таким образом увеличить доходы бюджета за счет роста налоговых поступлений.

Существует ошибочное мнение о том, что увеличение количества косвенных налогов (НДС по своей природе является косвенным налогом) либо их ставок может дать существенный прирост доходов государства. Такая уверенность базируется на простоте контроля и взимания косвенных нало-

гов. Этот подход имеет право на существование только при рассмотрении закрытой (изолированной) экономики и в условиях, когда потребление товара абсолютно неэластично или близко к этому, а также при абсолютных монополиях. В таком случае потребитель не имеет альтернативы (нет доступа на внешние рынки, нет конкуренции между продавцами) и будет вынужден приобретать товары по возросшим ценам.

В современных условиях, когда любая страна в той или иной степени интегрирована в мировую экономику, при резком росте цен на конкретный товар потребителем будет найдена альтернатива – покупка у другого продавца в другой стране. Для Республики Беларусь это будет выглядеть следующим образом: грузовладельцы найдут другие маршруты для транзита своих товаров из Европы и обратно (через страны Прибалтики, Украину). Транзит через нашу страну резко сократится, и бюджет не только не получит дополнительных средств, но и потеряет те, что имеет.

Позитивный налоговый результат невозможно получить за счет простых технических приемов. Эта задача крайне сложная даже для устойчивых рынков. В трансформационных условиях развития экономики и политики (особенно в государствах переходного типа) обострены противоречия между субъектами сфер "бизнес" и "бюджет". Задача науки и законодательной практики – "примирить" эти интересы. Стратегическая цель совершенствования методологии налогообложения – обеспечить паритет налоговых функций. До сих пор пока налоговая практика демонстрирует отсутствие такого паритета. Противоречия между субъектами сфер "бизнес" и "бюджет" будут углубляться. С их углублением, увеличением фискального перекоса налогообложения, утратой им связей с реальной экономической средой эти противоречия будут обостряться. Как следствие этого, снижаются объемы налоговых доходов бюджета, замедляются темпы экономического роста в стране и далее выстраивается цепочка сопряженных с этим негативных проявлений во всех сферах общественной жизни. Это одно из свойств функционирующей налоговой системы, определяемое как ее индикаторное свойство. Его смысл выражается в способности налогообложения отражать состояние экономических, социальных, политических процессов, влиять на них, изменяться вместе с ними.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Закон Республики Беларусь от 19 декабря 1991 г. № 1319-XII "О налоге на добавленную стоимость" // Ведомости Верховного Совета Республики Беларусь. - 1992. - № 3. - С. 51.
- 2 Шатазов С. Налоговая система России.-М.: МЦФЭР, 2000. - 176 с.
- 3 Ютесина Т.Ф. Налоги и налогообложение.-М.: Инфра-М, 2001. - 576 с.

Получено 14.03.2003

ДК 656.2078 (476)

В. Булюк
МО "Белвестбанк"

ПЕРСПЕКТИВЫ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЭЛЕКТРОННОГО БИЗНЕСА ДЛЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Электронный бизнес. Перспективы и эффективность осуществления основных бизнес-процессов Белорусской железной дороги путем использования технологий глобальных сетей Internet.

Вступление Республики Беларусь во Всемирную торговую организацию требует распространения электронного бизнеса на Белорусской железной дороге. Это обусловлено приходом международной конкуренции в производственно-экономические отношения Республики Беларусь.

Само начало развития электронного бизнеса в глобальной сети Internet тесно связывают с 1995 годом, когда началось активное освоение этой сети широкими пользователями. В том же году был открыт и один из первых интернет-магазинов – Amazon. В дальнейшем появились и другие составляющие этого нового направления развития экономики.

Именно электронный бизнес часто называют технологией третьего тысячелетия. Его достижения и перспективы развития уже сейчас впечатляют своим разнообразием. Это новое направление экономики развивается очень быстрыми темпами. Так подъем азиатской экономики во многом был обусловлен применением этой новейшей технологии ведения дел. Ведущие, экономически развитые страны в полном объеме пользуются достижениями этого нового вида коммерции, корпоративные сети крупных, даже мелких компаний и банков уже тесно интегрированы в глобальную информационную сеть и фактически все отрасли их деятельности используют достижения новейших технологий ведения дел. С появлением и развитием этого новейшего типа бизнеса произошли изменения не только в отношении компаний с их клиентами, но и во внутренней структуре самих предприятий. Появились новые модели ведения бизнеса.

Иногда понятия электронного бизнеса и электронной коммерции отождествляются, однако между ними существуют значительные различия.

Электронный бизнес (e-business) – это осуществление основных бизнес-процессов компании путем использования технологий глобальных сетей и Internet, в частности, с целью повышения эффективности деятельности. Дру-

гими словами, электронным бизнесом называется деловая активность, использующая возможности глобальных информационных сетей для осуществления внутренних и внешних связей компании.

Электронная коммерция (e-commerce) является важной составной частью электронного бизнеса. Она охватывает различные формы бизнес-деятельности: маркетинг, сделки между предприятиями, розничную и оптовую торговлю, аренду приложений, предоставление услуг и пр. Эти деловые операции объединяет то, что все они осуществляются в электронном виде с помощью компьютерных сетей (корпоративных или частных).

Internet-коммерция – часть электронной коммерции. Ее особенность состоит в том, что все сделки и транзакции осуществляются электронным способом через глобальную сеть Internet.

Быстрое развитие Internet-бизнеса, и в частности Internet-коммерции, связано с теми преимуществами, которыми обладает киберпространство по сравнению с традиционными видами деловой активности.

Одно из главных преимуществ Internet-бизнеса для клиента – значительная экономия времени, так как заказ или запрос через глобальную сеть делается за очень короткое время, и у покупателя даже нет необходимости выходить при этом из дома. Кроме того, сетевые компании обладают рядом других преимуществ, среди которых:

- доступность в любое время суток;
- широкие возможности выбора, поскольку все магазины, компании, банки находятся рядом на "расстоянии" одного щелчка мышью;
- возможность получения полной информации 24 часа в сутки и 7 дней в неделю. Наличие справочной информации о товарах и ценах, возможность их сравнения;
- индивидуальное обслуживание каждого клиента с учетом его предпочтений.

Достоинства такого бизнеса очень привлекательны для предприятий, компаний и банков. Компании, занимающиеся коммерческой деятельностью, не могут не оценить отсутствие налога с продаж в режиме онлайн, обуславливающее приток покупателей. Для бизнеса существенны также следующие возможности:

- ведение бизнеса в киберпространстве позволяет значительно снизить расходы на организацию и поддержание инфраструктуры, так как в том случае нет необходимости в организации торговых залов или офисов;
- расходы на рекламу и сервис существенно снижаются, а следом за ними и цена на товары;
- расширяются рынок сбыта товаров и услуг, а также перспективы организации деятельности в международном масштабе;
- создаются новые возможности для маркетинга;
- появляются новые направления бизнеса.

Перспективы развития электронного бизнеса в мире впечатляют. Соглас-

и статистическим данным, в 2002 году число пользователей сети достигло млрд человек, а оборот компаний, использующих в своей деятельности глобальную сеть, составил около 1 трлн долларов. По прогнозам объем мирового оборота электронной коммерции к 2004 будет составлять от 1,8 до 3,2 трлн долларов.

В недалеком будущем электронные операции станут основной частью любого бизнеса. Компании, активно использующие преимущества глобальной сети, получают преимущества перед конкурентами, прежде всего, благодаря оперативному решению своих задач. Новый рынок, прежде всего, основан на применении современных информационных технологий и ориентирован на оперативное взаимодействие с потребителем (в режиме онлайн).

Сегодня основными моделями ведения электронного бизнеса в глобальной сети являются схемы B2C и B2B.

Схема "Бизнес-Потребитель", B2C, представляет собой розничную продажу товаров и услуг частным лицам через глобальную сеть. К этой системе относятся торговые Internet-системы, Internet-магазины, WEB-витрины.

Схема "Бизнес-Бизнес", B2B, включает в себя все уровни электронного взаимодействия на уровне компаний и банков с использованием специальных технологий и стандартов электронного обмена данными. Через виртуальные площадки B2B предприятия, компании, банки получают возможность обмениваться информацией, находить новых партнеров и поставщиков и проводить торговые операции. Примером B2B-системы может служить Metapark.

Так же получила определенное развитие схема деловых отношений "равный-равный", P2P (Peer-to-Peer). Она предполагает бизнес-отношения в глобальной сети между равными партнерами. Основу схемы P2P составляют Internet-аукционы. Начинют развиваться и другие модели ведения бизнеса в сети.

Несмотря на то, что электронная коммерция возникла сравнительно недавно, она составляет уже довольно значительную часть валового внутреннего продукта (ВВП) развитых стран.

С коммерческой точки зрения схема "бизнес-потребитель", B2C, представляется наиболее перспективным направлением электронной коммерции, так как в его основе – электронная розничная торговля. Розничные продажи через Internet – быстро развивающийся сектор экономики; они составляют значительную долю рынка электронной коммерции.

Хотя во всех схемах осуществляется операция через глобальную сеть, но каждый вариант системы предполагает разную степень автоматизации ведения дел. В зависимости от сложности системы обслуживание потребителей будет находится на разном уровне, различны и затраты на ведение дел.

Самое быстрое развитие электронной коммерции вообще и розничных продаж через Internet наблюдается в США (рисунок 1). В Белоруссии происходят аналогичные процессы, хотя и в меньших объемах, поэтому по обще-

мировым данным можно сделать некоторые прогнозы о развитии электронной коммерции и у нас.

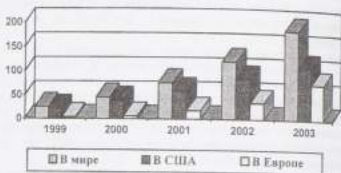


Рисунок 1 – Рост электронной коммерции в секторе B2C

Быстрому росту сектора B2C в США способствует ряд факторов:

- развитие телекоммуникационной инфраструктуры;
- распространенность кредитных карт как основного платежного средства;
- исторически сложившиеся структуры заказов и продаж по каталогам;
- наличие проверенных средств экспресс-доставки товаров;
- высокий уровень общей онлайн-культуры (уже в 1995 году у онлайн-сервисов было около 15 млн подписчиков).

По сравнению с США и Белоруссии масштабы B2C пока невелики, что объясняется, прежде всего, слабым развитием телекоммуникационной инфраструктуры и недостаточным количеством активных Internet-пользователей. Негативно сказывается и малая распространенность средств безналичных расчетов для физических лиц, очевидно вследствие невысокого уровня дохода основной части населения.

Однако наблюдается тенденция роста количества белорусских Internet-пользователей, имеющих опыт онлайн-покупок. Эта положительная тенденция обусловлена общеэкономическими факторами: укреплением белорусской экономики, ростом доходов населения и формированием среднего класса, а также развитием телекоммуникационной отрасли и активным внедрением систем безналичных расчетов для физических лиц (кредитных/дебитных и смарт-карт) и электронных денег.

При реализации систем электронной розничной торговли необходимо надежно обеспечивать безопасность электронных сделок. Открытый характер сети Internet приводит к тому, что передаваемая по ней информация становится доступной всем желающим. Необходимы развитые методы проверки подлинности участников деловых операций, надежные способы защиты конфиденциальности и целостности данных при проведении платежей в Internet-юридические обоснования законности электронных сделок.

Модель "бизнес-бизнес", B2B, представляет электронное взаимодействие компаний друг с другом с использованием соответствующих информационных технологий и стандартов электронного обмена данными. Через специальные виртуальные площадки B2B (электронные биржи) предприятия, компании, банки получают возможность обмениваться информацией, находить новых партнеров и поставщиков и проводить операции.

Торговая B2B-площадка предоставляет комплекс разносторонних услуг:

- услуги по управлению контингентом;
- транзакционные услуги;
- дополнительные услуги по поддержке бизнес-процессов.

B2B-площадка должна обеспечить соответствующий уровень безопасности проведения электронных платежей и передачи ценной информации. При создании extranet-системы для обмена данными с бизнес-партнерами, необходимо также позаботиться об эффективной защите данных, передаваемых по открытым коммуникациям глобальных сетей.

В целом по сравнению с B2C трафик на B2B-площадках относительно невелик, однако коэффициент пользователей, делющих покупки на B2B, выше. Если на B2C-сайтах приобретают товары в среднем 12 % посетителей, то у B2B этот показатель выше.

К системам сектора B2B относятся Internet-биржи. Онлайн-биржи позволяют сэкономить до 20 % накладных расходов. Internet-биржи поддерживают закупки и продажи по каталогам, планирование цепочек поставок, совместное конструирование и разработку продуктов, торговлю через аукционы и т.д. В конечном счете, Internet-биржи способствуют оптимизации взаимодействия партнеров по бизнесу и повышают эффективность бизнеса в целом.

Другая технология - Internet-биржа, популярность которой в последнее время быстро растет. Способ интерактивного ведения торгов ценными бумагами дает инвесторам возможность получать рыночную информацию в режиме реального времени. Из-за большого спроса на такие услуги возник настоящий бум электронных брокерских систем, которые подключены к различным электронным торговым системам.

Так руководство семи крупнейших международных банков: Bank of America, Credit Suisse First Boston, HSBC Holdings PLC, Goldman Sachs, J. P. Morgan, Morgan Stanley Dean Witter и UBS Warburg - решило создать валютно-электронную биржу Fxall.com. Участники торгов могут покупать и продавать на этой бирже большинство мировых валют в любое время, то есть круглосуточно семь дней в неделю. Оценка объема операций на ней - 15 триллионов долларов в день.

Схема бизнес-отношений равный-равный, P2P, предполагает бизнес-отношения в Internet между партнерами, находящимися в равном положении. Коммерческий потенциал P2P не столь высок, как у B2B или B2C, однако довольно перспективен.

К схеме P2P относятся Internet-аукционы. Согласно статистике объем ми-

рового рынка онлайн-аукционов составляет примерно 6,5 млрд долларов. В Internet насчитывается около 1000 Web-сайтов, занимающихся аукционной деятельностью, среди которых несомненными лидерами являются eBay, за которым проходит 76 % всех торгов, Yahoo – 12 %, Amazon – 8 % и, конечно, Sotheby.

Аукционный бизнес в Internet – относительно молодая, но достаточно перспективная сфера электронной коммерции. Если в 1998 году в американской сети сетевых аукционов покупки совершили 1,2 млн человек, то, согласно прогнозам, в 2004 году их число должно увеличиться в несколько раз.

На Internet-аукционах осуществляется покупка/продажа различных товаров (драгоценностей, антиквариата, картин, коллекций, музыкальных товаров, компьютеров, автомобилей, бытовой электроники и др.), а также услуг. Для участия в Internet-аукционе необходимо стать клиентом одного из аукционных www-серверов и заявить о своем желании приобрести товар (или выставить для продажи свой товар) через Internet.

На каждом Internet-аукционе ведется справочно-информационная страница, позволяющая потенциальным клиентам через Internet ознакомиться с основными правилами работы аукциона и выяснить основные требования, предъявляемые к компьютерам участников электронных торгов, а также просмотреть ответы на чаще всего задаваемые вопросы.

Из рассмотренных вариантов электронного бизнеса для Белорусской железной дороги представляют большой интерес создание в мировой электронной сети ресурса по схеме B2B (бизнес – бизнес) с предоставлением возможных услуг, как предприятиям Белорусской железной дороги, так и ее клиентам, которыми могут выступать как юридические лица, имеющие доступ в Internet, так и физическим по схеме B2C (бизнес – потребитель). Выход на международную арену в глобальной сети и дополнительные услуги в сети на внутреннем рынке – это важный шаг для закрепления Белорусской железной дороги на рынке транспортных услуг в условиях нарастающей конкуренции.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Соколов А. В., Шатский В. Ф. Защита информации в распределенных корпоративных сетях и системах. – М.: ДМК Пресс, 2002. – 656 с.
- 2 Годовский И. Безопасность платежей в Интернете. – СПб.: Питер, 2001. – 240 с.
- 3 Бабенко Л. К. и др. Новые технологии электронного бизнеса и безопасности. Л. К. Бабенко, В. А. Бякоз, О. Б. Масаревич, О. Б. Стириданов. – М.: Радио и связь, 2001. – 376 с.

Получено 12.03.2003

5 ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ФИНАНСОВЫЕ ВОПРОСЫ ЭЛЕМЕНТОВ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

ISBN 985-455-455-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.436.33

И. И. Дзюльский
ИО "Белгоспробитам"

ПАТЫ РАЗВИТИЯ И ФОРМЫ АГРОПРОМЫШЛЕННОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Привлекательность и эффективность агропромышленной интеграции и ее форм обусловлены необходимостью и эффективностью интеграционных процессов в условиях перехода к рыночной экономике и становления рыночных экономических связей.

Преодоление кризисных явлений, вызванных развалом бывшего союзного государства, а также не до конца предпринятые преобразованиями в АПК республики связаны в первую очередь с возможностями восстановления накопленных ранее положительный потенциал развития этой отрасли. Одним из основных направлений здесь является агропромышленная интеграция, так как развитие и совершенствование производственно-экономических связей в цепи производства – переработки – транспортировки – реализации является важнейшей целью экономики.

Мировой опыт показал, что эффективное развитие сельского хозяйства может быть только в органическом единстве с другими отраслями экономики, при динамическом развитии процессов кооперации и интеграции.

Разной кооперативно-интеграционными процессом является Западная Европа, где в начале XX века они получили широкое распространение благодаря основополагающему теории кооперации Уильяму Кэпту.

Развитие кооперации на селе, в банковской системе, строительство перерабатывающих предприятий, путей и средств транспортировки продуктов питания в России было начато еще в ходе аграрной реформы П. А. Столыпина в 1907 году, которая была рассчитана на 20 лет. Уже в то время вопросы

организация рационального производства и переработки сельскохозяйственного сырья рассматривались экономистами с точки зрения эффективности агропромышленного производства в целом.

Основу сельскохозяйственной кооперации составляла система кредитных товариществ, связанных с банком. Уже в этих формах зарождались прообразы финансово-промышленных групп, так как они занимались финансированием сбыта, переработки, снабжением и доставкой для производственных товариществ. Перерабатывающие кооперативы, кроме сбыта, осуществляли производство продукции из сельскохозяйственного сырья, строили здания, налаживали связи с покупателями. Однако приобретение машин и оборудования для самого крестьянина было сложно, поэтому создание кооперативов явилось альтернативой перекупщику.

По своей сути, кооперация – это процесс концентрации, который может вестись по горизонтали и вертикали. В промышленности более эффективно себя показывает горизонтальная, а в сельском хозяйстве – вертикальная интеграция. При этом эффект от экономии на концентрации значительно снижается возрастающими транспортными расходами. Для этого необходимы расчеты оптимальных размеров предприятий, обоснование их экономической выгоды.

Необходимо отметить, что каждая отрасль в кооперации имеет "дифференциальный оптимум", который состоит в том, что отрасль, входящая в хозяйство в качестве его элемента, имеет свой оптимальный размер, свои параметры и поэтому совместить их в одном хозяйстве нельзя, поэтому хозяйство выделяет их и передает в кооперацию. Оптимум заключается в таких размерах площадей эксплуатации, при которых при прочих равных условиях наименьшая себестоимость получаемых продуктов.

Однако на практике, во времена строительства социализма, большое развитие получила гигантомания, когда создавались огромные хозяйства при отсутствии базы хранения и переработки, возможностей транспортировки и реализации сельхозпродукции. Такая тенденция сохранилась и в последующие годы, когда начали создаваться агропромышленные формирования (агропромышленные комплексы, комбинаты, финансово-промышленные группы, ассоциации и т.п.) без обоснования с учетом данных требований.

В 60-70-х годах прошлого столетия начался следующий этап в развитии агропромышленной интеграции, когда в некоторых отраслях стали выделяться узкоспециализируемые хозяйства, возникать одноименные тресты. Однако вопросы оптимизации этих процессов не занимались и их развитие носило директивно-административный характер.

В 70-80-е годы получила развитие межхозяйственная кооперация и агропромышленная интеграция предприятий, так как другие пути либо себя исчерпали, либо на их осуществление не было средств (укрупнение и слияние предприятий, интенсификация производства в рамках одного предприятия,

убоение специализации и рост производства ведущих отраслей и др.). Промышленная интеграция привлеклась в создании различных типов формирований, главной целью которых было снижение потерь и повышение эффективности производства путем организации переработки, упаковки продукции на месте и ее быстрая транспортировка к месту потребления.

Таким образом, размером и содержанием, можно выделить следующие этапы процесса агропромышленной интеграции:

I этап - дореволюционный, конец XIX—начало XX века, характеризующийся простейшими формами кооперирования в виде товариществ.

II этап - 20-30-е гг., период НЭПа, возникновение разнообразных форм кооперации и интеграции на добровольных принципах, формирование крупных многоотраслевых сельскохозяйственных и территориальных предприятий и при значительной поддержке государства.

III этап - 50-60-е гг. создание производственно-социализированных предприятий отдельных видов продукции.

IV этап - 70-80-е гг. бурное развитие агропромышленной интеграции в виде специализированных агропромышленных предприятий, объединений, отделов, комбинатов.

V этап - 80-е гг.—начало 90-х годов, создание территориально-отраслевых агропромышленных формирований на основе административных органов (АХО, ОАПО, Госагропромиз).

VI этап - 90-е гг.—настоящее время, который характеризуется распадом государственных систем в связи с приватизацией перерабатывающих, торговых предприятий, формированием рыночных агропромышленных систем, включением финансовых структуры (финансово-промышленные группы, холдинги, корпорации).

Соединение сельского хозяйства с промышленностью и другими отраслями агробизнеса (транспортировка, торговля) является одним из лучших условий дальнейшего экономического роста отрасли. Поэтому развитие агропромышленной интеграции необходимо для формирования единого рыночного хозяйства, что подтверждается мировой практикой. При развитии многоукладной экономики рыночного хозяйства и отсутствии государственных органов регулирования восстановление и поддержание связей между обособленными хозяйственными единицами является *необходимым* условием их эффективной работы.

Агропромышленная интеграция обусловлена необходимостью повышения эффективности производства, которая определяется не только и не столько ее уровнем в отдельной отрасли, сколько совершенствованием экономического и технологического связей между специализированными предприятиями в отрасли. Она строится по вертикали, в нее входят производственно-коммерческие организации, деятельность которых охватывает бизнес

одной последовательной стадии процесса преобразования сырья в конечные потребительские товары. Вместе с тем, недостатком вертикальной интеграции является то, что она снижает действие рыночных сил, создает зависимость между подразделениями и ограниченный рынок, который порождает чувство безопасности и сокращает конкурентные способности. Вертикальная интеграция, в отличие от горизонтальной, развивается более медленно, поэтому сельское хозяйство, являясь только поставщиком сырья, несет существенные потери.

Формы агропромышленной интеграции на протяжении последних десятилетий претерпевали изменения, но эффективность интегрированного производства проявлялась в более рациональном использовании материальных, технических и трудовых ресурсов, повышении качества продукции, возможности использования отходов основного производства, в более технологичном размещении сырьевой базы.

Анализ современных процессов кооперации и интеграции в АПК показывает наличие и функционирование в переходной экономике различных форм, которые являются более эффективными и приспособленными к рыночным условиям.

Интеграционные процессы взаимодействия сельского хозяйства и других отраслей выражаются в следующих формах:

- развитие системы договоров, которая в последнее время из-за несправедливой, низких закупочных цен стала сокращаться;
- акционирование предприятий агробизнеса и приобретение акций сельскими товаропроизводителями;
- создание агропромышленных формирований либо с потерей юридического лица хозяйствующими субъектами (агрокомплексы, агрофирмы и т.д.) либо с сохранением статуса юридического лица (ассоциации, холдинги);
- развитие финансовых агропромышленных формирований, где в числе учредителей выступают финансовые компании или банки;
- создание машинно-технологических станций, которые берут в аренду землю для выращивания конкретного сельскохозяйственного сырья, а также создают мощности по ее переработке;
- создание фирменной торговой сети, которая дает возможность сельским производителям иметь "живые" деньги для пополнения собственных оборотных средств и расчетов за потребляемые ресурсы.

Таким образом, опыт функционирования организационных форм агропромышленной кооперации и интеграции в переходной экономике отражает процесс их восстановления, который начался с отраслевых производственных кооперативов, включающих сельскохозяйственные предприятия различных форм собственности и акционерные предприятия по переработке и реализации продукции. Кооперативные и интегрированные формирования получают все большее распространение в отдельных продуктовых секторах.

темах, имеют свои особенности и характеризуются большим разнообразием организационно-правовых форм. Наиболее сложной формой являются финансово-агропромышленные группы, которые имеют перспективы распространения по мере развития рыночных отношений в АПК республики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Ивочкин А. А. Спираль многовековой драмы: аграрная наука и политика России (XVIII-XX вв.). - М.: Энциклопедия российского деревня, 1995. - 574 с.
- 2 Устинов Л. Н. Агропромышленная интеграция в рыночной экономике. Проблемы федеральной и региональной законодательства. - Ростов н/Д, 1999. - С. 173-180.
- 3 Гусаченко Л. Н. Агропромышленная интеграция в рынке плодоовощной продукции. - Ростов н/Д, 1999. - 295 с.
- 4 Чинное А. В. Оптимальные размеры сельскохозяйственных предприятий. 3-е изд. - М.: Новая деревня, 1928. - 47 с.
- 5 Шолохова Н. Интеграция в АПК России // АПК: Экономика, управление. - 1999. - № 6. - С. 50-53.

Патентно 03.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК [336.6+336.71] (476)

М. Н. Зипольский
ОАО "Белагропромбанк"

СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ ИНТЕГРАЦИИ БАНКОВСКОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО КАПИТАЛА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены вопросы взаимодействия банковского и промышленного капиталов в современных условиях.

Исходя из истории теория экономической интеграции банковского и промышленного капитала в наиболее развитых промышленных странах начала развиваться еще в конце XIX века. Первые упоминания по этому вопросу мы находим в работах известного английского экономиста Дж. Гобсона в 1902 году и австрийского экономиста Р. Гильфердинга в фундаментальной работе "Финансовый капитал" в 1910 году, в которых они раскрыли предло-

сылки и первые тенденции сближения взаимодействия и сращения банковского и промышленного капитала.

XX век явился периодом развития этого процесса во все более совершенных формах, о чем свидетельствует практика ряда стран Западной Европы, США, Японии и др. На смену простейшим формам кооперации пришли новые финансовые образования, универсальные по характеру деятельности и транснациональные по ее масштабам. На совершенно ином уровне в этот период происходит слияние и поглощение компаний и банков, сформировались новые, по сути дела глобальные, международные альянсы.

В русле общемирового экономического прогресса развивались эти интеграционные процессы и в дореволюционной России. Однако затем этот процесс был на длительное время нарушен в связи с проведением в Советском Союзе политики построения социалистического общества, при котором получили широкое распространение крайние формы обобществления производства, национализации промышленности и финансово-кредитной системы. И только в начале 90-х годов, после развала союзного государства и приобретения независимости в Беларуси, также как и в России, стали осуществляться рыночные преобразования, формироваться национальная банковская система, появились реальные возможности интеграции банковского и промышленного капитала.

Данная интеграция банковского и промышленного капитала в Республике Беларусь связывается, как правило, с практикой создания официально регистрируемых финансово-промышленных групп (ФПГ). Их формирование и развитие получило определенную законодательную базу после принятия закона РБ "О финансово-промышленных группах" от 04.06.1999 г. №265-3 и других нормативно-правовых документов. Однако практика сегодняшнего дня показывает, что процесс интеграции банковского и промышленного капитала не вписывается в относительно узкие рамки этого закона, так как он является многообразным и многоуровневым.

Вместе с тем необходимо отметить, что процесс создания и развития финансовых и финансово-промышленных групп встречают не однозначную оценку среди руководителей и специалистов промышленных предприятий и банков. Это вполне естественно, так как здесь неизбежно сталкиваются интересы сторонников рыночного типа хозяйствования, ратующих за разрушение монополизма, свободное ценообразование, и сторонников активной национальной промышленной политики, отстаивающих идеи действенной поддержки экономики государством. Такая ситуация особенно актуальна для стран с переходной экономикой, в которых идет противоречивый процесс движения от жесткой централизованной экономики к рынку.

Нынешнее состояние рыночной среды в Беларуси определяется ее несформированностью, противоречивостью осуществления процесса рыночных преобразований. Существующая политизация экономической жизни на-

ду с недостаточно развитым рынком несет в себе опасность высокого уровня экономического риска. С этой точки зрения процесс интеграции банковского и промышленного капитала, являясь элементом единой системы рыночного формирования экономики, испытывает на себе опасности общественного риска. Существенное значение здесь имеют такие общесистемные процессы, как инфляция, динамика производства, инвестиционный кризис, неплатежи, общее состояние банковской системы. Важное значение для нас в перспектив интеграционных процессов имеет проводимая в стране политика обеспечения экономической безопасности, социального обустройства общества, наращивания экспортного потенциала экономики, конверсии военного производства и другие.

Кроме того, создаваемые в ходе процесса интеграции банковского и промышленного капитала образования, включают в себя элементы самой важной "красной подсистемы" рыночной экономики – банковской системы страны. Здесь мы видим, что включаясь в интеграционный процесс, банк не перестает быть банком и работает по законам банковской системы. А в условиях реформирования экономики эта система может как ускорить развитие, так и в негативной ситуации стать сферой распространения системного риска. Причем сами банки уязвимы по отношению к системному риску и могут быстро переносить кризисные явления на реальную экономику.

Вместе с тем, процесс интеграции банковского и промышленного капитала не должен сводиться к формированию и деятельности финансово-промышленных групп. Это сложный, многослойный процесс, который может и должен развиваться не только в среде крупных интеграционных формирований, но и на уровне малого бизнеса (средние и мелкие формы интеграции). Кроме того, что весьма существенно для понимания сути интеграционных процессов, существует множество промежуточных форм взаимодействия банковского и промышленного капитала, не связанных непосредственно с созданием ПФГ, но способных создать предпосылки для создания таких групп в перспективе (взаимодействие коммерческих банков и их клиентов-предприятий от краткосрочного к долговременному кредитованию, факторинг, финансирование и т.п.). Здесь возможны самые разнообразные комбинации: крупный банк – крупные предприятия; группа банков – крупное предприятие или группа средних или малых предприятий; ассоциация банков – комбинации крупного, среднего и малого бизнеса промышленности, торговли и т.п.

Важнейшим условием формирования и деятельности финансово-промышленных групп для стран с переходящей экономикой, куда несомненно относится и Республика Беларусь, являются отношения собственности, на базе которых эти группы структурируются и действуют в таких рамках соответствующие механизмы финансового контроля. Поэтому очевидно, что основополагающей базой для развертывания процесса интеграции банковского

и промышленного капитала должны стать кардинальные изменения в отношениях собственности, поскольку ПФГ не могут функционировать в условиях фактически полного обобществления производства и централизации банковской системы республики. Одним из наиболее существенных аспектов общих системных преобразований белорусской экономики, тесно связанных с процессом интеграции банковского и промышленного капитала, должен стать процесс приватизации, так как продажа государством своего имущества в частные руки создает необходимые условия для функционирования рыночных механизмов.

Вместе с тем, в нынешних условиях несколько не снижается актуальность проблем, связанных с местом и ролью государства, так как для процессов интеграции финансового и производственного капитала особое значение приобретают вопросы взаимодействия государственного и частного секторов экономики путем создания благоприятного экономического и правового климата для осуществления предпринимательской деятельности. Если раньше роль государства осуществлялась посредством централизованных инвестиций в экономику, то в условиях децентрализации производства и приватизации ситуация коренным образом меняется. Решение проблем инвестирования концентрируется на уровне хозяйствующих субъектов. Однако сегодня мы видим, что, нуждаясь в значительных финансовых ресурсах предприятия белорусской промышленности не в состоянии формировать их самостоятельно, без тесного и эффективного взаимодействия с финансово-кредитной сферой ввиду низкой рентабельности собственного производства. Неправомерно сегодня и утверждение о том, что образованные в процессе приватизации акционерные общества смогут пополнить свой капитал путем дополнительных эмиссий акций, потому что подобный способ финансирования предприятий возможен только для рентабельных обществ, акции которых потенциально высокодоходны и ликвидны. Большинство же белорусских предприятий имеют прямо противоположные результаты.

На данный момент при резком снижении бюджетного финансирования и недостаточной развитости рыночных институтов, основным субъектом контроля и источником финансовых вложений может стать банковский сектор. В ходе проводимых в последнее десятилетие экономических реформ в республике, банки в целом показали свою экономическую состоятельность и несмотря на сложность экономической ситуации, банковская система располагает достаточными ресурсами, которые при правильной государственной политике могут стать производственными капиталовложениями.

Таким образом, при дальнейшем проведении экономических реформ в республике, может быть эффективно использована схема, которая на протяжении многих лет отработывалась во многих высокоразвитых странах. Она подразумевает сведение под одну крышу трех структур:

— кредитно-финансовой;

- производственной;
- комерческой.

Выявление такой системы взаимоотношений предполагает широкое применение таких организационно-хозяйственных форм, как концерны, корпорации, холдинговые и трастовые компании, ассоциации предприятий и других. Однако реальными эти формы интеграции банковского и промышленного капитала становятся возможными лишь при активной поддержке и стимулировании этих процессов со стороны государства посредством обеспечения законодательной, нормативно-правовой базы, создания организационно-экономических условий и соответствующей рыночной среды.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Гильфердинг Р. Финансовый капитал: Пер. с нем. – М., 1959. – 265 с.
- 2 Москаленко А. Г. Интеграция банковского и промышленного капитала: современные мировые тенденции и проблемы развития в России. – М.: Финансы и статистика, 1971. – 444 с.

Получено 03.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 330.55

Ю. А. Кушнерова

Белорусский государственный университет транспорта

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ РОСТА ВАЛОВОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОДУКТА ПО ДИНАМИЧЕСКИМ РЯДАМ

Рассмотрены особенности моделирования экономических процессов на основе ряда динамики. Представлен расчет прогнозных значений валового национального продукта по одному из наиболее распространенных методов, легко реализуемых с вычислительной точки зрения, – методу экспоненциального сглаживания.

Выработка единой научно-технической политики на транспорте тесно связана с прогнозированием. Прогнозы дают возможность определять курс развития, рассчитывать потребность в транспортной продукции, определять необходимость транспортных систем. В последнее время для железнодорожного транспорта характерно некоторое возрастание динамики работы всех

элементов и стохастический характер входящих в систему потоков. Поэтому уменьшение неопределенности прогнозов по перспективам работы различных объектов железнодорожного транспорта является одним из неиспользованных моментов перехода с экстенсивного на интенсивный путь развития.

Разработка методов прогнозирования в современной жизни особенно важна в связи с неустойчивой переходной экономикой, политической и социальной обстановкой. При изучении временных рядов и прогнозировании экономических процессов нередко возникает задача одновременного нахождения и анализа как тенденции временного ряда, так и случайных величин колебаний около этой тенденции.

Это приводит к необходимости исследовать некоторые теоретические вопросы, связанные с выдвинутым на основе предварительно проведенного качественного анализа изменении изучаемого показателя по одной из следующих гипотез [1]:

1 Исследуемый процесс (с точностью до случайной величины) содержит тенденцию.

2 Исследуемый процесс (с точностью до случайной величины) есть функция времени. При этом эта зависимость проявляется через влияние некоторых факторов, характеризующих внутреннюю структуру процесса временных рядов прошлых моментов времени.

3 Исследуемый процесс (с точностью до случайной величины) является функцией времени нескольких факторов-аргументов, взятых в тот же момент времени и с некоторым запаздыванием, и факторов, характеризующих внутреннюю структуру и взятых в прошлые моменты времени.

Статистическая проверка этих гипотез, а также рассмотрение вопроса о непротиворечивости их экономическому содержанию изучаемого процесса имеют первостепенное значение. Таким образом, проблема разложения временного ряда на составные компоненты, хотя и является подчиненной, отчасти даже технической по отношению к конечным выводам, всё же имеет важное значение, так как от неё во многом зависят конечные результаты всей работы в целом.

Одним из основных показателей экономики железнодорожного транспорта является транспортосъемность валового национального продукта (ВНП) — стоимость услуг субъектов железнодорожного транспорта, оказываемых железной дорогой. Этот сложный интегрированный показатель зависит от объема перевозок, состояния экономики железнодорожного транспорта и народного хозяйства. Значения ВНП отражают уровень резерва провозных и перерабатывающих способностей железнодорожных линий и узлов и могут быть основой для определения перспективного спроса на услуги железнодорожного транспорта.

Представим упрощенную схему микроэкономического кругооборота в процессе которого создается ВНП (рисунок 1). Имеются производящая структура двух типов — предприятия железнодорожного транспорта и население. Первые осуществляют перевозки железнодорожного транспорта и

получают услуги с помощью таких факторов производства, как труд, капитал, которые им предоставляет население. Предприятия железнодорожного транспорта за использование факторов производства выплачивают населению компенсацию в виде заработной платы. Население пользуется услугами железнодорожного транспорта, выплачивая им часть своих доходов.



Рисунок 1 – Микроэкономический оборот создания ВВП

Поскольку прогнозирование носит вероятностный характер, то оно в основном осуществляется с помощью статистических моделей. Статистика помогает предвидеть, но сама по себе ещё не обеспечивает возможность точного предвидения, так как, в конечном счете, всё зависит от отправки предложений. В связи с этим встаёт вопрос о точности прогноза, его достоверности. Наиболее распространённым способом проверки точности прогноза является ретроспективный прогноз, т. е. прогноз для прошедшего периода времени, и сравнение полученных результатов с фактической динамикой. Чаще всего такое сравнение проводится по величине средней квадратической ошибки или средней ошибки аппроксимации. Если полученные результаты удовлетворяют заданным критериям точности, то модель прогноза считается приемлемой и рекомендуется для разработки прогнозов на перспективу. Таким образом, на практике можно считать, что точность прогноза зависит от продолжительности ретроспективы.

В настоящее время разработано множество методов прогнозирования, например, метод экспоненциального сглаживания, наиболее применим для прогнозирования как ВВП, так и производительности труда. Его можно использовать для прогноза на несколько месяцев или на несколько лет. Прогнозируются развитие системы с использованием экспоненциальных моделей,

необходимо учитывать, что они дают удовлетворительное описание динамики изменения исследуемого объекта только в случае воздействия на него постоянных факторов. Поэтому вполне обоснованным является вывод о целесообразности использования экспоненциальных моделей на отдельных участках развития.

Сущность метода экспоненциального сглаживания состоит в том, что временной ряд сглаживается с помощью взвешенной скользящей средней, в которой веса подчиняются экспоненциальному закону, т. е. эта средняя может служить для оценки и текущей коррекции математического ожидания процесса. Взвешенная скользящая средняя с экспоненциально распределенными весами характеризует значение процесса на конце интервала сглаживания, являясь средней характеристикой последних уровней ряда. Именно это свойство используется при прогнозировании.

Пусть имеется временной ряд ($t = 1, 2, \dots, n$), характеризующий изменение ВВП в период с 1991 по 1999 год в сопоставимых ценах (рисунок 2).

В основе модели экспоненциального сглаживания лежит расчет экспоненциальных средних. Алгоритм её базируется на рекуррентной формуле

$$S_t = \alpha y_t + (1 - \alpha) S_{t-1}, \quad (1)$$

где S_t – значение экспоненциальной средней в момент t ;

α – параметр сглаживания, $\alpha = \text{const}$, $0 < \alpha < 1$;

y_t – значения показателя ВВП;

$$S_t = \alpha y_t + \alpha(1 - \alpha) y_{t-1} + \alpha(1 - \alpha)^2 y_{t-2} + \dots + \alpha(1 - \alpha)^n S_0, \quad (2)$$

где n – число членов ряда;

S_0 – некоторая величина, характеризующая начальные условия (2) при $t = 1$.

Прогнозная модель имеет вид

$$y_{t+1} = \alpha y_t + (1 - \alpha) S_t, \quad (3)$$

где S_t – прогноз, сделанный в момент t , в результате корректировки предыдущего прогноза с учетом его ошибки.

Начальные условия определим из равенства S_0 среднему значению показателя y ;

$$S_0 = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n y_{it} \quad (4)$$

$$S_0 = \frac{1}{9} \sum_{i=1}^9 y_{i1} = \frac{1}{9} \cdot 851721690 = 94635743,333.$$

Результаты расчёта всех экспоненциальных средних при разных значениях α приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Расчёт экспоненциальных средних

Год	ВВП, млн руб.	Значения S_t при		
		$\alpha = 0,1$	$\alpha = 0,3$	$\alpha = 0,5$
1-й	130058500	98178018,7	105262570,3	112347121,65
2-й	94382364	97798453,2	101998508,4	103364742,83
3-й	66186267	94637234,6	91254835,98	84775504,92
4-й	70177632	92191274,35	84931674,79	77476568,0
5-й	85245520	91496698,9	85025828,35	81361044,0
6-й	84769865	90824015,5	84949039,35	83065454,5
7-й	88043220	90545935,98	85877323,55	85554337,25
8-й	130441555	94535497,88	99246592,99	107997946,13
9-й	102416767	95323624,79	100197645,2	105207356,57

На рисунке 2 изображён график динамики временного ряда и экспоненциальных средних. На графике наглядно проявляется влияние α на величину и подвижность S_t , показаны фактические значения и значения S_t при $\alpha = 0,1$; $\alpha = 0,3$; $\alpha = 0,5$.

При краткосрочном прогнозировании (на 1–3 года) желательно как можно быстрее отразить изменение S_t и в то же время как можно лучше отфильтровать ряд от случайных колебаний. Значит, с одной стороны, следует увеличить вес более поздних уровней ряда динамики, что может быть достигнуто повышением α , с другой – для выравнивания случайных отклонений величины α нужно уменьшить. Таким образом, эти два требования находятся в противоречии. Поиск компромиссного значения α составляет задачу оптимизации.

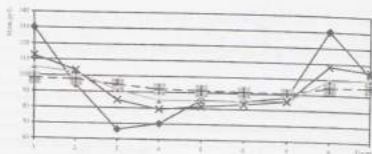


Рисунок 2 – Динамика временного ряда и экспоненциальных средних

Прогноз доходов от перевозок согласно прогнозной модели при $\alpha = 0,5$ является оптимальным.

$$\overline{y}_{10} = \alpha y_9 + (1 - \alpha) S_9$$

При $\alpha = 0,1$ $\overline{y}_{10} = 96032939$;

при $\alpha = 0,3$ $\overline{y}_{10} = 100863381,7$;

при $\alpha = 0,5$ $\overline{y}_{10} = 103812061,8$.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Кобринский Н. Е., Кузьмин В. И. Точность экономико-математических моделей – М.: Финансы и статистика, 1981. – 324 с.
- 2 Лунашин Ю. П. Адаптивные методы краткосрочного прогнозирования – М.: Статистика, 1987. – 114 с.

Получено 07.02.2003

Б 658.155

Г. Сидорова

Гомельский государственный университет транспорта

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ПРИБЫЛИ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

В условиях рыночной экономики основа экономического развития – прибыль, важнейший показатель эффективности работы предприятия, источник его жизнедеятельности. Стремление предприятий к максимизации прибыли вполне оправдано, так как рост прибыли создает финансовую основу для осуществления расширенного воспроизводства предприятия и удовлетворения социальных и материальных потребностей учредителей и работников.

Прибыль – одна из основных категорий современной экономической науки. Аспект понимания прибыли в последние годы существенно изменился: если ранее прибыль рассматривалась как основное устремление и частное дело участников рынка, то к концу 90-х годов ей начала отводиться макроэкономическая роль главной движущей силы рыночной экономики, обеспечивающей интересы не только собственников и персонала предприятия, но и государства.

Понимание сути прибыли как категории имеет свою историю. Только с момента перехода советских предприятий на хозрасчет в период реформ 60-х годов прибыль была названа главной целью хозяйственной деятельности. Принцип хозрасчета, используемый в годы перестройки, предполагает самоокупаемость затрат (полное самофинансирование всех расходов предприятия) и получение предприятием прибыли. Самоограничение принципа хозрасчета состояло в том, что прибыль признавалась "одним из основных подтверждаемых вышестоящей организацией показателей эффективности производственного производства". В экономических справочниках второй половины 80-х годов прибыль рассматривалась как часть чистого дохода и как основной источник денежных накоплений. Методологически анализ прибыли был тесно увязан лишь с одним показателем – себестоимостью. Область анализа была определена такой практикой планирования и учета, в разрезе которой прибыль подразделялась на балансовую, расчетную, нормативную и плановую. Превышение же фактической прибыли над плановой понималось как сверхприбыль.

Несмотря на всю свою кажущуюся простоту, дефиниция "прибыль" сего-

дия в определенной степени расплывчата и требует большей строгости определения. Например, сегодня не только у белорусских хозяйственников, удрученных инфляцией и нормированием ценообразования, возникает чувство, что бизнес требует все больших вложений, не оставляя ничего в виде чистой прибыли самому предпринимателю. Наиболее экстремальные высказывания практиков сводятся к тому, что не существует никакой другой реальной прибыли, кроме чистого дохода, что "общая балансовая прибыль" — обманчивое понятие, придуманное бухгалтерами с целью большей презентабельности балансовых отчетов. Только чистая прибыль определяет ценность какого-либо бизнеса. В действительности система получения прибыли является системой прибыли и убытков: настоящую прибыль получают специалисты, а остальные — убытки. В то же время прибыль — понятие не однозначное. Так, нормальную прибыль можно рассматривать как элемент внутренних издержек: она есть та минимальная плата за предпринимательский талант и работоспособность, которая удерживает предпринимателя именно в данной сфере бизнеса. Сегодня такая концепция принята и отечественной экономической наукой, хотя и не служит практике государственного управления.

Прибыль предприятия является критерием эффективности ковариантной производственной деятельности. Индивидуальный уровень прибыли предприятия в сравнении с отраслевым характеризует степень умения (подготовленности, опыта, инициативности) финансовых работников успешно осуществлять хозяйственную деятельность в условиях рыночной экономики. Среднотраслевой уровень прибыли предприятий характеризует рыночные и другие внешние факторы, определяющие эффективность производственной деятельности и является основным регулятором "перелива капитала" в отрасли с более эффективным его использованием. При этом капитал перемещается, как правило, в те сегменты рынка, которые характеризуются значительным объемом неудовлетворенного спроса, что способствует более полному удовлетворению общественных и личных потребностей.

Кроме того, прибыль выступает в роли главного источника возрастания рыночной стоимости предприятия. Способность самовозрастания стоимости капитала обеспечивается путем капитализации части полученной предприятием прибыли, то есть ее направления на прирост его активов. Чем выше сумма и уровень капитализации полученной предприятием прибыли, тем в большей степени возрастает стоимость его чистых активов (активов, сформированных за счет собственного капитала), а соответственно, и рыночная стоимость предприятия в целом, определяемая при его продаже, слиянии, поглощении и в других случаях.

Главенствующая роль прибыли проявляется и при формировании финансовых ресурсов предприятия, т.е. прибыль является основным внутренним источником формирования финансовых ресурсов предприятия, обеспечи-

ших его развитие. Чем выше уровень генерирования прибыли в процессе хозяйственной деятельности, тем меньше потребность предприятия в привлечении финансовых средств из внешних источников, при прочих равных условиях – выше уровень самофинансирования его развития, обеспечения реализации стратегических целей этого развития, повышения конкурентной позиции предприятия на рынке. При этом, в отличие от некоторых других внутренних источников формирования финансовых ресурсов предприятия, прибыль является постоянно воспроизводимым источником и ее воспроизводство в условиях успешного хозяйствования осуществляется на расширенной основе.

Удовлетворение социальных потребностей общества также напрямую связано с показателем прибыли. Социальная роль прибыли проявляется, прежде всего в том, что средства, перечисляемые в бюджеты разных уровней в процессе ее налогообложения, служат источником реализации разнообразных общегосударственных и местных социальных программ, обеспечивающих "вытягивание" отдельных социально не защищенных (или недостаточно защищенных) членов общества. Кроме того, эта роль проявляется в удовлетворении за счет полученной прибыли части социальных потребностей персонала: социальные программы являются неотъемлемой составной частью коллективных или индивидуальных трудовых соглашений. Наконец, определенная социальная роль прибыли проявляется в том, что она служит источником внешней благотворительной деятельности предприятия, направленной на финансирование отдельных неприбыльных организаций, учреждений социальной сферы, оказания материальной помощи отдельным категориям граждан.

Кроме всего прочего, прибыль является основным защитным механизмом, предохраняющим предприятие от угрозы банкротства. Хотя такая угроза может возникнуть и в условиях прибыльной хозяйственной деятельности предприятия (при использовании неоправданно высокой доли заемного капитала, особенно краткосрочного; при недостаточно эффективном управлении ликвидностью активов), но при прочих равных условиях предприятие гораздо успешнее выходит из кризисного состояния при высоком потенциале генерирования прибыли. За счет капитализации полученной прибыли может быть быстро увеличена доля высоколиквидных активов (восстановлена платежеспособность), повышена доля собственного капитала при соответствующем снижении объема используемых заемных средств (повышена финансовая устойчивость), сформированы соответствующие резервные финансовые фонды. Прибыль – один из основополагающих элементов хозяйственной деятельности предприятия. Она предопределяет финансовое положение предприятия, уровень удовлетворения личных и общественных потребностей работников, гарантирует полноту и своевременность выполнения обязательств перед финансово-кредитной системой и характеризует

эффективность производства.

В международной экономической практике различают бухгалтерскую и экономическую прибыль. Бухгалтерская прибыль представляет собой чистую выручку предприятия за вычетом внешних издержек. Под внешними издержками понимаются денежные расходы предприятия в пользу поставщиков трудовых услуг, сырья, топлива, транспортных услуг, энергии и т.д. Экономическая прибыль – это общая выручка за вычетом всех издержек (внешних и внутренних, включая в последние и нормальную прибыль предприятия). Под внутренними издержками понимаются издержки на собственный и самостоятельно используемый ресурс. Нормальная прибыль – это минимальная плата, необходимая, чтобы удержать предпринимательский талант в рамках данного предприятия. Если это минимальное или нормальное вознаграждение не обеспечивается, предприниматель переориентирует свои усилия с данного направления деятельности на другое, более привлекательное, либо даже откажется от роли предпринимателя ради получения зарплаты или жалования.

Если сумма денежных поступлений превышает экономические издержки фирмы, то этот остаток называется экономической или чистой прибылью.

В отечественной практике также используется понятие экономической (чистой) прибыли.

Экономическая (чистая) прибыль – это разница между общим доходом предприятия и его общими издержками; последние включают планируемые издержки, составной частью которых является нормальная прибыль как часть предпринимательского дохода. Нормальная прибыль – минимальный доход, или плата, необходимая для удержания предпринимателя в какой-то определенной сфере производства. У предпринимателей прибыль может увеличиваться за счет нестрахуемого риска, связанного с организацией и управлением экономическими ресурсами и инновациями.

В условиях рыночных отношений используется также такая категория, как ожидаемая прибыль.

Ожидаемая прибыль – прибыль, которая может быть получена в результате нововведений. Стремление к ее получению побуждает предприятие осуществлять нововведения (внедрять новую более производительную технику, технологию и организацию производства), которые стимулируют инвестиции, увеличение выпуска продукции и обеспечение занятости.

Характеризуя роль прибыли в рыночной экономике, следует отметить, что, по мнению многих экономистов, эта роль не всегда позитивна, так как отдельные виды прибыли служат источником лишь личного обогащения отдельных категорий граждан, не принося пользу обществу в целом. Это относится к таким ее видам, как прибыль, полученная от спекулятивных коммерческих операций, от неоправданно высоких цен в связи с монопольным положением на рынке, от "теневой" деятельности предприятий и т.п. Рассмотр-

дальностью ли лишены "позитива" эти виды прибыли с позиций экономического развития общества в целом. Прибыль, полученная от спекулятивных коммерческих операций (так называемых "арбитражных сделок", основанных на разнице в ценах покупки и продажи), является результатом лучшей информированности предпринимателей о ценах на различных региональных рынках, быстроты реакции на выгодные коммерческие условия, более высокого уровня предпринимательского риска. В конечном счете, спекулятивная прибыль является формой возмещения повышенного предпринимательского риска и служит действенным механизмом выравнивания уровня цен на отдельных региональных рынках. В рамках организованного биржевого рынка - товарного, фондового, валютного - спекулятивные сделки служат основным механизмом страхования ценового риска для предпринимателей, избегающих этого риска. Прибыль, полученная предприятием в силу его монопольного положения на рынке за счет установления неоправданно высоких цен на продукцию (так называемая "сверхприбыль" от монопольной деятельности), создает активные стимулы для перелива капитала на такие рынки и роста объема предложения, что в конечном итоге приводит к естественному формированию конкурентной среды на таких рынках и снижению уровня цен на них. Прибыль, полученная предприятием от "теневой" деятельности (выпуска и реализации части неучтенной продукции), в определенной степени является защитной реакцией предпринимателей на ставяемые государством жесткие "правила игры" в экономике, в первую очередь, на неоправданно высокий уровень налогообложения отдельных видов предпринимательской деятельности. В этих условиях предприятия не могут не только обеспечить условия самофинансирования своего развития, но и в отдельных случаях и простого выживания в переходной экономике. Рост объема такой деятельности (соответственно и объема "теневой" прибыли) является для государства своеобразным индикатором эффективности принимаемых решений в области налогового регулирования коммерческой деятельности с позиций соблюдения паритета интересов как государства, так и предпринимателей. Кроме того, и эта прибыль, оставаясь неучтенной, является, тем не менее, источником реального прироста чистого национального дохода.

Таким образом, в новых условиях хозяйствования прибыль является мощным генератором экономики. Именно стремление к увеличению прибыли лежит в основе большинства нововведений, а значит и материального прогресса. Являясь главной движущей силой рыночной экономики, прибыль обеспечивает интересы государства, собственников и персонала предприятия. Будучи источником накоплений и развития производства, материальным поощрением работников, прибыль является основой развития предприятия, что создает базу экономического развития государства в целом. Механизм перераспределения прибыли предприятия через налоговую систему по-

звляет "наполнить" доходную часть государственного бюджета всех уровней (общегосударственного и местных). Это дает государству возможность успешно выполнять возложенные на него функции и осуществлять намеченные программы развития экономики. Кроме того, реализация известного принципа – "богатство государства характеризуется уровнем богатства его граждан" – также связана с возрастанием прибыли предприятия, которая обеспечивает рост доходов его владельцев, менеджеров и персонала.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Кузина Е. Л., Сидорина Т. В. Финансовые результаты предприятия. – М.: Приор, 1999. – 247 с.
- 2 Ермолович М. Л., Сивчик Л. Г., Токман Г. В., Щитникова И. В. Экономический анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия. – Мн.: БГЭУ, 2000. – 471 с.

Получено 10.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47.656

Н. В. Евсеенко

Белорусский государственный университет транспорта

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АМОРТИЗАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ОПЫТА ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

В статье показаны выводы по анализу "Положения о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов", а также "Временного республиканского классификатора основных средств и нормативных сроков их службы", описаны выводы по нелинейным способам начисления амортизации основных средств, которые были просчитаны, используя данные Гомельского завода самоходных комбайнов (ГЗСК), выявлен наиболее эффективный и экономически выгодный способ начисления амортизации; предложены сроки перехода на начисление и отражение амортизации по новым способам и в полном объеме.

С начала 2001 года белорусские субъекты хозяйствования начали превращать в жизнь новую амортизационную политику, по которой был отработан целый пакет документов. Суть нововведений сводится к следующему.

Во-первых, предприятия могут широко использовать нелинейные методы

амортизационных списаний. Данные подходы они вправе закрепить в своей учетной политике. Это будет являться законным основанием для того, чтобы изменить диапазонные нормы, устанавливая сроки полезного использования конкретных объектов.

Во-вторых, взамен действующих норм амортизации разработан республиканский классификатор основных фондов и нематериальных активов. В нем прописаны сроки службы, в рамках которых предприятия вправе выбрать диапазон сроков полезного использования объектов. В качестве нижней границы диапазона служит линейная ускоренная амортизация.

В-третьих, формирование и использование амортизационного фонда предлагается вести на забалансовых счетах. Здесь же предстоит отражать списание основных средств, а на сч. 02 будет показываться амортизация, списываемая на производстве.

На примере Гомельского завода самоходных комбайнов была проведена апробация новой амортизационной политики, осуществлены поиск действенных форм ускорения воспроизводства основных средств были поставлены задачи:

- провести анализ "Положения о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов", а также "Временного республиканского классификатора основных средств и нормативных сроков их службы", которые, на наш взгляд, являются основными для понимания сути нововведений из всего пакета документов, разработанных за период с 2000 по 2002 годы;

- просчитать нелинейные способы начисления амортизации основных средств, используя данные Гомельского завода самоходных комбайнов;

- выявить наиболее эффективный и экономически выгодный способ начисления амортизации;

- предложить сроки перехода на начисление и отражение амортизации по новым способам и в полном объеме.

Анализ "Положения о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов" показал, что в нем прописано новое определение организациями нормативных сроков службы, сроков полезного использования и норм амортизации основных средств. Например, понятие "нормативный срок службы" применяется сейчас только к объектам основных средств, не используемым в предпринимательской деятельности.

Таким образом, при реализации (безвозмездной передаче) объекта основных средств, не используемого в предпринимательской деятельности, в перечисленных документах обязательно указывается дата ввода в эксплуатацию этого объекта его первым собственником или балансодержателем.

Сроки полезного использования объектов основных средств, эксплуатируемых в процессе предпринимательской деятельности, согласно новому порядку начисления амортизации устанавливаются организацией самостоя-

тельно в пределах установленного в проекте "Положения" диапазона. Диапазонные сроки полезного использования и производные от них нормы амортизации установлены по 7 группам основных средств.

Согласно "Положению", организация самостоятельно определяет способы и методы начисления амортизации, в том числе по объектам одного наименования. До окончания срока полезного использования амортизируемых объектов способы и методы начисления амортизации разрешается пересматривать в начале календарного года с обязательным отражением в учетной политике.

Временный республиканский классификатор основных средств и нормативных сроков их службы (далее Временный классификатор) был введен в действие с 1 января 2002 г. с целью обеспечения перехода на новые условия начисления амортизации основных средств при осуществлении хозяйственной деятельности организациями.

В основу указанного классификатора при его разработке положены нормы постановлений: Общесоюзного классификатора, утвержденного постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 17.09.1987 № 182 и Единые нормы амортизационных отчислений на полное восстановление по основным фондам народного хозяйства, которые были утверждены Постановлением Совета Министров СССР от 22.10.1990 № 1072 "О единых нормах амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов народного хозяйства СССР" (далее – постановление № 1072) и введены в действие в Беларуси Постановлением Совета Министров БССР от 03.01.1991 № 4 "О единых нормах амортизационных отчислений", а также обоснованные предложения министерств, ведомств, других республиканских органов государственного управления, объединений, подчиненных правительству.

Отличительной особенностью Временного классификатора является то, что в нем отсутствуют графы "Норма амортизационных отчислений" или "Годовая норма износа", показатели которых выражались в указанных документах в процентах. Они заменены графой "Нормативный срок службы, лет" и, соответственно, нормы амортизации и износа прежних нормативных документов заменены нормативными сроками службы основных средств, выраженными в годах.

Как известно, в основе существующего в отечественной практике линейного способа начисления амортизации лежит срок полезного использования объектов, что определяет его применение при начислении амортизации по зданиям, сооружениям, многим видам силовых и рабочих машин и оборудования, информационному оборудованию, производственному инвентарю и принадлежностям, хозяйственному инвентарю, рабочему и продуктивному скоту и др. При анализе данного способа было подтверждено, что его целесообразно применять по тем видам основных средств, по которым степе-

еда определяется сроком полезного использования или по которым невозможно функционально связать процесс перенесения стоимости объектов и трудозатраты через амортизацию с интенсивностью их эксплуатации.

Начисление амортизации таким способом предполагает равномерность списания стоимости актива на затраты в течение срока полезного использования. На практике при применении линейного метода очень часто возникает недоамортизированная стоимость основных средств. Это связано с тем, что неоднократно проводимые переоценки основных средств фактически завышают их стоимость. При возникновении такой ситуации бухгалтера списывают всю сумму амортизационных отчислений в последний год эксплуатации объекта, что реально завышает его стоимость.

Нелинейные способы заключаются в неравномерном (по годам) начислении организацией амортизации в течение срока полезного использования объекта основных средств.

Применение метода суммы чисел лет предполагает определение годовой суммы амортизационных отчислений исходя из амортизируемой стоимости объектов основных средств и отношения, в числителе которого – число лет, оставшихся до конца срока полезного использования объекта, а в знаменателе – сумма чисел лет срока полезного использования объекта. При расчете амортизационных отчислений методом суммы чисел лет на основе данных СК были получены следующие результаты: в первый год эксплуатации объекта начислена амортизация в размере 33,8 %, во второй год – 26,6 %, в третий год – 20 %, а четвертый год – 13 %, в пятый год – 6,6 %.

За первую половину срока списания амортизируется 60 % первоначальной стоимости. Кроме того, при расчете амортизации этим методом не возникает неисписанный остаток – в этом состоит определенное преимущество данного метода.

При начислении амортизации с использованием метода уменьшаемого остатка годовая сумма начисленной амортизации рассчитывается исходя из подлежащей на начало отчетного года недоамортизированной стоимости имущества амортизируемой стоимости и суммы начисленной до начала отчетного года амортизации) основных средств и нормы амортизации, исчисленной исходя из срока полезного использования объекта и коэффициента ускорения (до 2,5 раза), принятого организацией. Произведя расчеты, мы увидели, что за первую половину срока списания амортизируется 56 % первоначальной стоимости. Неисписанный остаток отсутствует.

Метод уменьшаемого остатка получил широкое распространение в экономически развитых странах. В частности, он является основным в системе скоренного возмещения затрат на приобретение и использование основных средств в США. Следует отметить, что в чистом виде метод не применяется. Используется его модификация, введение которой обусловлено двумя причинами: во-первых, желанием избежать появления остаточной стоимости,

величину которой сложно спрогнозировать в начале периода эксплуатации объекта, и, во-вторых, необходимостью унификации процедур списания активов, приобретенных в различные месяцы одного и того же года.

Важно подчеркнуть, что при использовании подобных методов амортизации выигрыш заключается в том, что в первые годы эксплуатации и списания актива сумма годовых амортизационных отчислений завышена. Это приводит к уменьшению прибыли и, соответственно, налога на прибыль. Однако в последние годы картина списания актива меняется: величина годовых амортизационных отчислений становится меньше, чем могла бы быть при равномерной амортизации, т. е. возрастает прибыль. В итоге организация уплатит ту же самую сумму налога, но она будет перераспределена во времени, т. е. в первые годы организация получит своего рода беспроцентный кредит от государства, что по нашему мнению особенно выгодно только что образованным предприятиям. Чтобы получить выгоду от ускоренной амортизации, организация должна с толком воспользоваться полученным кредитом. Чаще всего, в США, его используют для интенсификации процесса обновления основных средств.

Положение по начислению амортизации основных средств и нематериальных активов создает условия для более широкого использования начисления амортизации пропорционально объему продукции. Если раньше этот метод применялся, по существу, только при начислении амортизации по автотранспорту с учетом пробега, то теперь его можно применять по многим видам производственного оборудования в тех случаях, когда объем продукции можно связать с объектами ОС, в результате эксплуатации которых он получен, т. е. когда объем продукции определяет и срок полезного использования ОС.

Это может быть оборудование для производства одного или нескольких, близких по технологии изготовления видов продукции, (например, таким методом просчитывалась амортизация оборудования для вытачивания деталей при производстве сельскохозяйственных машин на ГЗСК). Естественно, он должен применяться и при начислении амортизации по грузовому автотранспорту с учетом его пробега.

Просчитав амортизацию, используя производительный способ, мы выяснили, что положительными качествами метода начисления амортизации основных средств пропорционально объему продукции являются, на наш взгляд, предоставляемые им возможности увязать степень эксплуатации основных средств с процессом перенесения их стоимости на продукцию и включить амортизацию основных средств прямым путем в себестоимость тех видов продукции, с производством которых связано использование этих основных средств.

Выбор способа начисления амортизации по группе объектов основных средств зависит от степени их соответствия целям формирования финансо-

и результатов и составления финансовой отчетности организации. На Западе широко применяется принцип соответствия доходов и затрат, по нашему мнению, разумно начать применять в отечественной практике, в частности данный принцип, мы считаем, следует внедрить на XX.

Например, если доходы, полученные в результате применения основного средства, остаются постоянными в течение срока его полезного использования, то целесообразно применить линейный способ начисления амортизации. Исходя из исследованного материала по ГЗСК, мы считаем, что линейный способ начисления целесообразно применять для начисления амортизации на здания и сооружения.

Когда же такие доходы больше в начале срока полезного использования, применяют один из ускоренных способов начисления амортизации. Считаю, что применение ускоренных способов начисления амортизации должно осуществляться при начислении амортизации на Вычислительную технику, технику, производственный и хозяйственный инвентарь, инструменты и принадлежности.

Если будущая динамика дохода имеет достаточно устойчивую связь с фактической величиной выпуска продукции в течение срока полезного использования основного средства, наиболее точного соответствия между доходами и расходами можно достигнуть, применяя способ начисления амортизации пропорционально выпуску продукции. В этом случае возможно начисление небольших сумм амортизации в периоды низкого и увеличивать в периоды большого объема выпуска продукции. Начисление амортизации данным способом возможно при амортизации транспортных средств.

В случаях, когда не представляется возможным предсказать с достаточной степенью надежности динамику будущих доходов, метод начисления амортизации может быть выбран исходя из простоты расчетов, что способствует снижению затрат на ведение учета.

Таким образом, выбор способа начисления амортизации основных средств зависит от таких факторов, как необходимость приведения в соответствие доходов и расходов для целей составления отчетности, величина затрат на ведение бухгалтерского учета, а также ограничения, налагаемые на величину амортизационных отчислений налоговым законодательством.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Положение о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов. Утверждено Постановлением Министерства экономики Республики Беларусь, Министерства финансов Республики Беларусь, Министерства статистики и анализа Республики Беларусь и Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 23.11.2001 № 187/110/96/18 (рег. № 8/7522 от 11.12.2001) // Главн. бухгалтер. – 2001 – № 48. – С.10–26.

2 Временный республиканский классификатор основных средств и нормативные сроки их службы // НЭГ. Информбанк. – 2002. – № 12. – С. 2–48.

3 Аносое В. Г. Амортизационная политика. Накануне больших перемен // НЭГ. 2001. – № 42. – С. 3–5.

4 Панина Н. Е. Новая амортизационная политика // Главный бухгалтер. – 2002. № 44. – С. 79–81.

Получено 24.02.2003

ISBN 985-6556-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 657.6 (476)

С. А. Данилкова

Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации

ПРОБЛЕМЫ СОБЛЮДЕНИЯ ПРИНЦИПОВ АУДИТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Проблемы интеграции аудиторской деятельности Республики Беларусь в международную практику аудита связаны с рядом причин, одними из которых являются различия принципов аудита и принципов работы аудиторов, а также выделены требования, предъявляемых к аудиту и работе аудиторов.

Ключевым условием достижения целей аудита является соблюдение его принципов. Существуют принципы, используемые в международной практике аудита, а также принципы, которые содержатся в Правилах аудиторской деятельности Республики Беларусь. Для этих целей проанализируем Международный норматив 3 "Основные принципы, регулирующие аудит" и Правило Республики Беларусь "Цели и общие принципы аудита бухгалтерской (финансовой) отчетности".

Нельзя не отметить, что при сходном содержании названных стандартов они имеют несколько разные названия. Если принципы аудита представляют собой основные положения, заключающие в себе его сущность, то принципы, регулирующие аудит – это положения, выполнение которых позволяет оказывать воздействие на него в целях достижения определенных результатов. Принципы, изложенные в нормативных документах, для наглядности нами сгруппированы в таблице 1.

Таблица 1 – Принципы, регулирующие внешний аудит, изложенные в международных стандартах и в правилах (стандартах) Республики Беларусь

Принципы международных стандартов аудита (МСА)	Объединение принципов в группы по МСА	Принципы, регулирующие аудит	Объединение принципов в группы по БСА	Принципы стандартов аудита РБ (БСА)
-	[Честность]	+
+		Объективность		+
+		Независимость		+
+		Целостность		-
+		Конфиденциальность		+
+	[Мастерство]	-
+		Компетентность		+
-		Профессионализм		+
-		Добросовестность		+
-		Ответственность		-

В национальных правилах аудиторской деятельности указаны принципы, которые вряд ли можно с большой уверенностью отнести только к аудиту как специфическому виду контроля, например, добросовестность, честность и др. По мнению автора, последние, скорее всего, характеризуют принципы работы аудитора, а не аудиторской деятельности в целом. Кроме того, в перечне принципов включены требования, предъявляемые либо к аудиту, либо к работе аудитора – конфиденциальность, мастерство и др. В связи с этим целесообразно, на наш взгляд, разграничить принципы аудита и принципы работы аудитора, а также требования, предъявляемые к аудиторской деятельности и к работе аудитора.

По мнению автора, в принципах аудита должна выражаться его сущность и организационные подходы к проведению. Аудит должен регулироваться следующими принципами: научность, объективность, системность, комплексность, репрезентативность, доказательность, эффективность, непрерывность. Деятельность аудитора в значительной степени регулируется также вышеуказанными принципами, но дополненными специфическими нормами организации работы аудитора: профессионализм, материальная ответственность, возмездность (платность). Совпадение принципов обусловлено тем, что цель аудита практически всегда совпадает с целью деятельности

осуществляющего его аудитора. Отличия же вызваны, прежде всего, разницей в понятиях "аудит" и "аудиторская деятельность". Перечень и содержание рекомендуемых принципов аудита и принципов работы аудитора автором обобщены в таблице 2.

Таблица 2 – Содержание принципов аудита и принципов работы аудитора

Принципы	Содержание принципов аудита	Содержание принципов работы аудитора
Научность	Аудит осуществляется с использованием системы научных знаний	Деятельность аудитора основана на использовании полученных к моменту проверки научных знаний
Объективность	Результаты аудита должны соответствовать реальной действительности	Мнение аудитора должно быть непредвзятым и беспристрастным по отношению к клиенту, свободным от влияния критических оценок и суждений со стороны
Системность	В ходе аудита раскрывается целостность объектов, исследуемой как системы	Аудитор исследует объекты аудита, выявляя возникающие в них многообразные типы связей
Комплексность	При проведении аудита исследуются хозяйственные явления и процессы, во взаимосвязи образующие деятельность предприятия	Деятельность аудитора направлена на исследование хозяйственных явлений, процессов во взаимосвязи
Репрезентативность	Аудит проводится путем сплошного или выборочного исследования объектов аудита	Аудитор в большинстве случаев осуществляет выборочное исследование объектов, определяя при этом критерии и размеры выборки
Доказательность	Выводы, полученные в результате аудита, должны быть подтверждены документами или какими-либо другими свидетельствами	Аудитор в своей работе руководствуется материалами, доказывающими истинность его выводов
Эффективность	В ходе аудита выявляются возможности повышения эффективности хозяйствования	Деятельность аудитора должна быть направлена на поиск возможностей повышения эффективности хозяйствования
Непрерывность	Процесс исследования деятельности хозяйствующего субъекта и информация о ней на каждом последующем этапе зависят от результатов исследования на предыдущем	Деятельность аудитора направлена на реализацию ряда последовательных и взаимосвязанных этапов проведения аудита

Предложения таблицы 2

Принципы	Содержание принципов аудита	Содержание принципов работы аудитора
Внезапность (спонтанность)	—	Аудиторская деятельность осуществляется на спонтанной основе
Материальная ответственность	—	Аудитор ответственен за результаты своей работы
Профессионализм	—	Аудиторская деятельность осуществляется с высокой степенью профессионализма и мастерства грамотным специализированным, свободно владеющим иностранным языком специалистом знаний и умений, практическим опытом, дающим возможность квалифицированно выполнять работу

Реализация на практике принципов аудита и принципов работы аудиторов обуславливает формирование ряда требований как к аудиту, так и к аудитору и его работе, содержание которых раскрыто в таблице 3. На аудитора, требования, предъявляемые к аудитору и его работе, должны быть положены в нормативных актах, уставе аудиторской фирмы и договоре с клиентом, чем и будет обеспечено их выполнение.

Таблица 3 - Содержание требований, предъявляемых к аудиту и к работе аудитора

Требования	Содержание требований к аудиту	Содержание требований к аудитору и его работе
Независимость	Аудиторские заключения должны основываться только на результатах работы, проделанной профессионалами	Аудитор не должен иметь никаких связей с клиентом, способных влиять на его выводы, мнения
Конфиденциальность информации	Информация, используемая при проведении аудита, не подлежит разглашению	Аудитор не должен раскрывать третьей стороне информацию, полученную им в ходе проверки, даже если ее разглашение не нанесет клиенту ущерба
Оптимальность	Аудит выполняется на основе оптимальных способов повышения эффективности обслуживания	Аудитор производит выбор оптимального решения задачи, предварительно предусмотрев возможность решений

Продолжение таблицы 3

Требования	Содержание требований к аудиту	Содержание требований к аудитору и его работе
Документирование	Результаты аудита должны быть оформлены документально	Результаты выполненной работы аудиторы представляют в установленных формах документов (справки и заключение)
Целесообразность	Аудит должен проводиться в случаях его целесообразности	Аудитор выполняет процедуры направленные на достижение результата, интересующего клиента
Компетентность	—	Аудитор должен иметь право на проведение аудита (лицензия). Условия компетентности определяются в установленном порядке
Внимательность	—	Аудитору следует осуществлять процедуры проверки старательно, с надлежащим усердием, тщательностью
Добросовестность	—	Аудитор должен быть правдивым и честным

Следует обратить внимание на то, что одним из требований аудита является не просто конфиденциальность, а конфиденциальность информации. Такое уточнение произведено с целью подчеркнуть, что разглашению не подлежит информация, полученная в ходе аудита, тогда как сам факт его проведения не является секретным.

Проведенное автором исследование показало, что в условиях становления аудита кроме необходимости адаптации международных и национальных стандартов у большинства аудиторских фирм возникает проблема в разработке внутрифирменных стандартов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 О годовой бухгалтерской отчетности юридических лиц. Приказ Министерства финансов Республики Беларусь от 20 января 2000 г. № 23.
- 2 Ковалева О. В., Константинов Ю. П. Аудит: Учебное пособие. - М.: Издательство ПРИОР, 2000. - 272 с.

Получено 17.02.2003

УДК 658.14.17

И. М. Даренков
Гомельский

АНАЛИЗ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

Рассматривается эффективный метод финансового анализа, его особенности и некоторые отличия от официально рекомендованных методов.

В практике зарубежных, а в последнее время и отечественных предприятий в условиях рыночных отношений разработана и применяется целостная система анализ и оценки их финансового состояния, основанная на использовании достоверной отчетности. Достоверность и достоверность ее данных является не только значительным фактором коммерческой репутации предприятия, но и необходимым условием поддержания высокой ликвидности ее акций, а также залог успеха на фондовом рынке, привлечения потенциальных инвесторов и финансирования инвестиционных проектов путем получения, например, кредитов или дополнительной эмиссии акций.

Одной из основных целей проведения анализа финансового состояния предприятий является обоснование решения о признании структуры их баланса неудовлетворительной, а предприятий — неплатежеспособными.

Финансовые и экономические службы ряда как средних, так и крупных коммерческих организаций РФ не в полном объеме используют инструменты анализа, разработанные современной теорией и практикой. Лишь немногие из вышеназванных руководителей предприятий требуют надлежащего исследования финансового состояния разрабатываемых ими субъектов хозяйствования.

Рассмотрим эффективный метод финансового анализа, его особенности и некоторые отличия от официально рекомендованных методов.

Чтобы рассчитать и проанализировать финансовую деятельность предприятия, необходимый минимум показателей (неминимум более 20) берется из баланса предприятия и отчета о прибылях и убытках. Другие формы отчетности являются для определения лишь трех исходных данных: первоначальной (восстановительной) стоимости основных средств, накопленного износа и финансовый результат.

В качестве исходных данных для расчета и анализа показателей финансового положения предприятия кроме вышеназванных используются следующие показатели: общая стоимость дебиторства, найденная сумма,

оборотные активы; капитал и резервы; долгосрочные и краткосрочные обязательства; нетто-объем продаж; издержки производства и реализации, в т.ч. пропорциональные расходы; прибыль; уставной капитал.

При проведении анализа необходимо иметь в виду, что пропорциональными затратами являются прямые материальные, трудовые и общие производственные расходы. Общехозяйственные же считаются непропорциональными или периодическими и по новой методологии составления годового отчета списываются непосредственно на реализацию и показываются как управленческие расходы. То же самое следует сказать и о коммерческих расходах. Подобное разделение себестоимости реализованной продукции позволяет определить объем нетто-продаж в "мертвой точке" (точке безубыточности), а также "запас финансовой прочности" анализируемого предприятия.

При проведении финансового анализа рассчитываются показатели: чистые активы и чистые оборотные активы, авансированный капитал, коэффициент банкротства, коэффициент деловой активности.

Западные аналитики существенное значение придают расчету и анализу производственно-коммерческого цикла. Данный показатель, рассчитанный с использованием краткосрочной кредиторской задолженности, рассматривается как финансово-эксплуатационная потребность предприятия.

При коэффициентном методе финансового анализа предприятия рассчитываются показатели платежеспособности (ликвидности): коэффициент текущей ликвидности, коэффициент промежуточной ликвидности, коэффициент абсолютной ликвидности, коэффициент накопления денежных средств.

Зарубежной статистикой практикуется расчет показателя возраста предприятия как отношение накопленного износа за время функционирования основных средств к амортизации, начисленной за год. Его использование представляет интерес с точки зрения старения или обновления основных средств. Расчет и анализ рентабельности проводятся методом определения порога рентабельности. Рассчитывается: рентабельность продаж по прибыли от реализации, рентабельность продукции, рентабельность собственного капитала, рентабельность активов.

Расчеты рентабельности завершает дифференциал финансового рычага. Он рассчитывается как разность между рентабельностью активов по прибыли до вычета налогов и средним процентом финансовых издержек (по обслуживанию кредиторской задолженности). При отрицательном значении этого показателя наблюдается так называемый "эффект дубинки": в этом случае процент издержек по обслуживанию кредиторской задолженности намного больше рентабельности активов по прибыли до вычета налогов. Должно же быть наоборот, иначе нет смысла в дорогих краткосрочных кредитах.

На завершающем этапе расчета определяется плечо финансового рычага

ли коэффициент финансового рычага). Он рассчитывается как отношение их обязательств к собственному капиталу. Обычно финансовый риск в различных отраслях экономики неодинаков. Наибольший он в банковской системе. В промышленности его величина до 0,5 считается нормальной. Если коэффициент больше 1, то это может быть оправдано и даже рационально при достаточно высоком значении дифференциала финансового рычага — главного оценочного показателя финансовой деятельности — не только не обеспечивает возможность иметь в обороте прибыль, не облагаемую никакими налогами, но и «связает» ту прибыль, которая имеется в виде коммерческой маржи.

В ходе анализа выполняется оценка финансового состояния предприятия, которая зависит от объемов доходов и своевременности поступления средств, расходов и использование материальных ресурсов как в целом, так и по отдельным статьям, видам, а также от состояния финансово-расчетных соотношений с бюджетом, поставщиками и потребителями, формирования и использования прибыли, обоснованности объемов и эффективности использования кредитов и других факторов. По результатам анализа и оценки финансов выявляются достигнутые успехи и недостатки, резервы и возможности дальнейшего укрепления и развития коммерческого расчета, фиксации инвестиций и более эффективного их использования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Ковалева Е. В., Волкова О. Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. - М.: ПБОЮЛ М., 2001. - 424 с.
- 2 Русак Н. А., Русак В. А. Финансовый анализ субъекта хозяйствования: Справ. пособие. - Мн.: Выд. эк., 1997. - 309 с.

Вступило 17.02.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 657.6

Т. П. Павлович

Белорусский государственный университет транспорта

АУДИТОРСКАЯ ПРОВЕРКА ВНЕШНИХ РАСЧЕТНЫХ ОПЕРАЦИЙ: ЦЕЛЬ, ЗАДАЧИ И ОБЩИЙ ПОРЯДОК ПРОВЕРКИ

Финансовое положение любой организации, его платежеспособность и инвестиционная привлекательность на современном этапе во многом зависят от состояния внешне-

них расчетов. Внешним пользователем информации необходимо иметь уверенность в достоверности показателей отчетности о состоянии внешних расчетов организации.

Аудит предполагает разумную гарантию достоверности отчетных данных промежуточной организации. В статье рассматриваются цель, задачи, источники информации и общий порядок аудита внешних расчетных операций.

Внешние расчетные операции охватывают расчеты с поставщиками и подрядчиками, с покупателями и заказчиками, по претензиям, с дебиторами и кредиторами, по выделенному на отдельный баланс имуществу, с дочерними и зависимыми предприятиями, с банками по ссудам, с бюджетом и по внебюджетным платежам.

От состояния этих расчетов во многом зависит платежеспособность организации, ее финансовое положение и инвестиционная привлекательность. Уверенность в достоверности показателей отчетности о состоянии внешних расчетов необходима всем пользователям отчетности. Поэтому аудитор особенно тщательно проверяет состояние внешних расчетных операций.

Целью аудита внешних расчетных операций является формирование мнения о достоверности показателей бухгалтерской отчетности, отражающих обязательства по внешним расчетам (дебиторскую и кредиторскую задолженность), о соответствии применяемой методики учета нормативным документам и подтверждение законности образования дебиторской и кредиторской задолженности, ее достоверности и реальности погашения.

В ходе проверки должны быть решены следующие задачи, приведенные на рисунке 1.

Для достижения поставленных задач необходимо получить доказательства, используя различные приемы и источники получения информации. При проверке внешних расчетных операций аудитор использует:

- основные нормативные документы, регулирующие вопросы организации учета и налогообложения внешних расчетных операций;
- приказ об учетной политике;
- бухгалтерскую отчетность;
- регистры синтетического и аналитического учета внешних расчетных операций, составленные организацией;
- первичные документы по отражению внешних расчетных операций.

По приказу об учетной политике аудитор знакомится:

- с рабочим планом счетов, используемых для учета внешних расчетных операций;
- формой бухгалтерского учета и перечнем учетных регистров, составляемых в организации;
- документооборотом (графиком документооборота) первичных документов, связанных с учетом внешних расчетных операций;
- перечнем лиц, которым предоставлено право подписи документов, оформляющих внешние расчетные операции;

— организацией инвентаризации внешних расчетных операций.

По бухгалтерскому балансу (ф. № 1) аудитор устанавливает состояние задолженности по данным раздела II "Оборотные активы" по статьям "Дебиторская задолженность" и раздела V "Краткосрочные обязательства" по статьям "Кредиторская задолженность".

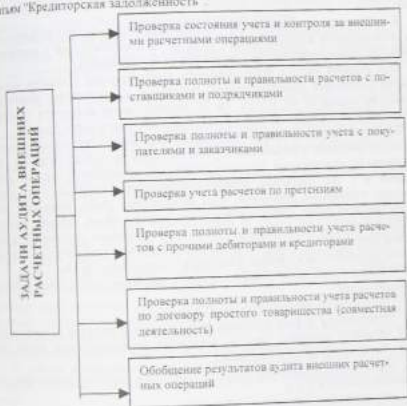


Рисунок 1 — Задачи аудита внешних расчетных операций

По приложению к бухгалтерскому балансу (ф. № 5) в разделе 2 "Дебиторская и кредиторская задолженность" выясняется состояние (на начало и конец отчетного периода) и движение краткосрочной и долгосрочной задолженности с выделением "просроченной", а из нее — задолженности, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты.

По справкам к разделу 2 (ф. № 5) устанавливается движение выданных и полученных векселей и дебиторской задолженности по поставленной продукции (работам, услугам) по фактической себестоимости, а также перечень

организаций-дебиторов и кредиторов, имеющих наибольшую задолженность.

Для проведения проверки аудитор могут быть предоставлены разные формы регистров синтетического и аналитического учета в зависимости от формы бухгалтерского учета, применяемой в организации. Перечень необходимых для проверки регистров может быть установлен в приказе об учетной политике.

В организациях, применяющих единую журнально-ордерную форму учета, используются журналы-ордера № 6, 8, 11 в соответствии с рекомендациями по применению учетных регистров на предприятиях.

При ведении учета с использованием компьютерных программ используются распечатки (машинотрамы) дебетовых и кредитовых оборотов и сальдо по счетам 60-64, 67, 68, 76, 78, аналитические ведомости и Главная книга (оборотно-сальдовая ведомость), книга покупок и книга продаж.

Кроме этого в ходе аудита необходимо затребовать первичные документы по оформлению и отражению в учете внешних расчетных операций – это договоры (купли-продажи, поставки, комиссии, возмездного оказания услуг, подряда и т. п.), накладные, товарно-транспортные накладные, счета, счета-фактуры, отгрузочные документы, акты выполненных работ, банковские документы (выписки банка, платежные поручения, реестры чехов), кассовые документы (расходные кассовые ордера и квитанции к приходным кассовым ордерам), векселя полученные и выданные, авансы, акты инвентаризации расчетов с покупателями, поставщиками и прочими дебиторами и кредиторами (ф. Инв-17).

По данным регистров синтетического и аналитического учета аудитор устанавливает:

- участников расчетных отношений и их число;
- применяемые формы платежей (в безналичном порядке, с использованием наличных денежных средств, векселями, взаимозачетами, путем прямого обмена продукцией и товарами);
- порядок ведения аналитического учета (виды расчетов, участники, сроки возникновения и т. п.);
- нестандартные (нетипичные) бухгалтерские записи.

При большом числе участников расчетных отношений и разнообразии форм платежей возрастают аудиторские риски, что необходимо учитывать при определении выборки по данному участку.

Для оценки состояния контроля за внешними расчетными операциями аудитор выясняет:

- порядок, сроки и результаты инвентаризации расчетов;
- наличие графика документооборота и контроль за его соблюдением;
- формы, сроки и исполнителей контроля за платежами и состоянием расчетов и др.

Оценку состояния учета внешних расчетных операций проводят по видам расчетов. Непосредственную проверку начинают с установления соответ-

на данных бухгалтерского баланса, Главной книги, регистров синтетического и аналитического учета по счетам 60-64, 67, 68, 76, 78, 82.

При сверке обращают внимание на соблюдение следующих правил:

- сальдо счетов расчетов отражается в балансе развернуто;
- дебиторская задолженность, по которой создан резерв по сомнительным долгам, должна быть уменьшена на сумму резерва.

Одновременно на основе изучения данных аналитического учета по соответствующим счетам расчетов проверяют правильность группировки дебиторской задолженности на краткосрочную и долгосрочную с выделением "просроченной", в том числе задолженности, платежи по которой ожидаются через 12 месяцев после отчетной даты. Исходя из требований составления отчетности, к краткосрочной задолженности относится задолженность со сроком погашения согласно заключенному договору до одного года (начиная с даты принятия обязательств в бухгалтерском учете), а к долгосрочной - со сроком погашения более одного года.

По выявленным несоответствиям определяют существенность, характер и возможные причины возникновения отклонений.

Для определения реальности задолженности анализируются материалы инвентаризации по каждому виду расчетов. В случае отсутствия материалов по инвентаризации или если данные инвентаризации вызывают сомнения, аудиторы проводят сплошную или выборочную инвентаризацию расчетов.

Реальность задолженности определяют также проверкой документальной обоснованности остатков дебиторской и кредиторской задолженности по каждому виду расчетов. Суммы задолженности, не подтвержденные документами, относятся к нереальной задолженности. К нереальной задолженности относятся также суммы задолженности с истекшими сроками давности, выявляемые при анализе задолженности по срокам возникновения.

По фактам обнаружения нереальной задолженности аудитор устанавливает причины, виновных лиц и влияние на достоверность соответствующих статей баланса.

При подтверждении сальдо по внешним расчетным операциям выясняется наличие сомнительных долгов. В соответствии с п. 2.11 Порядка заполнения форм годовой бухгалтерской отчетности, утвержденного Приказом Министерства финансов Республики Беларусь 20.01.2000 г. № 23, сомнительным долгом признается дебиторская задолженность организации, которая не погашена в сроки, установленные договором, и не обеспечена соответствующими гарантиями. В случае наличия сомнительных долгов проверяются факт и правильность образования резерва по сомнительным долгам.

После предварительного подтверждения сальдо счетов по учету внешних расчетных операций проверяется достоверность оборотов по счетам расчетов. Используя приемы фактического и документального контроля, аналитические процедуры, логический анализ, а также устные опросы должностных

лиц по отдельным вопросам данного раздела аудиторской программы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 О годовой бухгалтерской отчетности юридических лиц. Приказ Министерства финансов Республики Беларусь от 20 января 2000 г. № 23.
- 2 Ковалева О. В., Константинович Ю. П. Аудит: Учеб. пособие – М.: Издательство ПРИДР, 2000. – 272 с.
- 3 Ширкина Е. И. Аудиторская проверка внешних расчетных операций // Бухгалтерской учет. – 2000. – № 22 – С. 26–28.

Получено 17.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 65.012.72 : 693

Т. П. Павлович

Белорусский государственный университет транспорта

РЕВИЗИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ РАБОТ И ВВОДА В ДЕЙСТВИЕ ОБЪЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ

Конечные финансовые результаты деятельности строительных организаций во многом зависят от выполнения плана ввода в действие производственных мощностей и объектов строительства, и планов производства строительно-монтажных работ. Своевременный и качественный контроль за выполнением данных показателей играет немаловажное значение в управлении организацией.

В статье рассматриваются вопросы методики проведения ревизии выполнения плана СМР и ввода в действия объектов строительства.

Основными подрядными организациями, ведущими строительно-монтажные работы (СМР) в Республике Беларусь, являются строительные концерны, объединения, строительные, ремонтно-строительные и специализированные тресты, домостроительные комбинаты.

В состав строительных трестов входят строительно-монтажные управления (СМУ), передвижные механизированные колонны (ПМК), управления механизации (УМ), управления производственно-технологической комплекции (УПТК) и др.

В зависимости от характера работ строительные организации подразде-

ются на общестроительные, выполняющие все или многие виды работ (СМУ, ПМК), и специализированные (отраслевые по видам работ, например, электротехнические, электромонтажные и т.п., ПМК).

Ведущая строительная организация (строитрест или общестроительная организация) как генеральный подрядчик заключает договоры с заказчиками (строителями) на выполнение всех видов строительных работ, а затем для выполнения отдельных видов работ привлекает специализированные организации, управления, которые выступают в качестве субподрядчиков.

В системе Белорусской железной дороги основным ведущим звеном, выполняющим строительные и ремонтные работы для нужд дороги, является УП "Дорстроймонтажтрест", в состав которого входят строительномонтажные поезда, заводы по производству строительных материалов и другие структурные подразделения.

Новое строительство осуществляют по утвержденным проектам и сметам, согласованным с подрядной строительной организацией. На каждый объект строительства составляется сметный расчет (смета затрат), в котором определяют его договорную стоимость в действующих ценах. В связи с инфляцией стоимость строительномонтажных работ индексируется по коэффициента изменения их стоимости, устанавливаемым к базисным ценам 1991 года.

Наиболее значимым показателем деятельности строительных организаций является выполнение плана строительномонтажных работ и ввод в действие объектов строительства и производственных мощностей. Поэтому одной из главных задач ревизии строительных подразделений является проверка выполнения плана ввода в действие производственных мощностей и объектов строительства и планов производства строительномонтажных работ. От решения этих задач, в первую очередь от выполнения сроков ввода в действие объектов строительства, зависят конечные финансовые результаты деятельности строительных подразделений и трестов, в состав которых они входят.

Цель ревизии выполнения плана СМР в подрядной строительной организации приведена на рисунке 1.

Источники информации для проведения ревизии приведены на рисунке 2.

Принятые от подрядчика выполненные СМР заказчик отражает по дебету счета 08 "Капитальные вложения", субсчет 1 "Строительство и приобретение основных средств" кредиту счета 60 "Расчеты с поставщиками и подрядчиками" — на стоимость работ по сметным ценам (без НДС). Поэтому в период проведения ревизии на первом этапе необходимо подвергнуть проверке записи в журнале-ордере № 6-С и ведомости 5-С. Ведомость 5-С "Расчеты с заказчиками (генподрядчиками) и подрядчиками (субподрядчиками) за выполненные работы" предназначена для ведения аналитического учета по счету 62 "Расчеты с покупателями и заказчиками". Она ведется отдельно по

расчетам с заказчиками (генподрядчиками) за выполненные работы и отдельно по расчетам с субподрядчиками и предназначена для оперативного контроля за оплатой объемов выполненных СМР (в соответствии с актами ф. КС-2а, ф. КС-2б, ф. КС-2в). В ведомости № 5-С по каждому заказчику проверяется – отражены ли в отчетном периоде выполненные объемы СМР по каждому строящемуся объекту. При этом следует обратить внимание на отметки об оплате счетов, о списании или зачете задолженности.

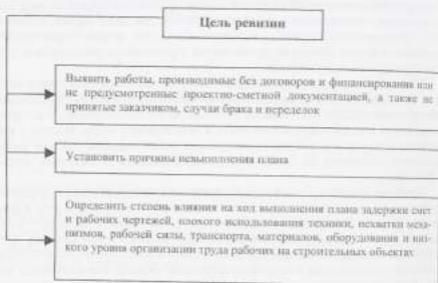


Рисунок 1 – Цель ревизии выполнения плана СМР

В этой же ведомости необходимо проверить удержанные суммы по счетам заказчиков за материалы, полученные подрядчиком при разборке и капитальном ремонте зданий. В обязательном порядке они должны быть отражены в ведомости № 5-С с указанием против каждой суммы номера корреспондирующего (дебетируемого) счета. Итоговые данные аналитического учета по ведомости № 5-С можно сверить с данными журнала-ордера № 11-С.

В процессе исследования регистров бухгалтерского учета особое место должно быть отведено проверке записей в журнале-ордере № 11-С, который предназначен для ведения учета выручки от реализации СМР, материальных ценностей и услуг. Записи в журнале должны быть сгруппированы по кредиту счетов 45 "Товары отгруженные", 46 "Реализации", 62 "Расчеты с покупателями и заказчиками". Каждая запись в журнал должна подтверждаться соответствующими данными ведомостей № 5-С "Расчеты с заказчиками (генподрядчиками)" и № 16 в разрезе покупателей, отгрузка и оплата строитель-

ных и других материалов, услуг вспомогательных производств.

Источники информации

- ▶ Приказ об утверждении проектно-сметной документации (ПСД), срок действия которой составляет не более 2-х лет со дня передачи заказчику проектной организацией
- ▶ Заключение государственной ведомственной экспертизы по проекту
- ▶ Проекты производства работ (ППР), согласованные с заинтересованными службами, утвержденные генподрядчиком
- ▶ Лицензии на право производства работ подрядной организацией
- ▶ Подтверждение органа Госстройнадзора о регистрации объекта и получении разрешения на производство СМР (новое строительство)
- ▶ Договоры подряда на капитальное строительство (реконструкцию, капитальный и текущий ремонт)
- ▶ Акты приема и эксплуатации объекта приемной комиссией (составляется согласно СНиП)
- ▶ Бизнес-план строительной организации
- ▶ Планы-графики производства СМР
- ▶ Статистическая отчетность ф. №1-КС (срочная) «Отчет о вводе в действие объектов и выполнении подрядных работ»
- ▶ Статистическая отчетность ф. №1-КС (договор) «Отчет об объеме заказов»
- ▶ Регистры бухгалтерского учета – журналы-ордера № 10-С, 11-С, ведомости № 5-С или соответствующие машинограммы
- ▶ Журнал учета выполненных работ ф. № КС-6 (ведется по каждому объекту строительства)
- ▶ Справка ф. № 3 «Справка о стоимости выполненных работ и затрат», утвержденная постановлением Госкомстата РФ № 78 от 26.11.93 г. (составляется ежемесячно подрядной организацией, выполнявшей в отчетном периоде СМР, и представляется генподрядчику)
- ▶ Акты приема выполненных СМР по законченным этапам строительства (ф. № КС-2а)
- ▶ Акты приема выполненных СМР (ф. № КС-2а)

Рисунок 2 – Источники информации для проведения ревизии

Исследовав регистры бухгалтерского учета (журналы-ордера, ведомости, записи в Главной книге), ревизору на втором этапе необходимо обратить внимание на выявление объектов внепланового строительства. Все объекты, не включенные в титульные списки, но на которых фактически ведутся работы, являются бесплановыми. Выявление таких объектов производится путем сопоставления аналитических данных фактических затрат по строительным объектам в журнале-ордере № 10-С с утвержденными титульными списками.

Практикой контрольно-ревизионной работы устанавливались случаи, когда объекты внепланового строительства скрывали способом отнесения фактических затрат на другие предусмотренные планом объекты. Подобные факты вскрывались при проверке первичных документов по начислению заработной платы.

Внеплановое строительство, как и приписки выполненных работ, выявляется также методом анализа состава незавершенного производства. Как правило, реальность показанных в отчетности объемов выполненных СМР проверяется методом контрольных обмеров незавершенного производства непосредственно на объектах строительства.

Вместе с тем, при проведении комплексных ревизий можно использовать методы логического контроля записей хозяйственных операций на счетах бухгалтерского учета.

Логический контроль целесообразно начинать с сопоставления сметной стоимости и фактической себестоимости по данным аналитического учета в журнале-ордере № 10-С за месяц, квартал или за более длительный период.

Практикой ревизии установлено, что на объектах, где допущена приписка объемов, фактическая себестоимость или отсутствует, или непропорционально снижена против сметной стоимости опрочентованных работ, или логически не увязана. Например, списана стоимость материалов при отсутствии затрат по заработной плате, по содержанию и использованию строительных машин и механизмов и т. п.

Имеет место более глубокое вуальирование приписок путем опрочодования строительных материалов с неотфактурованных поставок от вымышленного поставщика, списания их на издержки с целью подтверждения достоверности выполнения работ, а затем, после получения премий, методом бухгалтерского сторно все записи ликвидируются.

Во всех случаях метод проверки заключается в сопоставлении перечня и объемов работ в журнале по ф. № КС-6 с перечнем объемов работ, внесенных в акты приема выполненных работ, а также с нарядами на заработную плату, материальными отчетами производителей работ по ф. № М-29.

Изучается реальность неотфактурованных поставок.

Одним из методов приписок объемов является включение в отчетность тех объемов, которые фактически выполнялись субподрядными органи-

или же возмездием силами заказчиков. Для выявления подобных фактов необходимо из общего объема работ по генподряду исключить объем субподрядных работ, подтвержденных актом сверки расчетов и аналитическими данными оплаты счетов.

При анализе выполнения плана подрядных работ стоимость объектов, работ или конструктивных элементов, по которым допущены приемы, подлежит исключительно, а материалы проверок в необходимых случаях определяются следственными органами.

При проведении ревизии выполнения плана ввода в действие объектов строительства и производственных мощностей ревизующим следует иметь в виду, что:

- в отчетность о выполнении плана ввода в действие мощностей включаются только те объекты, акты приемки которых утверждены соответствующим органом;

- датой сдачи в эксплуатацию законченного строительством промышленных, транспортных, водохозяйственных и других объектов производственного назначения считается дата подписания акта государственной приемочной комиссией, а жилых домов и общественных зданий – день утверждения того акта местными органами власти;

- план ввода в действие производственных мощностей и объектов строительства, в т.ч. жилой площади за соответствующий квартал считается выполненным, если подрядной строительной организацией введены все объекты, предусмотренные планом с начала года по отчетный квартал включительно. Не засчитываются в выполнение плана текущего года объекты строительства, введенные в действие в текущем году, и, в частности, жилые дома, постройка которых предусмотрена планом ввода в действие в прошлом году и не включена в план текущего года.

Анализ выполнения программы необходимо начинать с составления таблицы, в которой группируются показатели, отражающие конкретные результаты деятельности ревизуемой строительной организации. Таблица составляется по данным статистичности (ф. № 1-КС (срочная)). Плановые данные берутся из заданий по вводу, доведенных вышестоящей организацией. Достаточность данных, отражаемых в отчетах по ф. № 1-КС (срочная) и № 1-КС (договор), проверяется по актам государственных приемочных комиссий.

Далее этот раздел ревизии необходимо дополнить проведением проверок по двум направлениям: рассмотрение причин невыполнения производственной программы и установление достоверности отчетных данных. По первому вопросу рассматриваются объяснения должностных лиц (в устной или письменной форме). Необходимо внимательно изучить представленные объяснения и разобраться в их объективности. Практика контрольно-ревизионной работы показывает, что истинные причины в объяснениях зачастую не указываются. Кроме того, не выявляются конкретные виновники невыполнения плановых заданий.

Важным этапом в ревизии является проверка мероприятий по концентрации материально-технических и трудовых ресурсов на пусковых объектах. Выполнение плана подрядных работ на этих объектах должно осуществляться опережающими темпами по сравнению с непусковыми объектами строительства.

Осуществляя ревизию, следует убедиться в правильности приемки в эксплуатацию производственных и жилищно-гражданских объектов. Необходимость проверки во время проведения ревизии предопределяется уже тем, что на объекты, которые неправильно числятся в составе сданных заказчику, в последующем будет оттекать рабочая сила строительной организации, ее финансовые и материальные ресурсы, кроме того, включение таких объектов в отчетность, как законченных строительством, является припиской, вскрытие которых является одной из задач, стоящих перед ревизионными службами.

Анализируя правильность приемки объектов в эксплуатацию, необходимо учитывать следующие обстоятельства:

- Уточнение проектно-сметной документации пускового комплекса, утвержденной в техническом (технорбочем) проекте, может осуществляться не позднее 1 июля года, предшествующего вводу в действие пускового комплекса.

- Приемка в эксплуатацию встроенных и встроено-пристроенных помещений (предприятия и учреждения торговли, общественного питания и др.) должна производиться одновременно с приемкой в эксплуатацию жилых домов, имеющих такие помещения.

Во время ревизии надо выявить:

- включались ли в состав государственных приемочных комиссий представители всех организаций (в т. ч. заинтересованных) согласно действующему Положению;

- имелись ли замечания и возражения по правильности приемки в эксплуатацию отдельных членов приемочной комиссии и результаты их рассмотрения председателем государственной комиссии и другими инстанциями;

- отмечены ли в актах рабочих и государственных комиссий нарушения действующих СНиПов, повлекших за собой переделки проектов, рост сметной стоимости, увеличение продолжительности проекта и ухудшение эксплуатационных характеристик объектов строительства.

При проверке объектов производственного назначения, анализе вводов по сданным в эксплуатацию объектам необходимо установить:

- соответствие фактически выполненных работ проектным решениям; смонтировано ли оборудование на проектных производственных площадках или по временной схеме;

- проводилось ли комплексное опробование оборудования (наличие эк-

тов), пуско-наладочные работы; случалось ли подписание актов отдельными членами комиссии позднее числа, которым датируется данный акт;

- соответствие вводимых в действие производственных мощностей и фактической стоимости строительства плановым показателям. Если имеются недоделки и отступления от проектных решений, необходимо отразить причины их возникновения, а также результаты рассмотрения возможности эксплуатации объекта с отступлениями и недоделками органом, утверждающим акт приемки;

- ставился ли перед инстанцией, утвердившей акт приемки, вопрос об аннулировании его и соответственно перед Министерством статистики и анализа РБ об исключении объекта из отчетности по вводу в эксплуатацию при выявлении факта нарушения установленного порядка приемки.

Ревизор должен учитывать, что датой ввода в эксплуатацию считается дата подписания акта государственной приемочной комиссией. В отчетность о выполнении плана ввода в действие производственных мощностей и основных фондов включаются только те объекты, акты о приемке в эксплуатацию которых утверждены органом, назначившим комиссию.

С целью более экономного использования рабочего времени ревизоров проверку достоверности отчетных данных по вводу в действие производственных мощностей и объектов строительства необходимо начинать с субподрядных организаций, выполнявших строительные, монтажные и пуско-наладочные работы на последней стадии строительства объектов. В первую очередь должны подвергнуться проверке работы по устройству лифтов (если такие имеются). Именно по этим работам зачастую выявляются факты их полного завершения монтажом и наладкой спустя 2-3 месяца после приемки объектов государственными приемочными комиссиями в эксплуатацию. Наряду с этим необходимо проверить выполнение на объектах отделочных, санитарно-технических, электромонтажных работ, а также работ по устройству слаботочных сетей (телефонизация, радиофикация), монтажу пожарной и охранной сигнализации, различного другого оборудования, предусмотренного по проекту, благоустройству застраиваемой территории.

Для установления фактов, выполнения субподрядными организациями работ на объекте после его приемки в эксплуатацию необходимо использовать данные журнала-ордера № 10-С по счету 20 "Основное производство". В этом документе ведется учет по видам затрат и сметной стоимости выполненных работ по каждому объекту.

Тщательной проверке необходимо подвергнуть первичные документы по начислению заработной платы и списанию строительных материалов, по работе транспорта и механизмов, по приобретению для установки на объекте предусмотренного проектом оборудования и др.

Сведения о фактически выполненных объемах работ по сметной стоимости также можно получить из журнала учета выполненных работ ф. № КС-6, который ведется заказчиком и подрядчиком по каждому объекту строитель-

ства, и по их данным составляется ежемесячно "Справка о сметной стоимости выполненных работ и затрат" по ф. № 3.

При выявлении фактов выполнения субподрядными организациями работ на объектах после установленных сроков сдачи в эксплуатацию и приемки государственными комиссиями необходимо составить акт с отражением в нем произведенных затрат на данные работы и их сметной стоимости.

Проводя проверку достоверности отчетных данных по вводу в действие производственных мощностей у подрядчиков, изучению необходимо приложить те же документы, что и при проверке в субподрядной организации, а также дополнительно следует проанализировать отчеты по ф. № 1-КС (срочная) "Отчет о вводе в действие объектов и выполнении подрядных работ" и ф. № 1-КС (договор) "Отчет об объеме заказов".

На основании собранной информации ревизор составляет запись для акта комплексной ревизии по вопросам выполнения плана строительно-монтажных работ и ввода в действие объектов строительства и производственных мощностей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Аудит в строительстве: Справ. пособие / Под общ. ред. Н. П. Дробышевского. - Мн., 1999. - 192 с.
- 2 Аудит и ревизия: Справ. пособие / Под общ. ред. Н. Н. Белова. - Мн.: ООО "Мисанта", 1994. - 221 с.
- 3 Ревизия // Консультант бухгалтера. - 2000. - № 11. - С. 65-72.

Получено 14.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 657.22 (476)

А. В. Кравченко

Белорусский государственный университет транспорта

РАЗВИТИЕ УЧЕТА И ОТЧЕТНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Рассмотрены проблемы развития учета и отчетности, связанные с разработкой единой системы.

Вопрос о единой системе учета и отчетности поднимался в экономичес-

ской литературе не единожды. В экономической литературе с разных сторон подчеркивается и обосновывается ее объективность, необходимость и целесообразность. На практике единство системы учета и отчетности выразилось в слиянии бухгалтерии со статистическим отделом предприятия и создания на этой основе отдела единой системы учета и статистики. Данная система применялась практически на всех предприятиях транспорта независимо от формы собственности.

В Республике Беларусь в 1998 году разработана Концепция развития бухгалтерского учета и отчетности, которая одобрена методологическим советом по бухгалтерскому учету при Министерстве финансов Республики Беларусь и принята правительством. Под Концепцией понимается система основных целей и задач развития бухгалтерского учета и отчетности. Разработанная Концепция содержит базовые требования постановки и ведения бухгалтерского учета, составления и предоставления отчетности в новых экономических условиях. Она позволяет обеспечить достоверность, надежность и своевременность финансовой информации, способствует формированию элементов рыночной инфраструктуры. Данная Концепция разработана с учетом последних достижений науки, она ориентирована на модель страны с рыночными преобразованиями, воплощает в себе опыт стран с развитой рыночной экономикой, отвечает требованиям международных стандартов финансовой отчетности. Концепция не создана с целью замены законодательной базы по бухгалтерскому учету, более того, когда отдельные ее положения вступают в противоречия, исполнению подлежат положения, заложенные в законодательных и нормативных актах. В Концепции освещены вопросы организации бухгалтерского учета, требования к информации бухгалтерского учета, критерии признания имущества кредиторской задолженности, доходов и расходов и их оценки, поддержки капитала и определения прибыли, а также определены пользователи учетной информации и органы, определяющие методологию, обеспечивающие управление и контроль за системой бухгалтерского учета и отчетности.

Необходимость разработки Концепции была обусловлена рядом внешних и внутренних факторов. В результате возрастающей международной интеграции в сфере экономики возросло внимание к проблеме международной унификации бухгалтерского учета.

Усиление роли транснациональных корпораций требует единообразия применяемых в каждой стране принципов формирования и алгоритма расчета прибыли субъектов народного хозяйства, без которого невозможно инвестирование средств из страны в страну и дальнейшая интеграция экономик различных стран.

Различия моделей бухгалтерского учета для стран СНГ и других стран, входивших ранее в состав Советского Союза, а также стран дальнего и ближнего зарубежья значительно затрудняют получение равноправной информации. Поэтому на сегодняшний день проблема развития и единства

учета и отчетности имеет глобальный характер и выступает как проблема унификации бухгалтерского учета на основе использования зарубежной практики и международных стандартов.

В последние годы в странах СНГ произошли изменения в системе производственных отношений, появились субъекты хозяйствования с различной формой собственности и различными организационными формами хозяйствования, произошли преобразования в финансовой, налоговой и страховой политике, осуществлена перестройка банковской системы. Эти факторы требовали определить основные направления развития бухгалтерского учета и отчетности применительно к особенностям социально-экономического развития каждой страны и совершенствование концептуальных и основных методологических вопросов системы учета и статистики, потребовалась конкретизация факторов. Необходимо также учитывать требования международных стандартов и переходного периода стран СНГ к рыночной экономике.

Важность и актуальность Концепции состоит в том, что она не только позволяет упорядочить документы, касающиеся бухгалтерского учета и отчетности, но и определяет перспективу развития. В концепции предложен новый подход к достоверности отчетности, которая определяется как объективное и правдивое отражение действительности, а несоответствия отчетным параметрам нормативным требованиям и правилам. Такой подход позволит более точно оценить экономическую ситуацию на предприятиях транспорта. Достоверная оценка данных позволит принять правильное управленческое решение, что, в свою очередь, обеспечит экономическую безопасность предприятий транспорта.

При подготовке бухгалтерской отчетности должно учитываться профессиональное суждение, т.е. при формировании информации о финансовом положении и финансовых результатах предприятия должны иметь право самостоятельное суждение: как представить те или иные факты хозяйственной деятельности, применять на практике требования осмотрительности, приоритета содержания перед формой, существенности. При этом особое значение приобретает аудиторский контроль за бухгалтерской отчетностью, так как он становится единственным механизмом, позволяющим предупреждать и своевременно устранять нарушения, негативно влияющие на экономическую безопасность предприятий и народного хозяйства в целом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Бужин А. С. Комментарии к Концепции развития бухгалтерского учета и отчетности в Республике Беларусь // Бухгалтерский учет и анализ. – 1998. – № 7. – С. 3-9.
- 2 Концепция развития бухгалтерского учета и отчетности в Республике Беларусь // Бухгалтерский учет и анализ. – 1998. – № 7. – С. 9-10.

Получено 03.03.2003

УДК 657.4

Е. В. Линник

Государственный университет управления

ПЛАН СЧЕТОВ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА: НЕОБХОДИМОСТЬ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Рассматривается история развития плана счетов бухгалтерского учета, предпосылки его совершенствования и необходимость адаптации в условиях хозяйствования субъектов Российской Федерации.

Существующие методики бухгалтерского учета, действующий план счетов на предприятиях различной формы собственности вызывают определенные неудобства в отражении хозяйственных операций по новым объектам учета и позволяют высказать мнение, что имеющийся план счетов не отвечает потребностям формирования достоверной информационной базы о финансовых потоках предприятия, состоянии и движении материальных и трудовых ресурсов, характере и результатах деятельности.

Развитие экономики, используемые в основном не экономические подходы управления, привели к тому, что в счетоводстве стала преобладать тенденция к использованию единых для всех предприятий плана счетов, что позволяет:

- 1) дать бухгалтерам, независимо от квалификации, ориентир в их повседневной работе;
- 2) создать взаимосвязанную систематизацию, группировку и обобщение информации о хозяйственной деятельности предприятий;
- 3) обеспечить действенную систему контроля показателей хозяйственной деятельности;
- 4) помочь бухгалтерам при переходе из одной организации в другую;
- 5) унифицировать обучение бухгалтерскому учету;
- 6) облегчить группировку и обобщение данных по всему народному хозяйству в целом.

Изначально унифицированного плана счетов для всех хозяйствующих субъектов не существовало, а планы счетов составлялись на каждом предприятии самостоятельно. В 1930–1940 гг. каждая отрасль народного хозяйства имела свой план с большим количеством счетов и субсчетов и различными кодами счетов в разных отраслях. Такой порядок организации учета

сохранился и сегодня в англоязычных странах.

Так, в плане счетов 1940 г. было 124 счета и 80 субсчетов; в плане 1954 г. – 79 счетов и 142 субсчета. Сокращение счетов отражало тенденцию к "уменьшению трудосъемкости", а увеличение субсчетов повышало аналитичность учета. Действительно, если в плане 1940 г. было 204 позиции, то в плане 1954 г. – 221. В 1959 г. число счетов было доведено до 62, а субсчетов – до 87 (всего 149 позиций). Этого оказалось недостаточно, и в 1959 г. в плане были предусмотрены – 71 счет и 92 субсчета (всего 168 позиций).

В ноябре 1991 года Министерство финансов СССР утвердило новый план счетов, ознаменовавший начало мощного американско-английского влияния на нашу учетную мысль и практику и начало унификации отечественного учета, приближение его к международным стандартам. Формально почти ничего не произошло – ликвидировали 19 счетов и ввели 17 новых, связанных с особенностями рыночной экономики. Существенно новыми для нашего учета стали следующие моменты:

- 1) возможность в ряде случаев оценки имущества собственниками;
- 2) ликвидация дублирования (износа и амортизации) – сохраняется только амортизация, называемая износом;
- 3) резервирование сомнительной дебиторской задолженности;
- 4) альтернативность списания общезозяйственных расходов или на счет "Основное производство", или на счет "Реализации";
- 5) введение совершенно новых для наших бухгалтеров учетных объектов (нематериальные активы, финансовые вложения, долгосрочные финансовые вложения и некоторые другие);
- 6) признание отгрузки ценностей моментом их реализации.

Таким образом, план счетов впервые в нашей стране стал ориентирован не на требования государства и его финансовых органов, а на интересы собственников. Но в России действуют иные духовные принципы, и авторитет государства превалирует над идеями общества. В результате на практике записи делаются не так, как предписано планом счетов, а как требуют налоговые органы. Поэтому то, что происходит на практике, все больше отличается от того, как трактуется это планом счетов. Механическая рецепция принципов англо-американской школы и игнорирование традиционных русских принципов учета приводят к деформации системы счетоводства.

На основании вышесказанного необходимо подчеркнуть, что формирование или выделение того или иного счета в плане счетов, как считал Пачали, зависит от "фантазии" того, кто этот план составляет. Любой теоретически разработанный или практически действующий план счетов – это рабочая гипотеза, и мы можем оценить один план счетов, только сравнивая его с другими. Поэтому необходим субстанциональный эталонный многослойный план, который нужен не для того, чтобы заменить те, что действуют на практике, а для того, чтобы оценивать их эффективность.

Таким субстанциальным планом счетов мог бы стать международный план, применение которого позволило бы оценить и реально действующие планы, особенно в части влияния на показатели анализа хозяйственной деятельности.

Идея единого для всех стран плана счетов впервые была выдвинута в Бельгии Гектором Блайконом в 1926 г. На международном конгрессе в Барселоне в 1929 г. развивал ту же идею Марис Лукас. И, наконец, в 1964 г. на международном конгрессе в Вене было принято решение создать единый международный план счетов. В его основе лежит французский план.

В настоящее время в хозяйственной практике Российской Федерации действуют два плана счетов – для хозрасчетных предприятий и организаций – План счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности предприятия и для бюджетных учреждений. Можно сказать, что формирование системы счетов в бюджетных организациях происходило параллельно с планом счетов финансово-хозяйственной деятельности, а в какие-то моменты одновременно.

Стандартизация плана счетов бюджетных учреждений предполагает его сближение с единым планом счетов отраслей материальной сферы, что продиктовано развитием различных видов предпринимательской деятельности, осуществляемой бюджетными учреждениями.

Действующий для бюджетных организаций план счетов бухгалтерского учета не приспособлен в должной мере для отражения операций коммерческого характера, поэтому часто вводятся отдельные счета из типового плана счетов бухгалтерского учета, что осложняет взаимосвязь операций по бюджетному плану счетов и типовому коммерческому, составление баланса и отчетности.

Таким образом, возникает необходимость реформирования существующего плана счетов бюджетных организаций, что позволит обеспечить организации достоверной и подробной информацией о расходах и доходах для эффективного управления их деятельностью.

Адаптации к использованию в практической деятельности бюджетных учреждений плана счетов производственно-хозяйственной деятельности субъектов хозяйствования позволит:

- унифицировать отражение однотипных объектов учета;
- обеспечить возможность для отражения новых объектов учета;
- сформировать необходимую систему счетов, позволяющую максимизировать аналитическую информацию, необходимую для всестороннего анализа хозяйственной деятельности организации непроизводственной сферы;
- устранить имеющиеся несоответствия с федеральным законом;
- разработать систему аналитических счетов, позволяющую иметь достоверную информацию о затратах, связанных с осуществлением всех видов деятельности, независимо от источника финансирования.

Совершенствование плана счетов бюджетных учреждений позволит унифицировать отчетные формы, и таким образом устранить противоречия принципов ведения бухгалтерского учета и Гражданского кодекса Российской Федерации.

Еще более актуальной становится данная проблема в связи с переходом в 2002 году на новый План счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности предприятия, использование которого является очередным шагом в процессе перехода на Международные стандарты.

Внедрение в практику хозяйствования адаптированного Плана счетов позволит обеспечить составление бухгалтерской отчетности по единым нормам и правилам. Это обусловлено тем, что система показателей бухгалтерского учета, базируясь на единых методологических основах, предполагает единое построение, как самой таблицы бухгалтерского баланса, так и различных отчетных форм. В настоящее время бухгалтерский баланс бюджетных организаций является лишь формальным сводом в одной таблице всех счетов, используемых в процессе учета хозяйственной деятельности организаций, и не открывает возможности для финансового анализа их деятельности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Голошкова Е. А. Переход бюджетных учреждений на единый план счетов // Финансы, учет, аудит. – 1997. – № 9. – С. 52–54.
- 2 Маслова Г. И., Арташан Р. Е. Новое в бухгалтерском учете бюджетных учреждений // Бухгалтерский учет. – 2000. – № 1. – С. 16–21.
- 3 Палий В. Ф. Новая бухгалтерская отчетность. Содержание и методика анализа. – М.: Контроллинг, 1991. – 92 с.

Получено 10.02.2003.

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 657.22

Е. Г. Пашкович

Белорусский государственный университет транспорта

УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ УЧЕТ КАК ЭЛЕМЕНТ СИСТЕМЫ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА

В условиях недостаточной высокой эффективности работы предприятий железнодорожного транспорта, наличия инфляции и практического отсутствия интрафирменного планирования управленческий учет должен занять особое место в финансовом

развитий железнодорожного транспорта, поэтому изучение предмета, метода и специфики управленческого учета в настоящее время приобретает особую актуальность.

Управленческий учет – это область знаний, которая необходима каждому, кто занимается хозяйственной и финансовой деятельностью.

Управленческий учет – это управление экономическим субъектом через планирование, контроль и регулирование управленческой деятельностью и процессом принятия решений.

В основе управленческого учета лежит система эффективного управления финансовыми, материальными и трудовыми ресурсами.

В условиях рыночных отношений предприятия самостоятельно разрабатывают планы, производственные программы, определяют стратегию в области производства и сбыта продукции, ценовой политики. Для решения указанных и других задач, а также для принятия решений руководителям нужна достоверная оперативная информация о финансовом положении предприятия. Такой информацией и обеспечивает система бухгалтерского управленческого учета.

Бухгалтерский учет призван обеспечить руководителей, специалистов информацией, необходимой для принятия эффективных управленческих решений.

Рыночная экономика предполагает полную хозяйственную и финансовую самостоятельность, которая заключается в выборе организационной формы предприятия, вида деятельности, партнеров по бизнесу, определении рынков сбыта, цены и т. д. Финансовая самостоятельность предприятия состоит в его полном самофинансировании, выработке финансовой стратегии, политике ценообразования.

В этой связи появляется необходимость создания управленческого учета как самостоятельной отрасли бухгалтерской деятельности. Это привело к разделению бухгалтерского учета на финансовый и управленческий.

Бухгалтерский управленческий учет в организации должен обеспечивать управленческий аппарат информацией, необходимой для планирования, управления и контроля над деятельностью предприятия.

Предметом бухгалтерского управленческого учета является производственная деятельность предприятия в целом и его структурных подразделений.

Объекты бухгалтерского управленческого учета:

- издержки в целом по предприятию и по структурным подразделениям;
- результаты хозяйственной деятельности организации и ее подразделений;
- финансовые результаты (затраты) центров ответственности;
- внутреннее ценообразование;
- бюджетирование и внутренняя отчетность.

Основной целью бухгалтерского управленческого учета является калькулирование себестоимости, выполнение альтернативных расчетов по решению одной задачи.

Управленческий учет сформировался на базе производственного учета. Производственный учет призван следить за издержками, их отклонениями, выявлять резервы.

Главным направлением производственного учета является учет издержек:

- по видам деятельности, работ и услуг;
- местам их возникновения и центрам ответственности;
- носителям затрат.

Бухгалтерский управленческий учет включает в себя производственный учет, часть финансового учета (по составлению отчетов о затратах на производство продукции), часть налогового учета.

Таким образом, можно сформулировать основные цели управленческого учета:

- создание интегрированной системы учета затрат и доходов;
- нормирование затрат;
- планирование, контроль и анализ затрат;
- бюджетирование;
- обеспечение базы для ценообразования;
- оказание информационной помощи управленческому аппарату в принятии оперативных управленческих решений;
- контроль, планирование и прогнозирование экономической эффективности деятельности предприятия и центров ответственности;
- выбор наиболее эффективных путей развития предприятия.

Одним из важнейших инструментов управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта может стать организация управленческого учета, самая цель которого состоит в обеспечении предоставления достоверной и своевременной информации для принятия управленческих решений. При этом данная информация находится во внутреннем пользовании предприятия. В постоянно меняющихся экономических условиях работы и необходимости быстрого принятия эффективных управленческих решений организация управленческого учета на предприятиях железнодорожного транспорта является одним из вопросов, требующих своего решения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Яковлевский К.П., Муляр Н.Ф. Управленческий учет. – СПб: Питер, 2001. – 128 с.
- 2 Карпова Т. П. Управленческий учет. – М.: Аудит, изд. объединение "Ненитя", 2000. – 359 с.

УДК 657.22

И. Г. Газатуллина, Н. В. Евсеенко
Белорусский государственный университет транспорта

ОСОБЕННОСТИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, НЕ ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В данной статье на конкретном примере рассмотрены особенности ведения бухгалтерского учета общественных организаций, не осуществляющих предпринимательской деятельности. В частности, внесены предложения по оформлению отчетности пакета документов на проведение культурно-массового мероприятия для организатора-гражданина, банка, бухгалтерской отчетности организации.

Согласно ст. 117 Гражданского кодекса Республики Беларусь общественными организациями признаются добровольные объединения граждан, в установленном законодательством порядке объединившихся на основе общности их интересов для удовлетворения духовных или иных нематериальных потребностей.

Закон Республики Беларусь от 04.10.1994 № 3254 "Об общественных объединениях" регламентирует порядок создания и прекращения деятельности общественных объединений, права и условия их деятельности, а также порядок контроля за их деятельностью и меры ответственности за нарушение ими законодательства.

Общественные объединения (организации) являются некоммерческими организациями. Они вправе осуществлять предпринимательскую деятельность лишь для достижения целей, ради которых они созданы.

Общественным организациям, как и всем другим юридическим лицам, следует вести бухгалтерский учет. Однако прежде всего из-за отсутствия республиканских актов, определяющих порядок ведения бухгалтерского учета в общественных организациях и отраслевых рекомендаций по составу зашит большинство организаций используют План счетов, предназначенный для коммерческих организаций и ведут учет доходов и расходов от деятельности в произвольном порядке.

Практика осуществления уставной деятельности общественных организаций предусматривает ряд особенностей в бухгалтерском учете. В зависимости от того, за счет каких источников финансирования существует общест-

венная организация: это могут быть только членские взносы участников и финансовая помощь сторонних предприятий или же организация осуществляет еще и производственно-хозяйственную деятельность, – система бухгалтерского учета будет различной.

Рассмотрим некоторые ключевые моменты бухгалтерского учета общественных организаций, не осуществляющих предпринимательскую деятельность.

Прежде всего следует отметить, что если общественная организация не занимается предпринимательской деятельностью, то для отражения операций некоммерческого характера целесообразно ведение учета доходов и расходов с использованием отдельных счетов из Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности предприятий. В связи с тем, что в общественной организации отсутствует понятие "уставный капитал", то записи по счетам 75 "Расчеты с учредителями" и 85 "Уставный фонд" проводить не целесообразно, а основным счетом для таких организаций является счет 96 "Целевое финансирование и поступления". Этот счет обобщает информацию о движении денежных средств, необходимых организации для осуществления своей деятельности, информацию о средствах, поступивших от других предприятий и др.

В дебет счета 96 списываются суммы, израсходованные на мероприятия, проводимые организацией. По кредиту счета 96 показывают средства целевого назначения, полученные в качестве финансирования мероприятий организации. Образование дебетового сальдо на данном счете в конце отчетного периода говорит о превышении расходов над доходами.

Значительную долю финансирования общественных организаций составляют гранты, получаемые организациями. При получении безвозмездной помощи от иностранных государств, международных организаций, согласно Декрету Президента Республики Беларусь от 12.03.2001 №8 "О некоторых мерах по совершенствованию порядка получения и использования иностранной безвозмездной помощи", иностранная безвозмездная помощь должна регистрироваться в Департаменте по гуманитарной деятельности при Президенте Республики Беларусь по заявлениям получателей.

Иностранная безвозмездная помощь поступает на специальный валютный транзитный счет. При поступлении гранта на счет получатель обязан в течение 5 рабочих дней, исключая день поступления, предоставить в банк уведомление, обосновывающее непроведение обязательной продажи иностранной валюты, реестр распределения валюты, поступившей на счет, платежное поручение на перевод денежных средств с транзитного на текущий счет. В реестре распределения валюты обязательно должна быть указана сумма поступивших денежных средств, дата поступления, номер счета организации, на который поступили средства, наименование учреждения банка. Обязательно должна быть указана сумма, которая не подлежит распределению и

счет обязательной продажи, а также основание, исключающее обязательную продажу валюты; также указывается полное название проекта, по которому оказана помощь. В случае если часть денежных средств подлежит обязательной продаже, то указывается сумма в валюте, подлежащая продаже, сумма проданной валюты и остаток средств после обязательной продажи. Подписывает реестр руководитель организации и главный бухгалтер, на документе также ставится виза уполномоченного лица банка. Из банка организация получает мемориальный ордер и выписки, подтверждающие факт совершения операции. Факт поступления денежных средств в бухгалтерском учете отражается проводкой: Д-т 52 К-т 96.

Все расходы, которые производит организация при реализации проекта, расписаны в нем по статьям. Отклонение в расходах по статьям проекта допускается грантодателем в пределах 5–10 % от полученной суммы.

Каждый грант выделяется на выполнение определенной программы. При реализации грантовых программ возникает множество ситуаций, правильное отражение в бухгалтерском учете которых не прописано в отраслевых рекомендациях. Рассмотрим одну из таких ситуаций на конкретном примере.

Пример.

Организация разработала проект и получила финансирование в виде гранта, согласно которому предполагалось обучить безработных женщин работе в сети Интернет. По проекту предполагалось приглашать женщин, проживающих в районных центрах Гомельской области. Одна из статей гранта предусматривала оплату проезда, проживание в гостинице и выплату суточных.

В законодательстве Республики Беларусь прописано, что оплата проезда, проживание в гостинице и выплата суточных осуществляется при командировании работника. О том, как произвести такие выплаты безработным, нормативных актов нет. При возникновении такой ситуации рекомендуем произвести оформление следующих документов.

Отчетные документы, необходимые для предоставления в банк:

- приказ на проведение мероприятия по проекту;
- распоряжение банку выдать необходимую сумму денег, написанное на фирменном бланке;

- смета расходов на проведение мероприятия;

- копия ведомости компенсации расходов на проведение мероприятия. Также в ведомости следует указать: инициалы безработного, его паспортные данные, направление проезда, стоимость проезда в обе стороны, стоимость проживания в гостинице, суточные, подпись безработного. В ведомости составляется итоговая сумма расходов, затем она заверяется руководителем организации и визируется печатью организации;

- копии командировочных удостоверений с приложенными билетами, чеком о проживании в гостинице и с указанным размером суточных.

На каждой ксерокопии документа целесообразно поставить надпись: "Копия верна" и заверить подписью руководителя (главного бухгалтера) и печатью организации. Второй экземпляр этих документов по окончании проекта предоставляется грантодателям при составлении финансового отчета.

Отчетные документы, необходимые для бухгалтерской отчетности организации:

- приказ на проведение мероприятия по проекту;
- распоряжение банку выдать необходимую сумму денег, написанное на фирменном бланке;

- смета расходов на проведение мероприятия;

- ведомость компенсации расходов на проведение мероприятия. В ведомости следует указать: инициалы безработного, его паспортные данные, направление проезда, стоимость проезда в обе стороны, стоимость проживания в гостинице, суточные, подпись безработного. Также в ведомости представляется итоговая сумма расходов, затем она заверяется руководителем организации и визируется печатью организации.

- командировочные удостоверения с приложенными билетами, чеком о проживании в гостинице и с указанным размером суточных.

Расходы, которые в данном случае несет организация, следует списывать следующими бухгалтерскими проводками: Д-т 96 – К-т 51, Д-т 51 – К-т 50, Д-т 50 – К-т 76 – на сумму по ведомости компенсации расходов.

В связи с увеличением количества общественных объединений в Республике Беларусь назревает необходимость в разработке отраслевых рекомендаций и нормативных документов по бухгалтерскому учету, которые бы отражали основные специфические моменты отрасли.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Закон Республики Беларусь "Об общественных объединениях". Принят 04.10.1994. № 3254.

2 Гражданский кодекс Республики Беларусь. – Мн.: Национальный центр правовой информации Республики Беларусь, 1999. – 512 с.

3 *Акищенко Н.* Бухгалтерский учет в общественных организациях // Главный бухгалтер. – 2001. – № 31. – С. 58–61.

4 Бухгалтерский учет и налогообложение некоммерческих организаций // Национальная экономическая газета. Информбанк. – 2001. – № 47. – С. 21–24.

Получено 21.02.2003

УДК 657.22:681.3

О. В. Камчаков
Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА РАСХОДОВ И ЗАТРАТ НА БАЗЕ СОВРЕМЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Проводится анализ возможностей использования достижений информатики и компьютерной техники в организации бухгалтерского учета расходов и затрат на производственных предприятиях, показана перспективность применения в организации учета методики построения СППР.

Одним из направлений совершенствования бухгалтерского учета является разработка новых подходов в его организации на основе использования приемов, методов и инструментов такой передовой науки как информатика. Информатика позволяет наметить пути преодоления одной из главных проблем современного учета – проблемы переработки все возрастающего объема экономической информации. Сейчас объем информации, необходимой для нормального управления производством удваивается каждые три года. Увеличивать количество управленческих работников такими темпами не представляется возможным. Информационные проблемы в экономике из года в год обостряются. Возникновение явления "не потребления" экономической информации (информация есть, но ее не успевают использовать) позволяет констатировать наличие информационного кризиса в экономике. Гигантский информационный поток буквально захлестнул системы управления экономикой, основанные во многом на традиционных маломощных технологиях обработки информации. Следует признать, традиционные "ручные" способы обработки хозяйственных сведений исчерпали практически все свои возможности обеспечивать должный уровень контроля и управления производством. В немалой степени это относится к сфере бухгалтерского учета и экономического анализа затрат.

По нашему мнению возможности информатики в бухгалтерском учете далеко еще не исчерпаны. На ее основе возможен переход к использованию в учете современных компьютерных технологий (в том числе интеллектуальных), а также разработка перспективных кибернетических систем управ-

ления экономическими процессами и явлениями.

Кибернетика и информатика исходят из того, что все системы управления (в том числе и экономикой) используют информационные законы. Знание информационных законов помогает, в частности, понять специфику организации прямых и обратных связей между объектом и субъектом управления в экономике. Чтобы создать эффективную систему управления экономическими процессами, объект управления должен стать источником информации, а субъект управления – полноценным получателем информации. На этой основе обеспечивается процесс информационного отображения, в ходе которого в получателе информации воспроизводятся свойства и особенности источника экономической информации, моделируются его закономерности и тенденции развития. Если получатель информации – субъект, принимающий решения, то таким образом он обретает мощный механизм поддержки своей управленческой деятельности.

Теория и практика разработки систем поддержки принятия решений (СППР) в настоящее время активно развивается в сфере организационного управления экономикой. В рамках СППР удалось формализовать многие процедуры управленческой деятельности, связанные с обработкой больших объемов экономических сведений, и таким образом создать основу их автоматизации.

По нашему мнению методика построения СППР может быть использована при организации бухгалтерского учета затрат на производственном предприятии с использованием современной компьютерной техники и средств электронной коммуникации. Бухгалтерский учет в целом и бухгалтерский учет затрат в частности обладают чертами, характерными для СППР. СППР является инструментом лица принимающего решения (ЛПР). Подобную роль играет бухгалтерский учет: "Бухгалтерский учет служит связующим звеном между хозяйственной деятельностью и людьми, принимающими решения" [1, с.13]. Аналитические функции учета прямо вписываются в концепцию СППР, которая непременно включает элементы экономического анализа. СППР базируется на моделировании предметной области. В бухгалтерском учете также реализуется механизм моделирования закономерностей хозяйственной деятельности, для целей управления этой деятельностью.

Некоторые видные теоретики бухгалтерского учета рассматривают моделирование как основной способ (метод) реализации с учетом своих функций. Так профессор Я.В. Соколов пишет: "Метод бухгалтерского учета многие авторы пытались и еще пытаются истолковать как набор определенных инструментов, каждый из которых рассматривается как изолированный элемент (документы, инвентаризация, калькуляция, баланс, счета, двойная запись, оценка, отчетность — это так называемая "восьмихвостка"). На самом деле метод — это то, что позволяет данной науке познать ее предмет. В бухгалтерском учете .. — это .. моделирование" [2, с.128]. Делая такое заключе-

ние, профессор Я.В. Соколов, по-видимому, исходит из того, что на идее моделирования по существу базируется любой метод научного исследования. А бухгалтерский учет и есть инструмент познания экономических явлений.

Моделирование предоставляет возможность выявить закономерности развития наблюдаемого явления и создать на этой основе его абстрактный, то есть информационный, образ (предметные модели не характерны для бухгалтерского учета), свойства и поведение которого в большей или меньшей мере предсказуемы и адекватны реальности. Именно в этом видится практическая значимость информационного моделирования экономических процессов в бухгалтерском учете.

В теории информационного моделирования основным критерием качества моделей считается их сложность или размерность, то есть количество тех закономерностей, факторов, свойств и характеристик, которые учтены в модели и таким образом позволяют адекватно судить о моделируемом явлении. Модель тем лучше, чем выше ее размерность. Специалисты-практики отмечают, что данное правило корректно работает только в условиях применения компьютерной техники, не допускающей сбоев, обусловленных человеческим фактором, а такие сбои весьма вероятны с увеличением сложности моделей.

Следует заметить, что бухгалтерский учет всегда стремился ко все более точному, подробному и детальному отражению хозяйственной действительности. В бухгалтерском учете даже сформировалось специальное понятие для обозначения этого процесса – аналитический учет. Без этого, очевидно, невозможно формирование в учете пригодных к практическому использованию информационных моделей экономических процессов и явлений. Так, например, неслучайным требованием к учету расходов и затрат является высокая детализация учета по многим аналитическим разрезам (по статьям расходов, по видам продукции, по экономическим элементам и так далее). Именно аналитический учет затрат предоставляет наиболее ценную информацию для принятия обоснованных решений в сфере управления расходами и затратами на предприятии. Должное качество аналитического учета представляется возможным обеспечить только на основе применения компьютерной техники. Таким образом, применение инструментов информатики позволяет шире использовать традиционные методы совершенствования бухгалтерского учета, в частности, детализацию учета.

Механизм моделирования фактов хозяйственной жизни в современном бухгалтерском учете имеет одну существенную особенность. Учетные модели представляют собой системы числовых экономических показателей. Считается, что управлять хозяйственной деятельностью можно только на основе экономических показателей, отражающих количественные характеристики экономических объектов, явлений, процессов в неразрывной связи с их качественным содержанием. Современная методология учета всецело основана

на числах. Не даром основополагающий документ по организации учета на любом предприятии (План счетов) представляет собой кодификатор объектов учета, где каждое контролируемое учетом явление обозначено числовым кодом. Использование чисел открывает широкие возможности применения математического и логического аппарата в обработке экономической информации, а также инструментов, созданных для этого аппарата (электронных вычислительных машин).

Продолжая выяснять общие черты СППР и современного бухгалтерского учета, следует указать на схожесть результатов их функционирования с точки зрения офисной деятельности. СППР и бухгалтерия, так или иначе, результат своей работы воплощают в документ. Документ – продукт обработки экономической информации, который потребляется менеджментом. В этом ракурсе и СППР, и бухгалтерский учет могут рассматриваться как информационные технологии (технологии производства информационных продуктов – документов) в системе управления производством. СППР собственно и возникла как разновидность компьютерной технологии обработки данных для целей управления. Бухгалтерский учет возник в докомпьютерную эпоху, однако, пользуясь информационным подходом, в бухгалтерии ясно можно увидеть все черты характерные для информационной технологии. Таким образом, в совершенствовании бухгалтерского учета вполне применимы те методы, которые используются в настоящее время для развития информационных технологий, разновидностью которых являются СППР.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Нидлз Б., Андерсон Х., Каздуэлл Д. Принципы бухгалтерского учета: Пер. с англ. / Под ред. Я.В. Соколова. — М.: Финансы и статистика, 1996. — 496 с.
- 2 Соколов Я.В. Основы теории бухгалтерского учета. — М.: Финансы и статистика, 2000. — 496 с.

Получено 11.03.2003

УДК 657.471

И. П. Якубова

Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ АНАЛИТИЧЕСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ И РЕЗУЛЬТАТОВ ПРОИЗВОДСТВА В ЦЕЛЯХ ИНТЕГРАЦИИ В СИСТЕМУ НАЦИОНАЛЬНЫХ СЧЕТОВ

Проблема вертикальной интеграции экономической информации состоит в обеспечении строгого перехода от информации одного уровня к информации другого путем прямого агрегирования входных и выходных показателей. Чтобы решить эту проблему, необходимо разработать соответствующую форму систематизации информации на каждой ступени управления.

Основой бухгалтерского учета затрат на производство является надлежаще организованный первичный учет производственного потребления элементов производства. Первичный учет продукции наиболее трудоемок. В организации первичного учета получает свое наиболее полное воплощение взаимосвязь отдельных составных частей единой национальной системы учета. Мы полностью согласны с тем, что при правильном построении документов их показатели должны обеспечить потребности всех видов учета: оперативного, бухгалтерского и статистического.

Порядок производственного учета является темой дискуссий специалистов продолжительное время и позволяет выделить три возможных варианта его организации: по экономическим элементам и статьям, по экономическим элементам затрат, только по статьям затрат. В практике производственного учета регистры аналитического учета не нацелены на параллельное отражение затрат по экономическим элементам и статьям затрат для определения структуры, исполнения сметы затрат, величины добавленной стоимости, направления затрат и выделения технологической, цеховой и производственной себестоимости.

При организации системы аналитического учета производства и движения продукции, с точки зрения выполнения требований системы национальных счетов, для получения показателя валового внутреннего продукта (добавленная стоимость) производственным методом должны быть соблюдены следующие условия:

- единая классификация и группировка затрат на производство продукции на всех стадиях национальной системы учета;
- строгая регламентация реализации продукции по моменту отгрузки;
- систематизация учета затрат на производство по экономическим элементам.

Качество информации о затратах по экономическим элементам и результатах производства зависит от совершенствования документирования производственных операций. Рекомендуемый документооборот по учету затрат по экономическим элементам в целях получения без дополнительных выборов информации для составления счета производства системы национальных счетов Республики Беларусь представлен на рисунке 1.

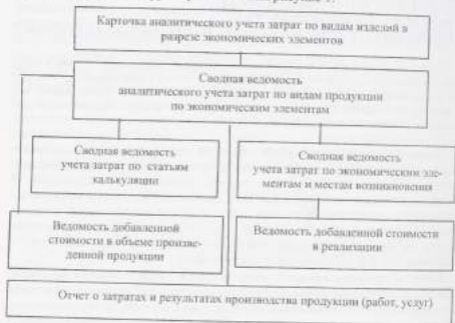


Рисунок 1 – Схема документооборота учета затрат по экономическим элементам и результатов производства

В карточке аналитического учета затрат по виду изделия на основании первичных документов формируются исходные данные аналитического учета затрат по экономическим элементам по счету основного производства. Затем полученные данные переносятся в сводную ведомость аналитического учета затрат по видам продукции. Они служат основанием для записей в сводную ведомость учета по статьям калькуляции и в ведомость сводного учета затрат по экономическим элементам и местам возникновения.

В разрезе затрат по экономическим элементам должен быть организован

также учет коммерческих расходов. Используя данные карточек аналитического учета, ведомостей по учету реализации продукции, журнала учета коммерческих расходов, мы предлагаем определять величину добавленной стоимости в объеме реализации в специальной ведомости.

Производственная себестоимость изделий в разрезе экономических элементов затрат, также как и регистры аналитического учета коммерческих расходов и реализации продукции, является источником при заполнении ведомости добавленной стоимости в объеме реализации в целом и по отдельным видам продукции. Добавленная стоимость в валовом выпуске продукции определяется путем корректировки ее величины в объеме реализации на добавленную стоимость и в остатках незавершенного производства.

Из вышеизложенного очевидно, что предлагаемые регистры аналитического учета, прежде всего, нацелены на определение фактической величины добавленной стоимости в объеме реализации продукции.

Сложность представляет распределение комплексных расходов, которые по способу включения в себестоимость отдельных видов продукции являются косвенными, между отдельными видами продукции по экономическим элементам в разрезе статей калькуляции. Разный методологический подход к исчислению себестоимости изделий и всего выпуска требует при калькулировании себестоимости отдельных видов продукции распределять цеховые расходы, сгруппированные в сводной ведомости учета затрат по экономическим элементам, по видам продукции пропорционально базе распределения.

Методические рекомендации по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции (работ, услуг) на предприятиях промышленности регламентируют распределение косвенных расходов пропорционально основной зарплате производственных рабочих; объему выпуска продукции по плану (отчету) и фактических ценам; прямым материальным затратам. Специалистами предложено уже более двадцати. Наиболее распространенной базой распределения косвенных расходов во всех отраслях народного хозяйства остается прямая заработная плата производственных рабочих. Полемику о наиболее обоснованной базе распределения, специалисты неоднократно утверждали о несостоятельности традиционной базы распределения – заработной плате основных производственных рабочих. В странах, использующих англо-американскую систему бухгалтерского учета, нет дифференциации косвенных расходов на цеховые и общезаводские, т.к. они объединяются в накладные расходы. В качестве базы распределения должен выбираться тот фактор, который наиболее соответствует накладным расходам каждого производственного подразделения. Например, за базу распределения берется время, фактически отработанное производственными рабочими, а не величина оплаты их труда. Как отмечают западные ученые, показатель величины оплаты труда целесообразно использовать, когда большую долю в накладных расходах составляют сопутствующие выплаты, или когда

преобладает высокооплачиваемый труд.

На наш взгляд, базой распределения может быть время работы основных производственных рабочих. Очевидно, что дифференциация ставок косвенных расходов по производственным подразделениям на виды изделий позволяет относить только те расходы, которые действительно имели место. Расчет ставок распределения косвенных расходов на основании их фактической величины может быть выполнен только по окончании отчетного периода, следовательно, целесообразно использовать нормативные ставки расходов. Распределение общехозяйственных расходов можно провести, используя в качестве базы цеховую себестоимость.

Возможны два варианта организации распределения комплексных расходов по элементам: по удельному весу каждого экономического элемента в смете производственных затрат, путем распределения по удельному весу производственной себестоимости. По нашему мнению, использование фактической структуры производственных затрат внесет меньше условностей в калькуляцию по экономическим элементам, а применение сметы затрат более целесообразно при составлении нормативных калькуляций себестоимости видов изделий по экономическим элементам. Сводная ведомость учета затрат по экономическим элементам и местам возникновения позволяет определить удельный вес каждого элемента затрат в производственной себестоимости, используя удельные веса экономических элементов затрат в составе комплексных расходов.

Рекомендуемая методика аналитического учета затрат на производство и добавленной стоимости, как результата производства, позволит:

- исключить технически сложные и достаточно условные расчеты по вычленению из состава комплексных расходов их материальной части (без оплаты труда) в целях получения величины оуществленного труда, потребленного на предприятии;
- упорядочить состав затрат на производство, не смешивая в одной группе элементы промежуточного потребления, конечного потребления, рентные выплаты за землю, трансферты;
- способствовать облегчению формирования аналитических данных.

Получено 14.03.2003

УДК 336.71

Е. В. Бойкачева

Белорусский государственный университет транспорта

БАНКОВСКИЕ ОПЕРАЦИИ КАК ОСНОВА ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ЭКОНОМИКЕ

Модернизация транзитивной экономики нашей страны потребовала усиления роли банков и быстрого развития банковского сектора. Банки обеспечивают финансирование всех сфер предпринимательства, производственной и непроизводственной сфер, сферы управления и наполняют бюджет необходимыми денежными средствами.

В данной статье особое внимание уделяется теоретическим аспектам деятельности банков в области расчетно-кассового обслуживания и банковского кредитования субъектов хозяйствования.

Расчетно-кассовые операции – ведение счетов юридических и физических лиц и осуществление расчетов по их поручению. Учитывая, что для юридических лиц в нашей стране хранение средств в банках является обязательным, функция расчетно-кассового обслуживания является одной из приоритетных в деятельности коммерческого банка.

Коммерческий банк заинтересован в привлечении юридических лиц на расчетно-кассовое обслуживание. Это связано с тем, что деньги, находящиеся на банковском счете, представляют собой привлеченные средства коммерческого банка, в соответствии с объемом которых строится его предпринимательская деятельность.

Наряду с расчетно-кассовым обслуживанием коммерческий банк может предложить широкий круг операций, в которых заинтересовано юридическое лицо: доверительное управление имуществом и портфелем ценных бумаг, консультационное обслуживание, кредитование и др.

Вместе с тем, выбор клиентом коммерческого банка для расчетно-кассового обслуживания обязывает и коммерческий банк к обеспечению высокого качества оказания расчетных услуг, которые должны выполняться своевременно, экономично, надежно. Поскольку контакты с банком по расчетно-кассовому обслуживанию регулярны, то в зависимости от качества работы банка клиенты принимают решение о целесообразности дальнейшего сотрудничества с банком, о формах такого сотрудничества, о степени обоснованности установленных банком тарифов на расчетно-кассовые услуги. Именно поэто-

му организация расчетно-кассового обслуживания является "визитной карточкой" любого банка.

Банки и специализированные кредитно-финансовые учреждения совершают также и иные финансовые сделки, сопутствующие деятельности банков и специализированных кредитно-финансовых учреждений по обслуживанию финансового рынка.

Денежные обязательства на территории Республики Беларусь должны быть выражены в национальной валюте Республики Беларусь (BLR). В денежном обязательстве может быть предусмотрено, что оно должно быть исполнено в национальной валюте Республики Беларусь в сумме, эквивалентной сумме, определенной в иностранной валюте или в условной международной валюте EURO (евро). В этом случае подлежащая оплате сумма в национальной валюте Республики Беларусь определяется по официальному курсу соответствующей валюты на день платежа, если курс и иная дата его определения не установлены законами Республики Беларусь или соглашением сторон. Использование иностранной валюты, а также платежных документов в иностранной валюте в денежных обязательствах на территории Республики Беларусь допускается в случаях, порядке и на условиях, определяемых Национальным банком Республики Беларусь.

Одной из особенностей денежного обращения Республики Беларусь является высокий уровень наличных денег в обращении. Основными причинами такого расширения налично-денежного оборота называют экономический кризис, кризис неплатежей, замедление расчетов, перевод расчетов в "черный нал". К числу существенных факторов следует отнести отсутствие традиций широкого использования таких платежных инструментов, как чеки, пластиковые карты, а также низкие доходы населения. Большой объем сферы наличного денежного обращения определяет, с одной стороны, огромный объем кассовых операций, которые выполняются коммерческими банками, а с другой – особую роль Национального банка в регулировании этой сферы денежного обращения.

Важным показателем положительной деятельности коммерческого банка является бесперебойное кассовое обслуживание клиентов. При этом выдача предприятиям и организациям наличных денег является важнейшей обязанностью коммерческих банков.

Таким образом, под кассовыми операциями понимается деятельность банка, связанная с инкассацией, хранением и выдачей наличных денег.

Для улучшения и ускорения кассового обслуживания в банковской практике внедряются современные системы электронных банковских услуг с использованием пластиковых карт и банкоматов, что позволяет снизить трудоемкость кассовых операций и повысить их надежность.

Банковский кредит выражает экономические отношения между банками и субъектами кредитования и представляет собой движение ссуд-

ного капитала, предоставляемого займы за плату на условиях материальной обеспеченности, возвратности, целевого характера использования и срочности. Двойственный характер деятельности банков обусловлен в основном тем, что почти все активные операции они совершают на основе привлеченных средств и выступают в качестве заемщиков.

Операции по выдаче кредитов банки осуществляют за счет формируемых ими собственных или привлеченных заемных средств, т.е. за счет собственных средств самого банка, средств на расчетных, текущих, депозитных и иных счетах клиентов, приобретаемых на рынке кредитных ресурсов.

За привлекаемые ресурсы банк уплачивает проценты. *Кредитные ресурсы* — это совокупность средств, находящихся в распоряжении банка и используемых им для кредитных и других активных операций. В то же время, проводя активные операции, банки уже выступают в роли кредиторов. Кредитор может переуступить свои права по выданному кредиту без согласия заемщика иному лицу, обладающему правом выдачи кредита. Отношения между банками по договору международного кредита определяются законами государства кредитора, если иное не определено договором банковского кредита.

Порядок проведения кредитных операций в Республике Беларусь регулируется Конституцией Республики Беларусь, законами Республики Беларусь "О Национальном банке Республики Беларусь", "О банках и банковской деятельности в Республике Беларусь", "О залоге" и другими законодательными актами. Коммерческие банки предоставляют кредиты клиентам, которые являются субъектами кредитования. Для субъектов кредитования существуют ограничения в использовании кредита. За счет банковского кредита не допускаются:

- покрытие бесхозяйственности и убытков;
- осуществление взносов в уставные фонды банков и субъектов хозяйствования;
- покупка ценных бумаг и иностранной валюты;
- уплата страховых взносов и платежей;
- погашение заемщиком ранее полученных кредитов, уплата долга по кредиту за другого заемщика или плата за третьих лиц;
- налоговые платежи, включая налоги на экспорт и импорт, таможенные пошлины, налоги и сборы, телеграфные и почтовые расходы;
- ломбардные операции;
- оплата непроизводительных расходов (пени, штрафы, неустойки и т.д.);
- выплата дивидендов по акциям;
- уплата процентов за пользование банковским кредитом, оплата других банковских услуг;
- другие платежи, противоречащие законодательству Республики Бе

дарусь и положениям Национального банка Республики Беларусь.

В особых случаях, с разрешения руководителя банка, при расчетах за товары, работы и услуги допускаются за счет кредитных ресурсов авансовые платежи в размере, не превышающем 30 % стоимости кредитной сделки, а также предварительная оплата готовых к отгрузке товаров в моменту платежа и отгружаемых в течение трех рабочих дней со дня получения платежа. Для этого необходимо представить документы, подтверждающие данную операцию. При этом банк обязан обеспечить последующий контроль за товарностью совершенного платежа. Авансовый платеж за счет кредитных ресурсов не должен превышать сумму в эквиваленте 100.000 \$ и выше.

Кредитование убыточных предприятий допускается при условии разработки и предоставления банку плана мероприятий по ликвидации убытков и выводу предприятий на рентабельную работу, а также при условии погашения ранее выданных кредитов и процентов по ним в сроки, предусмотренные кредитными договорами. Для уменьшения степени риска банков и в целях защиты интересов его кредиторов и вкладчиков при кредитовании заемщиков, а также осуществлении других активных операций, банки обязаны соблюдать установленные экономические нормативы и создавать резервы в качестве компенсационных мер на случай будущих потерь от невозврата долгов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Антонов Н. Г., Песель Н. А.* Денежное обращение, кредит и банки. – М.: Финстатинформ, 1995. – 272 с.
2. *Банки и банковское дело / Под ред. И.Т. Балабанова.* – СПб.: Питер, 2001. – 304 с.
3. *Основы банковского дела: Учебное пособие / Под ред. Ю. М. Ясинского.* – М.: Тесей, 1999. – 448 с.
4. *Мировая экономика. Вопросы и ответы.* 2-е изд. – М.: Юриспруденция, 2000. – 114 с.
5. *Мовсесян А. Г.* Интеграция банковского и промышленного капитала: современные мировые тенденции и проблемы развития в России. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 44 с.
6. *Усенко Л. Н.* Агрпромышленная интеграция в рынке плодовоовощной продукции. – Ростов н/Д, 1999. – 295 с.

Получено 26.02.2003

УДК 336.77

В. Г. Скоратов

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

АКТУАЛЬНОСТЬ ИПОТЕЧНОГО КРЕДИТОВАНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Снижение возможностей банков в кредитовании долгосрочных проектов, в частности в области жилищного строительства, предполагает необходимость всестороннего изучения мировой практики в области долгосрочного финансирования и формирования новых финансовых механизмов в Республике Беларусь. В статье рассмотрен вопрос актуальности ипотечного кредитования в одной из основных отраслей экономики, а именно в отрасли жилищного строительства, а также проанализирована возможность формирования данной системы кредитования на современном этапе экономического развития Республики Беларусь.

Постепенное ослабление эффективности государственной поддержки, нарастание инфляционных процессов стали основными причинами все более четко проявляющейся тенденции снижения темпов жилищного строительства.

В системе финансирования жилищного строительства возникла необходимость перехода от льготного кредитования к внебюджетным источникам, основными из которых в мировой практике являются система стройсбережений и система ипотечного кредитования.

По мнению специалистов, внедрение классической системы стройсбережений возможно лишь в странах, где уровень инфляции не превышает 12 % в год. Поэтому в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 17 декабря 1996 года № 555 была разработана система стройсбережений, адаптированная к реальным условиям белорусской экономики. Начиная с мая 1997 года, в соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 24. 04. 97 года № 396 "О мерах по обеспечению приоритетного развития жилищного строительства", эта система была внедрена в Минске в качестве базового эксперимента в рамках программы "Рациональный дом".

Предметную заинтересованность в распространении системы стройсбережений за пределы города Минска высказали Витебский, Гродненский, Минский облисполкомы.

Наиболее важным шагом в создании общереспубликанской системы

стройсбережений в Республике Беларусь было утверждение Постановлением Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 20 марта 2000 г. № 3 Положения о порядке осуществления инвестиционной деятельности в инвестиционно-строительной программе "Рациональный дом", действующая редакция которого была разработана в соответствии с Постановлениями Совета Министров Республики Беларусь от 24 января 2000 г. № 82 "О мерах по обеспечению широкого привлечения средств граждан и юридических лиц на финансирование жилищного строительства", от 12 июля 2000 г. № 1034 "О развитии базового государственного эксперимента по созданию системы строительных накоплений и взаимного жилищного кредитования".

Однако практическая реализация эксперимента, проведенного в городе Минск, показала недостаточную эффективность отработанных в его рамках механизмов финансирования для применения в таком виде системы стройсбережений на территории Республики Беларусь.

Вторым и достаточно эффективным механизмом внебюджетного финансирования жилищного строительства, широко распространенным в зарубежных странах и фактически не развитым в Республике Беларусь, является система ипотечного кредитования.

Необходимо отметить, что рынок ипотечного кредитования нередко понимают лишь как одну из областей банковской деятельности по предоставлению кредитов под залог недвижимого имущества. Однако такое представление является односторонним и не отражает всей совокупности отношений, складывающихся в данной сфере.

Рынок ипотечного кредитования подразделяется на первичный и вторичный. Предоставление кредитов, способом обеспечения исполнения обязательств по которым является ипотека, составляет только первичный рынок ипотечного кредитования. Вторичный же возникает в связи с необходимостью рефинансирования механизма ипотечного кредитования, когда кредитор сталкивается с потребностью в привлечении свободных денежных ресурсов с рынков долгосрочного денежного капитала с использованием в качестве обеспечения их возвратности имеющихся активов в виде прав требований, обеспеченных залогом недвижимости.

Несмотря на экономическую значимость долгосрочного ипотечного кредитования в Республике Беларусь, наиболее важные элементы правоотношений, складывающихся в этой сфере, остаются недостаточно урегулированными. Во-первых, это касается самого института ипотеки, а во-вторых, — формирования ресурсов ипотечного кредитования.

Несомненно, что при действующем законодательстве, регулирующем залог недвижимого имущества (ипотеку), стабильное функционирование системы ипотечного жилищного кредитования представляется достаточно затруднительным, что объясняется, главным образом, невозможностью в большинстве случаев обращения взыскания на заложенное имущество (в чи-

ственности на квартиру). Однако создание надежной системы залоговых правоотношений можно рассматривать как вопрос второго порядка, т.к. предмет залога (ипотеки) – построенная квартира – возникнет, как правило, не ранее чем через один год после начала финансирования жилищного строительства в системе ипотечного кредитования.

Что же касается формирования ресурсов ипотечного кредитования, то необходимо отметить, что в мировой банковской практике наиболее распространены следующие механизмы формирования таких ресурсов:

- рефинансирование путем продажи кредиторами выданных ипотечных кредитов на вторичном рынке ипотечных кредитов;
- рефинансирование по системе вкладных листов;
- рефинансирование путем эмиссии ипотечных ценных бумаг, имеющих коллективную гарантию (обеспеченных пулом вкладных).

Учитывая сложившуюся к настоящему времени в Республике Беларусь социально-экономическую обстановку, наиболее эффективным способом формирования ресурсной базы для развития национальной системы долгосрочного ипотечного кредитования можно признать рефинансирование по системе вкладных листов, применяемое в европейской одноуровневой модели ипотечного кредитования.

Для системы вкладных листов характерно соединение функций кредитора, эмитента вкладных листов, управляющей компании по обслуживанию выданных ипотечных кредитов и вкладных листов в одном лице – ипотечном банке. Таким образом, специализированные ипотечные банки представляют собой банки, выдающие ипотечный кредит на основе финансовых средств, поступивших от размещения ипотечных облигаций (вкладных листов), обеспеченных залогом недвижимости. Надежность таких ценных бумаг (вкладных листов, ипотечных облигаций) обеспечивается принятием жестких законодательных ограничений, условий предоставления ипотечных кредитов и сфер деятельности ипотечных банков. Для эффективного функционирования ипотечных банков обеспечивается соответствующая государственная поддержка, включая правовое, лицензионное и финансовое регулирование их деятельности, предоставление государственных гарантий и налоговых стимулов, поощрение организаций и предприятий, выступающих инвесторами при приобретении ипотечных облигаций, эмитированных ипотечными банками. При этом необходимо отметить, что функции ипотечных банков могут выполнять не только специализированные банки, но и банки, обладающие специальной лицензией и отвечающие соответствующим нормативам, что более доступно для банковской системы Республики Беларусь.

Однако организация данной системы рефинансирования в Республике Беларусь в рамках действующего законодательства осложнена отсутствием закрепления на законодательном уровне правового режима ипотечных ценных бумаг, недостаточной урегулированностью оценочной деятельности, а

также неподготовленностью налогового, банковского законодательства, законодательства о ценных бумагах и т.д. к построению такой модели вторичного рынка ипотечного кредитования.

Первым непосредственным шагом в организации системы ипотечного кредитования в Республике Беларусь является Постановление Совмина от 07.08.2001 № 1173 (ред. от 19.11.2001), которым в целях совершенствования кредитно-финансовых механизмов в жилищной сфере Правительство Республики Беларусь одобрило разработанную Министерством экономики совместно с заинтересованными лицами Концепцию создания системы ипотечного жилищного кредитования в Республике Беларусь, закрепившую наиболее общие способы формирования данной системы в нашем государстве и отдельные направления совершенствования необходимой для этого законодательной базы. При этом необходимо отметить, что построение классической системы ипотечного кредитования в Республике Беларусь в настоящее время представляется невозможным, т.к. по оценкам специалистов для ее организации уровень инфляции не должен превышать 10% в год, и именно по этой причине при разработке нового и совершенствовании действующего законодательства необходимо учитывать специфику экономического положения Республики Беларусь.

Следует обратить внимание, что ипотечное кредитование, с одной стороны, станет наиболее доступным источником решения жилищных проблем для большинства граждан, а с другой, – одним из основных механизмов восстановления строительного комплекса и экономики в целом.

Таким образом, при внедрении системы ипотечного кредитования достигается совпадение государственных и личных интересов. При этом государство должно будет обеспечить бесплатным "социальным" жильем наименее защищенных граждан и предоставить возможность остальным приобрести жилье на условиях ипотечного кредитования. В свою очередь, массовость в развитии ипотечного кредитования позволит вовлекать внебюджетные средства в жилищную сферу и смежные отрасли промышленного производства и таким образом обеспечивать мощный мультипликационный эффект.

Получен 01.02.2003

УДК 377 (476)

Н. А. Рябцова

Белорусский государственный университет транспорта

**ПОДГОТОВКА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РАБОЧИХ КАДРОВ
ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ
В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ ТРУДОВЫХ РЕЗЕРВОВ
И ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО
ОБРАЗОВАНИЯ (1945–1965 гг.)**

На основе архивных материалов (которые находятся в Национальном архиве Республики Беларусь и Государственном архиве Гомельской области) рассматривается подготовка кадров железнодорожников массовых профессий в период восстановления и технического развития железнодорожного транспорта Беларуси и железнодорожных училищах, школах фабрично-заводского обучения и профтехучилищах.

После освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков ощущался острый недостаток в рабочей силе на железнодорожном транспорте. Если накануне войны на железных дорогах Беларуси работали 79,2 тыс. чел., то на 1 января 1945 г. количество железнодорожников составило 68,3 тыс. чел. [6, с. 99]. Поэтому именно подготовке квалифицированных кадров массовых профессий и организации технической учебы уделялось большое внимание на белорусских магистралях.

Подготовка новых квалифицированных рабочих кадров, в период восстановления народного хозяйства, для железных дорог Беларуси проходила по двум основным направлениям – в специально созданных для этого учебных заведениях и непосредственно на предприятиях, в самом процессе производства. Основная роль в пополнении рядов квалифицированных рабочих кадров принадлежала учебным заведениям системы Государственных трудовых резервов (школы фабрично-заводского обучения, железнодорожные и ремесленные училища), которая была создана на основании указа Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. Первые учебные заведения системы Государственных трудовых резервов в Беларуси появились накануне Великой Отечественной войны. В предвоенные годы в Беларуси действовало 96 школ ФЗО, ремесленных и железнодорожных училищ. [4, с. 109–110].

Постановлением Совета Народных Комиссаров БССР от 10 января 1944 г. «О восстановлении и организации школ ФЗО, ремесленных и железнодо-

рожных училищ в освобожденных городах и районах Белорусской ССР¹ были определены заводы, фабрики, строительные тресты, на базе которых необходимо было создавать школы ФЗО и училища [3, с. 63]. Во второй половине 1944 г. в Беларуси уже работало 45 школ ФЗО и училищ, в том числе и железнодорожное училище № 1 в Гомеле [3, с. 67].

В 1946 г. на железнодорожных магистралях Беларуси насчитывалось 6 ЖУ и две школы ФЗО [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031, оп. 1, д. 213, л. 150, 200; д. 220, л. 9], которые готовили машинистов, помощников машинистов, слесарей паровозных и вагонных, столяров, монтеров СЦБ, дежурных по станции, токарей, поездных вагонных мастеров, бригадиров пути и т. д. Непосредственно большую роль в подготовке рабочих кадров массовых профессий сыграли школы фабрично-заводского обучения, которые имели шести- или восьмимесячный период обучения и, следовательно, в короткие сроки могли дать железным дорогам Беларуси квалифицированные рабочие кадры, которые были необходимы на восстановительных работах. Так, за 7 месяцев 1946 г. трудовые резервы Беларуси передали Управлению строительно-восстановительных работ (УСВР) Западной железной дороги из школ ФЗО 1122 молодых рабочих [НА РБ. ф. 1203, оп. 3, д. 24, л. 72], по таким профессиям, как маляры, столяры, штукатуры, каменщики, плотники, кочегары, кровельщики, печники, стекольщики и др. ЖУ и школы ФЗО закреплялись за базовыми предприятиями, паровозными и вагонными депо и чаще всего, в первые послевоенные годы, были размещены в приспособленных зданиях. Мастерские, по мере возможности, оборудовали необходимым инвентарем, обеспечивали инструментом, верстакami и станками.

Общий контингент обучающихся в ЖУ и школах ФЗО в 1946 г. на белорусских железных дорогах составлял 2005 чел. [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031, оп. 1, д. 213, л. 150, 200, л. 6–9], и в этом же году из школ ФЗО и ЖУ, на Белорусскую, Брест-Литовскую и Западную магистрали пришло работать 1359 рабочих кадров [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031, оп. 1, д. 213, л. 151, 176; д. 220, л. 220, л. 7–9]. Однако этого было недостаточно, потребность в кадрах массовых профессий по мере развертывания строительно-восстановительных работ на железнодорожных магистралях непрерывно росла, при этом особенно много требовалось рабочих строительных специальностей. Если в начале 1946 г. количество учащихся в школах ФЗО на базе строительных участков УСВР Западной железной дороги при одном наборе составляло 150–200 чел., то при наборах в мае и июле этого же года уже планировалось принять при каждом наборе 550 чел. А всего за 1946–1950 гг. в Беларуси только в школах ФЗО на базе строительных участков УСВР Западной железной дороги планировалось обучить 7310 чел. квалифицированных рабочих [НА РБ. ф. 1203, оп. 3, д. 24, л. 306].

Уже в 1948 г. по Западному округу из числа обучающихся в ЖУ было

выпущено 1903 чел. (включая и Литовскую железную дорогу в количестве 501 чел.), из них по дорогам: Белорусская – 715, Брест-Литовская – 397, Западная – 290, [НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 1453. л. 120], а количество обучающихся в ЖУ и школах ФЗО составило 2882 чел. [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 1449. л. 17.; д. 1450. л. 35.; д. 1448. л. 25].

В 1949 г. на магистралях Беларуси количество учебных заведений гострудрезерва увеличилось и уже составляло 9 ЖУ и 4 школы ФЗО [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2170. л. 31; д. 2171. л. 22; д. 2172. л. 38], в которых обучалось только на одной Белорусской железной дороге 1109 чел. [НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2170. л. 31], а в 1950 г. по Западному округу (в том числе и на Литовской железной дороге) – 2853 [НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2861. л. 47].

Таким образом, с 1946 по 1950 гг. в ЖУ и школах ФЗО белорусских железных дорог было подготовлено более 13800 квалифицированных рабочих кадров [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 213. л. 150; д. 220. л. 6–9; д. 891. л. 34, 37.; д. 892. л. 41. д. 2861. л. 47], из которых пришло работать на железнодорожный транспорт Беларуси более 8 тыс. чел. [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 213. л. 151, 176; д. 2862. л. 15. д. 2861. л. 31; д. 2170. л. 33; д. 2172. л. 37.; д. 220. л. 28; д. 892. л. 45; д. 1450. л. 11; д. 1448. л. 27; д. 2170. л. 33; д. 3379. л. 6. ф. 1117. оп. 1. д. 1367. л. 28].

ЖУ всегда оказывали большую практическую помощь базовым предприятиям железной дороги в выполнении плана ремонта подвижного состава. Например, на Белорусской железной дороге учащиеся в период производственного обучения с июня по август 1949 г. отремонтировали 74 крытых вагона, а в 1950 г. – 166 [НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2170. л. 33.; д. 2861. л. 51.]. В 1953 г. учащиеся Гомельского железнодорожного училища (группы слесарей-вагонников) за время практики самостоятельно отремонтировали под руководством мастеров училища и непосредственным техническим контролем со стороны базового предприятия 150 вагонов на сумму 28669 руб., слесари-паровозники отремонтировали 4 паровоза на сумму 4,7167 руб., а также стрелочных переводов в пути среднекапитальным ремонтом на сумму 27117 руб. [НА РБ. ф. 1041. оп. 2. д. 1399. л. 64.; ГА Гомельской области ф. 3537. оп. 1. л. 41. л. 15].

В свою очередь базовые предприятия всегда поддерживали деловую связь с ЖУ и школами ФЗО, выделяли своих представителей из числа лучших инженеров и техников, стахановцев производства, которые оказывают нужную помощь училищам в проведении лекций и докладов на производственно-технические темы. Проводили встречи с передовиками производства, регулярно организовывались экскурсии на крупнейшие предприятия. Для учащихся регулярно демонстрировались технические кинофильмы. Для прохождения производственной практики учащимся на предприятиях выделя-

лось необходимое количество учебных и оплачиваемых мест, учащиеся обеспечивались работами, отвечающими требованиям учебных программ. К ним прикреплялись передовики производства, опытные бригадиры, лучшие мастера, которые оказывали учащимся помощь в приобретении навыков. Необходимо отметить, что иногда производственная практика учащихся проходила не только на Белорусской железной дороге. Так, в 1962 г. производственная практика учащихся групп слесарей-электриков по ремонту тепловозов из-за отсутствия необходимой базы на дороге была проведена в тепловозном депо Пензы Куйбышевской железной дороги [НА РБ. ф. 104]. оп. 4. д. 749. л. 71-74].

Уже к нач. 50-х гг. практически все ЖУ и школы ФЗО имели необходимую учебно-производственную базу и качественный состав мастеров и преподавателей, и поэтому могли готовить более квалифицированные и грамотные кадры, чем в первые послевоенные годы.

В 1951-1959 гг. система трудовых резервов Беларуси переживала период подъема. Это время характеризуется значительными качественными и количественными изменениями. Наборы молодежи в ЖУ и школы ФЗО начинают сокращаться, что было связано с окончанием строительно-восстановительных работ на железнодорожном транспорте, и возрастает потребность в специалистах с более высокой квалификацией, что было связано с развитием железнодорожного транспорта. Если в 1946 г. Белорусская железная дорога могла принять 731 чел. массовых профессий, то в 1952 г. всего 309 чел. [НА РБ. ф. 104]. оп. 1. д. 2417. л. 44].

Все выпускники ЖУ в процессе учебы знакомились с современной технологией и стахановскими приспособлениями, которые имелись на базовых предприятиях, и которыми они овладели и пользовались в процессе прохождения производственной практики. Особенно была насыщена механизмами и машинными работами на Гомельской дистанции пути, где учащиеся использовали электрические и пневматические машины и приспособления [ГА Гомельской области. ф. 3537. оп. 1. д. 41. л. 16]. В 1952-1953 гг. из Гомельского ЖУ № 1 было выпущено всего 148 чел., но при этом увеличился выпуск кадров массовых профессий по разрядам. Если в 1952 г. выпуск рабочих кадров массовых профессий 5-го разряда составил 44 %, то в 1953 г. - 69 %, 4-го разряда соответственно 55 %, 31 %; 3-го разряда 55 %, а в 1953 г. рабочих кадров такого разряда выпущено не было [ГА Гомельской области. ф. 3537. оп. 1. д. 41. л. 15].

После принятия Верховным Советом СССР 24 декабря 1958 г. закона "Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования" вся действовавшая сеть учебных заведений для подготовки рабочих - школы ФЗО, ремесленные и железнодорожные училища и другие ведомственные профессиональные учебные заведения были преобразованы в дневные и вечерние городские профессионально-технические учи-

лища со сроком обучения от одного до трех лет. Эти учебные заведения были рассчитаны на прием молодежи, идущей на производство после окончания восьмилетней школы [1, с. 57–58].

В 60-е годы подготовка квалифицированных кадров массовых профессий для железнодорожного транспорта, по сравнению с 40–50 гг., имела свои особенности, так как осуществлялась в условиях научно-технического прогресса. В этот период в четырех профтехучилищах железнодорожного профиля наряду с традиционными профессиями начинает осуществляться подготовка по новым специальностям: машинисты и помощники машинистов тепловозов, машинисты и помощники машинистов моторвагонных секций, электромонтеры контактной сети, слесарей-дизелистов по ремонту тепловозов, слесарей-электриков по ремонту тепловозов. А также увеличивается количество учащихся. Так, в 1959 г. в профтехучилищах обучалось 1188 чел. [НА РБ. ф. 1041. оп. 2. д. 1424. л. 62], в 1962 г. – 1214 [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1041. оп. 4. д. 749. л. 71–74], а в 1966 г. – 1465 [2. С. 193] (при том, что количество учебных заведений не изменилось).

Таким образом, в училищах системы профессионально-технического образования подготавливались рабочие по более сложным и наиболее важным для железнодорожного транспорта специальностям. Система профтехобразования для транспорта Беларуси в 1959 г. 489 чел., а в 1965 г. – 702, [5, с. 131], при этом большинство молодых рабочих пришло на железнодорожный транспорт. По специальностям это были: бригадиры путей, монтеры связи, слесари по ремонту паровозов, дежурные по станциям, проводники пельнометаллических вагонов, помощники машинистов тепловозов, слесари по ремонту пневматического оборудования тепловозов, бригадиры по текущему содержанию пути, слесари по ремонту вагонов, слесари по ремонту тепловозов и т. д.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Ключев И. Д. Совершенствование подготовки квалифицированных рабочих. – М.: Профиздат, 1975. – 216 с.
- 2 Лыч Д. М. Адаптуленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (вэрсія 1943–1970 гг.). – Мн.: Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
- 3 Мазурова Я. С. Государственные трудовые резервы Белоруссии в годы послевоенной пятилетки. – Мн.: Выш. шк., 1976. – 207 с.
- 4 Марченко И. Е. Рабочий класс БССР в послевоенные годы (1945–1950 гг.). – Мн.: Из-во Академии наук БССР, 1962. – 259 с.
- 5 Очерки развития профессионально-технического образования БССР / Под общ. ред. А. Г. Максимова. – Мн.: Выш. шк., 1973. – 334 с.
- 6 Яцтон Т. В. Ставольне арэтарні рэспублікі // Нёман. – 1965. – № 5. – С. 95–103.

Получено 27.02.2003

УДК 37.01.54 (476)

Г. М. Бычкова

Белорусский государственный университет транспорта

КОНЦЕПЦИЯ УСЛУГ ОБРАЗОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассматриваются тенденции социально-экономической ситуации в республике, на фоне которой разворачивается реформа высшего образования. Анализируется сектор платных образовательных услуг по проблемам поддержки системы образования из средств различных источников. Прослеживается взаимосвязь и взаимозависимость системы образования с тем государственно-политическим устройством, в рамках которого она формируется и функционирует.

С переходом к рыночной экономике в Республике Беларусь начался быстрый рост объема образовательных услуг в сфере высшего образования. Интенсивно, с учетом естественных временных лагов, увеличивается количество абитуриентов в высших учебных заведениях.

Как и в других областях экономики, динамика "производства" в образовании зависит от спроса на образовательные услуги и их предложения. Однако существенное отличие состоит в том, что на рынке образовательных услуг (так же, как и на рынке труда), спрос не равен предложению. Но если на рынке труда предложение превышает спрос, то в сфере образовательных услуг, напротив, спрос на высшее образование превышает его предложение. Эта ситуация в Республике Беларусь выражена отчетливо лишь в связи с относительно высоким и в то же время ограниченным предложением "бесплатного" образования (т.е. финансируемого за счет бюджета) и образовательных услуг. Показатели приема учащихся в образовательные учреждения отражают в первую очередь динамику предложения, поскольку обычно подразумевается, что аналогичным образом увеличивался и спрос.

При определении государственной стратегии развития современного общества особое внимание необходимо уделять роли образования в достижении политической, экономической и социальной стабильности общества и устойчивого его развития, поскольку образованность нации в широком смысле является источником ее консолидации и саморазвития. В свою очередь, национальная устойчивость и возрастающие возможности саморазвития, в том числе экономического, определяют основы национальной безо-

пасности, включая национальную безопасность, самодостаточность самой сферы образования.

Современная высшая школа переживает этап достаточно глубоких трансформаций. Они являются следствием глобальной конкуренции на мировом рынке образовательных услуг, прежде всего услуг высшей школы.

В учреждениях образования наряду с бюджетными ассигнованиями используются средства, поступающие из внебюджетных источников. Бюджетные и внебюджетные средства составляют единый финансовый фонд высших учебных заведений.

В системе планирования расходов на образование есть существенные недостатки, нередки еще случаи, когда потребности вузов в средствах на покрытие некоторых видов расходов определяются с помощью методов достигнутого уровня (просто по уровню затрат истекшего года).

Учреждения образования постоянно испытывают значительный дефицит средств на обновление материально-технической базы, для расходов по коммунальным платежам, текущему и капитальному ремонту. Финансовые ресурсы образования Республики Беларусь следует оценивать как недостаточные, а направления финансирования по многим факторам как ухудшившиеся в последнее время. Часть направлений может быть признана решенной в неполной мере (например, спонсорские взносы), еще значительная часть остается нерешенной. Одной из главных нерешенных задач является нормативный подход, который обеспечивал бы если и несоизмеримый с разрывами странами стандарт финансовой поддержки, то постоянное движение к его росту. Нормативы должны решать не только проблему выделения средств в полном объеме, но и обеспечивать единство принципов и порядка расчетов расходов на образование на правительственном, местном и в образовательном учреждении.

По законодательству РБ все вузы вправе взимать плату за образовательные услуги. Такая деятельность не рассматривается как предпринимательская, если полученные средства идут на возмещение затрат, связанных с образовательным процессом в данном учреждении. Основное условие правомерности такой деятельности – наличие лицензии на определенные типы обучения и приложений к ней.

Направление затрат платного образования определяется сметой доходов и расходов, соответствующей бюджетной классификацией статей, которая составляется по периодам учреждения и утверждается руководителем вуза. Основаниями расчета к смете служат:

- учебные планы;
- штатное расписание;
- калькуляции затрат на обучение одного студента;
- нормативные требования к формированию материально-технической базы учреждения.

Вузы оказывают дополнительные платные образовательные услуги, перечень которых регламентирован вышестоящим органом управления (Министерство образования) и приводится в приложении к лицензии вуза. В этом случае основанием для составления сметы затрат на образовательные услуги служит приказ руководителя об оказании платных услуг.

Юридическим обоснованием взимания платы за обучение является договор на оказание платных образовательных услуг, которые регламентируют все условия обучения:

- форма обучения;
- сроки получения образования;
- права и обязанности сторон;
- сроки и порядок оплаты;
- прочие условия.

При этом вузы имеют право самостоятельно разрабатывать форму договора и определять стоимость обучения с учетом норм действующего законодательства.

При определении цены на образовательные услуги прежде всего должны определяться цели маркетинговой и ценовой политики. Исходя из целей рассчитывается базисный уровень цены на услуги образования. Установление цены предполагается проводить в несколько этапов:

- определение спроса на поставляемые на образовательный рынок услуги образования, их объем и динамику; расчет показателей эластичности спроса по цене; определение экономических и психологических возможностей покупателя приобрести данный вид услуги по предполагаемой цене;

- выбор наиболее выгодной для вуза цены; определение полных издержек с использованием метода прямого отнесения затрат на услуги образования для нахождения ориентированной цены;

- определение цены на основе сравнения с аналогичными видами услуг образования конкурентов, корректировка цены по технико-экономическим параметрам, с учетом реакции конкурентов;

- определение верхнего и нижнего пределов цены, возможных пределов и условий снижения цены, динамики цен в зависимости от сложившейся ситуации на рынке образовательных услуг;

- разработка ценовой тактики (формирование системы и исчисление возможных вариантов скидок - надбавок к цене).

Чтобы выдержать ценовую политику вузу, необходимо:

- подготовить высококвалифицированных специалистов;
- способствовать формированию высокого интеллектуального потенциала страны, способного активно влиять на развитие науки и экономики;

- перейти на принципиально новый уровень подготовки специалистов с высшим образованием, в том числе за счет развития платной основы образования и совершенствования технологии обучения;

– обновить научное и учебно-методическое обеспечение учебного процесса и научных исследований.

Введение платных услуг образования за счет средств организаций и отдельных граждан играет позитивную роль в совершенствовании подготовки специалистов в условиях перехода к рыночной экономике, расширяет возможности граждан Республики Беларусь в повышении образовательного уровня, способствует экономии государственных средств, улучшению и развитию материально-технической базы вуза.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Ишени И. В.* Бюджетное финансирование образования: назначение, состояние, проблемы. – М.: НИИВО, 2001. – 80 с.
- 2 *Бычкова Г. М.* Маркетинговые проблемы образования на этапе его трансформации // *Белорусский экономический журнал.* – 2002. – № 3. – С. 118–125.
- 3 Ресурсное обеспечение образования в условиях переходной экономики. Сб. науч. ст. / *С.Ф. Гаврилова, Л.Е. Говчеренко, В.Д. Желваков* и др.; Под. общ. ред. *М.Г. Курявко.* – Мн.: НИУ, 2000. – 180 с.

Получено 14.03.2003

ISBN 985-6550-83-1 Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 378.1

Г. М. Бычкова

Белорусский государственный университет транспорта

КОНЦЕПЦИЯ АДРЕСНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ПОМОЩИ СТУДЕНТАМ ПЛАТНОЙ ФОРМЫ ОБУЧЕНИЯ

Рассмотрены актуальные проблемы адресной социальной помощи студентам вуза.

Развитие экономики Беларуси постоянно требует целенаправленных усилий по повышению качестваготавливаемых вузами специалистов. В современных условиях они должны не только иметь фундаментальное образование, но и обладать умением адаптироваться к условиям быстро изменяющейся экономической конъюнктуры.

Задача повышения качества подготовки молодых специалистов неразрывно связана с необходимостью социальной поддержки студентов, в том

числе обучающихся на платной основе. Социальная поддержка студентов платной формы обучения может осуществляться в виде предоставления льготных кредитов для оплаты обучения и различного рода льгот по оплате в назначении стипендий для особо одаренных студентов, обучающихся на платной основе, и т.д.

С целью предоставления студентам возможности дальнейшего успешного обучения и стимулирования отличной учебы предлагается Положение в порядке оказания правовой льготы студентам вузов (далее Положение) в виде скидки в оплате. Оно разработано в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь №59 (п. 3.1) от 05.02.2001 г. и Рекомендациями Министерства образования Республики Беларусь №21-04-1/609-1 от 09.12.2003 г.

Данное Положение предполагает следующее:

1 Льгота в оплате за обучение может быть предоставлена студентам II-V курсов дневной и безотрывной форм обучения, имеющим по результатам экзаменов "хорошие" и "отличные" оценки сроком на один семестр.

2 Объектом правовой льготы (скидки в оплате за обучение) в соответствии с Положением являются отдельные категории студентов в случаях:

- ухудшения их материального положения, повлекшего за собой невозможность дальнейшей оплаты за обучение;
- болезни или потери трудоспособности хотя бы одного из родителей (опекунов) и др.;

- в других исключительных случаях – по решению ректора вуза, который с учетом местных условий и финансовых возможностей вуза вправе определять дополнительные категории получателей социальной помощи.

3 Скидка в оплате за обучение предоставляется при условии, если совокупный среднедушевой доход семьи студента за три месяца, предшествующих месяцу обращения за социальной помощью, не превышает 60 процентов утвержденного в установленном порядке бюджета прожиточного минимума в среднем на душу населения (далее – гарантированный уровень бюджета прожиточного минимума), действующего на дату обращения.

4 Обращение за социальной помощью осуществляется путем подачи студентом заявления установленной формы на имя ректора.

Для предоставления правовой льготы наличие вышеуказанных условий должно иметь документальное подтверждение в следующем виде:

- справка о составе семьи;
- справки о фактически полученных доходах каждого члена семьи за последние три месяца, предшествующие месяцу подачи заявления: работающего – с места работы, учащегося – с места учебы, безработного – из государственной службы занятости, индивидуального предпринимателя – из государственной налоговой инспекции, пенсионера – из органов, выплачивающих пенсию.

5 При подаче заявления о предоставлении правовой льготы по необходи-

ности предъявляются следующие документы:

- паспорт или другой документ, подтверждающий личность;
- свидетельство о рождении детей;
- пенсионное удостоверение;
- удостоверение инвалида;
- свидетельство о браке;
- свидетельство о расторжении брака;
- трудовая книжка для неработающих пенсионеров и неработающих членов семьи;
- заключение ВКК о состоянии здоровья одного из родителей (опекунов).

6 Члены семьи, не прописанные по адресу заявителя, представляют справку из жилищно-коммунальной службы по месту прописки.

7 Ответственные сотрудники вуза вправе направить официальный запрос в организацию, выдавшие справки о доходах, условиях проживания и составе семьи студента, для подтверждения их достоверности.

8 При исчислении совокупного среднедушевого дохода в составе семьи студента учитываются лица, связанные отношениями родства, а также лица, фактически проживающие совместно и ведущие общее хозяйство. В случае если по одному адресу проживают несколько семей (лиц), которые не имеют отдельных лицевых счетов, но ведут отдельное хозяйство, доходы учитываются отдельно по каждой семье (лицу).

9 При определении права на адресную социальную помощь в состав семьи студента включаются также:

- женщины, имеющие детей в возрасте до 3 лет;
- беременные женщины;
- дети, помещенные в детские интернатные учреждения, проживающие в семье на период летних каникул;
- учащиеся и студенты до окончания обучения на дневных отделениях учебных заведений, но не более чем до 23 лет, независимо от того, проживают они совместно с родителями или находятся на учебе в других городах;
- лица, не состоящие в зарегистрированном браке, если они совместно проживают и воспитывают детей, а также ведут общее хозяйство;
- проживающие в семье пасынки и падчерицы, если они не учтены в семье другого родителя.

При раздельном проживании родителей дети учитываются по их фактическому проживанию в семье матери или отца.

10 В состав семьи не включаются:

- престарелые и инвалиды, постоянно проживающие в домах-интернатах;
- лица, находящиеся на срочной военной службе, в местах лишения свободы;
- трудоспособные неработающие члены семьи, не зарегистрированные в государственной службе занятости в качестве безработных;

– трудоспособные неработающие члены семьи, зарегистрированные в государственной службе занятости в качестве безработных менее трех месяцев на дату обращения за социальной помощью;

– трудоспособные неработающие члены семьи, зарегистрированные в государственной службе занятости в качестве безработных и не выполняющие обязанности безработных, предусмотренные законодательством о занятости;

– дети, находящиеся на государственном обеспечении: в суворовских училищах, военно-учебных заведениях, учебных заведениях системы военных дел, санаторных школах, школах-интернатах и других учреждениях;

– дети, в отношении которых родители лишены родительских прав;

– дети, воспитывающиеся в опекунских (приемных) семьях, детских домах семейного типа.

1) В совокупный доход семьи студента включаются:

– заработная плата за выполнение трудовых обязанностей по месту основной работы и по совместительству, получаемая от нанимателя;

– доходы от предпринимательской деятельности;

– доходы, выплачиваемые членам колхозов, крестьянских (фермерских) хозяйств;

– суммы вознаграждений, получаемые адвокатами за работу в юридических консультациях;

– денежное довольствие военнослужащих, кроме военнослужащих срочной службы, сотрудников органов внутренних дел и Комитета государственной безопасности Республики Беларусь, таможенных органов, а также дополнительные выплаты, имеющие постоянный характер, и продовольственное обеспечение, установленные законодательством Республики Беларусь;

– доходы священнослужителей, работающих в религиозных организациях, предприятиях, учрежденных религиозными организациями, а также созданных ими благотворительных заведениях;

– все виды пенсий с учетом надбавок и повышений к ним, назначаемых в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь;

– пособия, выплачиваемые согласно Закону Республики Беларусь от 3 октября 1992 г. № 1898-XII “О государственных пособиях семьям, воспитывающим детей” (Ведомасці Вярхоўнага Савета Рэспублікі Беларусь, 1992 г. № 27, ст. 473; Ведомасці Нацыянальнага сходу Рэспублікі Беларусь, 1997 г. № 24, ст. 462; 1999 г. № 3, ст. 39);

– пособия по безработице, а также стипендии, получаемые в период профессионального обучения из средств государственного фонда содействия занятости;

– пособия по уходу за инвалидом I группы, престарелым старше 80 лет;

– суммы стипендий, получаемые студентами высших и учащимися средних специальных, профессионально-технических учебных заведений, аспирантами, обучающимися с отрывом от производства в аспирантуре при обра-

заведательных учреждениях высшего профессионального образования и научно-исследовательских учреждениях, докторантами;

- стипендии слушателей духовных учебных заведений;
- стоимость льготного содержания детей в детских дошкольных учреждениях;
- стоимость питания, получаемого учащимися образовательных школ, средних и профессионально-технических учебных заведений;
- получаемые членом семьи алименты;
- доходы, получаемые от сдачи в наем и аренду строений, квартир, комнат, гаражей, автомобилей и другого движимого и недвижимого имущества;
- государственные безличные жилищные субсидии.

12 Совокупный доход семьи исчисляется за вычетом подоходного налога и обязательных взносов в Фонд социальной защиты населения Министерства социальной защиты Республики Беларусь, удерживаемых из заработной платы лиц и из дохода индивидуальных предпринимателей.

13 В состав совокупного дохода не включаются:

- единовременное пособие в связи с рождением ребенка и пособие матери, ставшей на учет до 12-недельного срока беременности;
- денежные средства, выделяемые для воспитания детей в детских домах семейного типа, приемных семьях, семьях, где дети находятся под опекой;
- денежная компенсация гражданам, пострадавшим от национал-социалистических преследований в годы второй мировой войны;
- денежная компенсация за неиспользованную санаторно-курортную путевку;

- стоимость льготных или бесплатных путевок на санаторно-курортное лечение или оздоровление, выдаваемых по основной работе или по месту получения пенсии;

- выплачиваемые членом семьи алименты;
- задолженность по алиментам, полученная за прошлые годы;
- компенсационные выплаты, фиксированные доплаты и материальная помощь, выплачиваемые в соответствии с Законом Республики Беларусь от 22 февраля 1991 г. № 634-XII "О социальной защите граждан, пострадавших от катастрофы на Чернобыльской АЭС" (Ведомости Вярхоунага Савета Беларускай ССР, 1991 г., № 10 (12), ст. 111; Ведомости Вярхоунага Савета Рэспублікі Беларусь, 1992 г., №4, ст. 73);

- суммы, получаемые гражданами по обязательному и добровольному страхованию;

- стоимость получаемых работающими членами семьи от предприятий, учреждений, организаций подарков (денежных премий), выдаваемых в праздники, юбилейным датам;

- стоимость натуральных выдач - специальной одежды и обуви, средств индивидуальной защиты, мыла и других моющих средств, молока и лечебно-

профилактического питания;

- суточные и другие выплаты в возмещение расходов по командировкам в пределах норм, установленных в соответствии с действующим законодательством;

- выходное пособие, выплачиваемое при увольнении;

- пособие на погребение и материальная помощь на погребение безработного;

- единовременная материальная помощь, оказываемая государственными организациями, благотворительными фондами, общественными формированиями;

- единовременные выплаты в качестве социальной поддержки отдельных категорий граждан на основании решений местных Советов депутатов, исполнительных и распорядительных органов;

- единовременная денежная помощь в связи с чрезвычайными, стихийными бедствиями, смертью родных и близких.

14 Получаемые на членов семьи алименты включаются в совокупный доход семьи в соответствии с пунктом 34 Положения о порядке исчисления совокупного дохода на члена семьи при назначении пособий на детей, утвержденного приказом Министерства социальной защиты Республики Беларусь и Министерства финансов Республики Беларусь от 13 августа 1997 г. № 76/959 "Об утверждении Положения о порядке исчисления совокупного дохода на члена семьи при назначении пособий на детей" (Бюллетень нормативно-правовой информации. 1997. № 19).

15 При решении вопроса об оказании социальной помощи учитываются предоставляемые студенту и его семье льготы, установленные законодательством.

16 Среднедушевой доход на одного члена семьи студента определяется путем деления общей суммы доходов семьи за заявленный период на число месяцев в этом периоде, а затем на число лиц, учитываемых в составе семьи.

17 Для членов семьи студента, проработавших по их вине менее установленного Положением периода, среднемесячный доход определяется путем деления общей суммы дохода на количество фактически отработанных месяцев. Проработавшим менее определенного Положением периода по не зависящим от них причинам среднемесячный доход определяется путем деления дохода на количество месяцев в расчетном периоде.

18 В предоставлении скидки студенту отказывается, если члены его семьи, имея показания к труду, не проявляют инициативы увеличения своего дохода.

19 Предоставление скидок в оплате за обучение приводит к упущенным доходам, размер которых зависит от конкретной ситуации и ограничивается их пороговым уровнем. Пороговый уровень упущенных доходов определяется потерей вузом своей запланированной прибыли, что приводит к снижению стоимости обучения.

20 Размер фонда социальной помощи студентам платной формы обучения по учреждению образования определяется как сумма фондов факультетов. Фонд формируется в размере до 20 % от фонда материального поощрения, образованного за счет превышения доходов над расходами, оставшегося в распоряжении учреждения образования от оказания платных образовательных услуг.

Право расходования фонда принадлежит факультетам в соответствии с фактическим контингентом студентов, обучающихся на договорной основе.

21 Расчет фонда социальной помощи платным студентам производится перед началом каждого семестра.

22 Размер предоставляемой социальной помощи определяется дифференцированно, не более трех раз за весь период обучения решением ректора учреждения образования.

23 Оптимальный размер социальной помощи ($СП$) можно определить по формуле

$$СП = (БПМ - СД) С К,$$

где $БПМ$ – бюджет прожиточного минимума в среднем на душу населения на дату обращения за социальной помощью, руб.;

$СД$ – среднедушевой среднемесячный доход семьи студента за последние три месяца, руб.;

$С$ – количество месяцев в семестре (принимается $С = 6$), мес.;

$К$ – коэффициент успеваемости студента,

$$К = n / n_{\max}$$

n – средний балл по итогам последней сессии, балл;

n_{\max} – максимальный балл (при пятибалльной системе оценки знаний в вузе $n_{\max} = 5$ баллов; при десятибалльной системе – $n_{\max} = 10$ баллов).

24 При указании студентом недостоверных или неполных сведений документы к рассмотрению не принимаются.

25 Пример расчета фонда социальной помощи платным студентам.

В вузе обучается 1000 студентов платной формы обучения. Стоимость обучения за один семестр – 630000 рублей. Согласно калькуляции стоимости подготовки специалиста с высшим образованием плановая прибыль составляет 242524 рублей. Таким образом, вся прибыль $1000 \cdot 242524 = 242524000$ рублей. Плановый фонд материального поощрения: $242524000 \cdot 0,4 = 97009600$ рублей.

В фонд социальной помощи студентам платной формы обучения направляется $97009600 \cdot 0,2 = 19401920$ рублей. Распределение фонда производится пропорционально контингенту студентов платной формы обучения по каждому факультету.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Бычкова Г.М.* Экономика высшей школы в условиях ее трансформации. – Гомель: БелГУТ, 2003. – 151 с.
2. *Бычкова Г.М.* Социальный аспект образовательных услуг высшей школы // Народный аспект. – 2001. – № 11. – С. 59–60.

Получено 04.09.2003

540512

Научное издание

**Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности)**

Международный сборник научных трудов
Выпуск 2

Редактор М. П. Дежко
Технический редактор В. Н. Кучерова
Корректор Т. М. Ризевская

Подписано в печать 25.05.2004 г. Формат бумаги 60x84^{1/8}.
Бумага офсетная. Гарнитура Times. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 21,39. Уч.-изд. л. 18,83. Тираж 200 экз.
Зак. № 888. Изд. № 3975.

Редакционно-издательский отдел БелГУТа, 246653, г. Гомель, ул. Кирова, 34.
Лицензия ЛВ № 57 от 22.10.2002 г.

Типография БелГУТа, 246022, г. Гомель, ул. Кирова, 34.
Лицензия ЛП № 360 от 26.07.1999 г.

ISBN 985-6550-83-1



9 789856 550839