

который в 2007 г. составил 87,9 кв. м, а также доля оплаты труда в стоимости жилья, и среднемесячная оплата труда в строительстве. Все показатели основаны на данных Министерства статистики и анализа Республики Беларусь и не требуют проведения дополнительных исследований.

Следует отметить, что строительство жилья обеспечивает значительную дополнительную занятость:

- создаваемую спросом строительных организаций на материалы и оборудование;
- формируемую производством по сооружению объектов инфраструктуры;
- в сфере обслуживания нового жилого фонда, в т. ч. населения.

Мировая практика показывает, что в развитых странах на одно рабочее место в строительстве необходимо еще одно рабочее место в других отраслях, таких как производство стройматериалов, торговля, транспорт, услуги. Следует отметить, что чем выше техническая вооруженность в строительстве, тем меньше прямая занятость при одновременном увеличении сопряженной занятости.

Что касается занятости, создаваемой последующими связями в строительстве жилья, то она не может быть значительной, за исключением тех случаев, когда жилье используется для организации самозанятости на дому. В то же время к последующим связям жилищного строительства можно отнести развитие бытовой и социальной инфраструктуры с ее собственной занятостью. В частности, строительство дорог с гравийным покрытием в сельской местности обеспечивает занятость порядка 300 человеко-дней на 1 км при условии использования высокопроизводительной техники, или 2000 человеко-дней – при использовании трудоемких методов строительства. Помимо этого, значительный потенциал занятости заключается в развитии и обслуживании водопроводных сетей, обеспечении санитарных условий населенного пункта, транспортном обслуживании населения, а также грузовых потоков.

Таким образом, потенциал занятости, реализуемый в результате жилищного строительства и развития инфраструктуры районов, позволяет создавать дополнительные рабочие места, расширяя тем самым занятость населения и обеспечивая социальную стабильность в обществе.

УДК 338.47

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЗАТРАТ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Я. В. ЕФРЕМОВ

Белорусский государственный университет транспорта

Процесс транспортировки грузов связан с затратами различных факторов производства (труд, капитал, предпринимательская способность).

Затраты на транспортировку грузов с использованием водного транспорта складываются из трёх групп затрат: 1) на погрузку в порту отправления; 2) перевозку; 3) разгрузку в порту назначения. Первая и третья группы затрат планируются и учитываются по портам и рассчитываются на основе себестоимости погрузо-разгрузочных работ. Затраты, связанные с перевозкой, планируют и учитывают по флоту и включают в себестоимость перевозок.

Структура эксплуатационных расходов на водном транспорте различается по видам флота. Например, по несамходному сухогрузному флоту, где отсутствуют расходы на топливо и заработную плату, более 60% затрат приходится на амортизацию. Эксплуатационные расходы самоходного судна включают: 1) сырьё и материалы; 2) топливо и электроэнергия; 3) оплату труда; 4) отчисления на социальное страхование; 5) амортизацию; 6) ремонт; 7) рацион бесплатного питания; 8) прочие затраты.

Особенностью водного транспорта является выделение отдельной статьи затрат на рацион бесплатного питания судовой команды и расходы на ремонт флота в зимний отстой. Например, в 2007 г. в структуре эксплуатационных расходов РТУП «Белорусское речное пароходство» наибольший вес занимали затраты на оплату труда (29,3%), топливо и электроэнергия (20,2%) и прочие расходы (25,7%). Специфика водного транспорта проявляется в трудоёмкости и энергоёмкости перевозочного процесса. Более четверти всех затрат приходится на прочие расходы. В их состав на водном транспорте входят все затраты в иностранной валюте при перевозке грузов в заграничном сообщении (навигационные расходы, судовые сборы, агентирование, стоимость дезинфекционных работ и др.).

Калькуляция эксплуатационных расходов производится на основе расчёта суточных нормативов по каждой статье затрат на ходу, стоянке и на маневрах. Нормативы переменных расходов, топлива и смазочных материалов рассчитывают по паспортным данным конкретного судна. Затраты, которые на водном транспорте относятся к постоянным, рассчитывают путём деления годовых расходов по каждой статье на длительность навигационного периода.

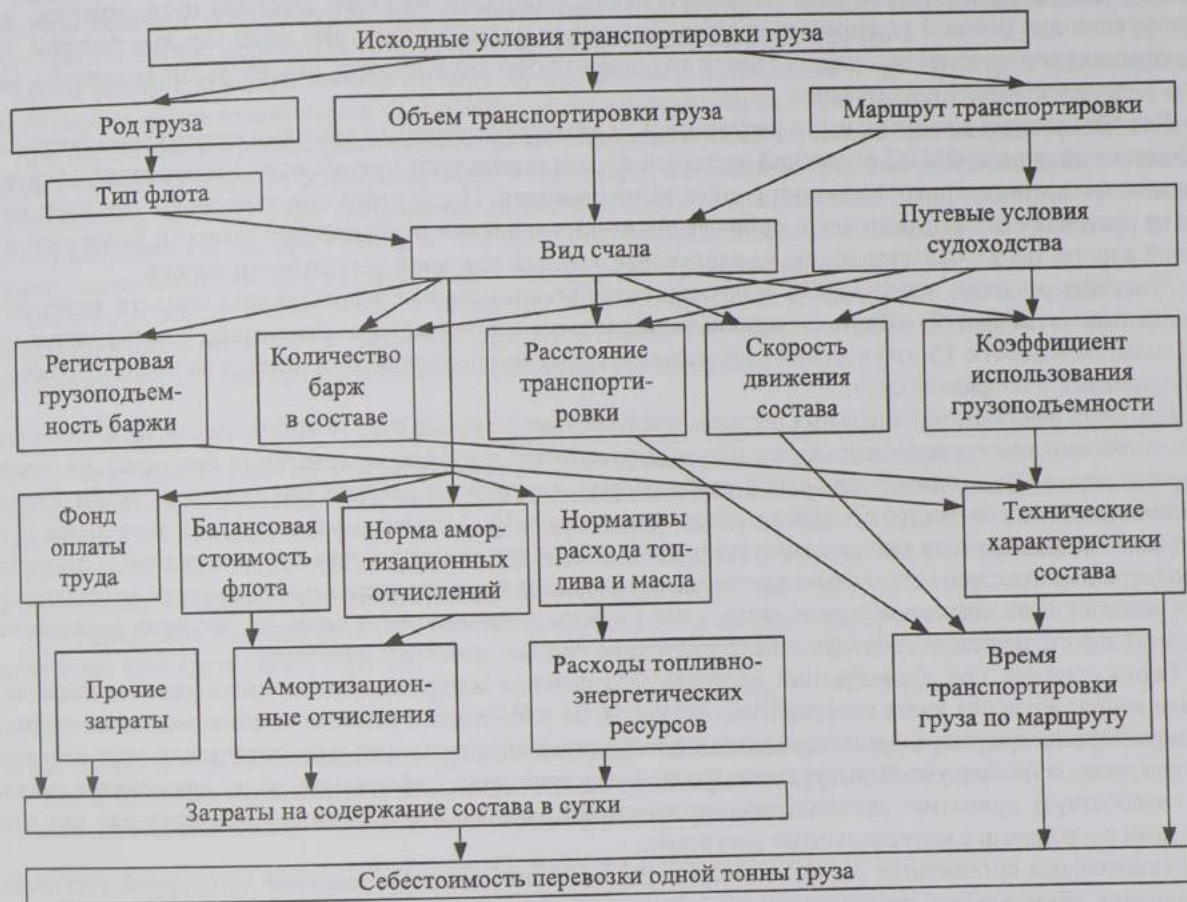
Следующий этап – объединение суточных нормативов по видам работы флота: 1) на ходу; 2) на маневрах; 3) на стоянке.

Используя укрупнённые данные расходов, вычисляют эксплуатационные расходы за рейс по элементам времени рейса.

Себестоимость перевозок складывается под влиянием разнообразных факторов, характеризующих специфику производственной и финансовой деятельности предприятий водного транспорта:

- характеристики грузооборота (расстояние транспортировки, объём груза, вид груза);
- путевые условия судоходства (количество шлюзов, каналов, скорость течения реки, длина навигационного периода, глубина фарватера);
- типы судов транспортного флота (самоходные, несамоходные, теплоходы класса «река – море»);
- степень использования флота (производительность, коэффициент использования грузоподъёмности);
- уровень затрат на содержание флота (расход топливно-энергетических ресурсов, амортизация, фонд оплаты труда экипажа).

Влияние различных факторов на уровень затрат на водном транспорте, характеризуется следующим образом:



Наиболее весомые факторы, влияющие на формирование себестоимости перевозки одной тонны груза на водном транспорте: грузоподъёмность баржи, расстояние транспортировки, норма расхода топлива, скорость движения состава по маршруту.

УДК 656.2.003

ИССЛЕДОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЦЕССА ЗАГОТОВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

А. Е. ЗАБЕЛЛО

Белорусский государственный университет транспорта

В бухгалтерском учете различают три производственных процесса: заготовление, производство и реализация. Особенностью процесса заготовления на Белорусской железной дороге является централизованное приобретение товарно-материальных ценностей и оборудования по договорам, заключенным УП «Белорусская железная дорога».