

Это открывает новые перспективы для применения измерителя «Механическая работа». Например, для анализа эксплуатационной деятельности и оперативного планирования можно использовать систему расходных ставок, в которой расходы на ремонты пути и подвижного состава и расходы на топливо относятся на измеритель «механическая работа». Применение такой системы позволяет получить результат, более соответствующий действительности, чем применение систем, основанных на измерителях «вагоно-километры», «локомотиво-километры» и «тонно-километры брутто».

УДК 656.2.003

## РАСПИРЕНИЕ СФЕРЫ ПРИМЕНЕНИЯ РАСХОДНЫХ СТАВОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*О. А. МИХАЛЬЧЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта*

*И. А. МОРОЗОВА*

*Проектно-изыскательское республиканское унитарное предприятие «Белжелдорпроект»*

В БелГУТе проведены научно-исследовательские работы, в ходе которых определены основные методологические аспекты учета затрат при калькуляции себестоимости выполняемых работ и эффективности использования подвижного состава и инфраструктуры на железнодорожном транспорте Республики Беларусь. Основными, применяемыми сейчас в Республике Беларусь, являются позаказный, попроцессный и нормативный методы. Очень часто имеется потребность оценить те или иные технологические мероприятия или эффективность бизнес-плана при наличии ограниченной информации. В данном случае наиболее приемлемым является частный случай нормативного метода – метод расходных ставок. Он наилучшим образом подходит для железной дороги и учитывает особенности бухгалтерского учета отрасли. Данный метод является наиболее приемлемым для оценки с учетом следующих аспектов:

- выделен как базовый для учета затрат железной дороги за базовый период;
- имеется универсальная методология расчета единичных расходных ставок по основным показателям эксплуатационной деятельности железнодорожного транспорта в части грузовых и пассажирских перевозок, что позволяет образовать новый способ группировки затрат относительно каждого конкретного калькуляционного измерителя;

- может быть рассчитан ряд единичных расходных ставок по основным показателям деятельности железнодорожного транспорта по грузовым и пассажирским перевозкам за базовый период и с учетом планируемых изменений работы предприятий железной дороги. На их основании имеется возможность расчёта оценочных показателей использования подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры.

Специфика бухгалтерского учета, используемого на железнодорожном транспорте, определяет особенности экономической оценки эффективности использования подвижного состава, элементов инфраструктуры, трудовых и топливно-энергетических ресурсов. С её учетом выполнен анализ эксплуатационных показателей Белорусской железной дороги, характеризующих эффективность использования подвижного состава и инфраструктуры, который выявил следующую тенденцию: при уменьшении объема перевозок, особенно в пригородном пассажирском сообщении, величина показателей, характеризующих работу подвижного состава и инфраструктуры, практически не изменилась. Однако это отразилось на себестоимости перевозок грузов и пассажиров: перевозки, выполняемые электровозной тягой, увеличились на 18,8, тепловозной – 74,8, в дизель-поездах – 11,8, в электросекциях – 11,4 %, ещё более убыточным стало выполнение перевозок грузов в местном сообщении.

Используемый на железной дороге метод расходных ставок предусматривает отнесение расходов на определенный технологический процесс, по которому может быть выделен калькуляционный измеритель. На Белорусской железной дороге введена новая номенклатура расходов, которая позволила разделить затраты на прямо относимые на технологический процесс и косвенно с учетом значения отраслевого технологического измерителя. При использовании расходных ставок можно рассчитать эксплуатационные затраты на выполнение конкретного технологического процесса, не имея конечного объема продукции, выполняемого всей железной дорогой. При этом можно рассчитать стоимость работы одного пассажирского поезда и себестоимость перевозки пассажиров в нем без привязки к себестоимости пассажирских перевозок по железной дороге в целом, эффективности использования вагонов и локомотивов, при выборе направления следования грузовых и пассажирских поездов. Таким образом, метод расходных ставок на железной дороге может быть приравнен к нормативному методу калькуляции себестоимости выполняемой работы.



При расчете оценочных показателей использования железнодорожного подвижного состава методом расхождений ставок выделяют технологические факторы, влияющие на калькуляционные измерители: изменение среднесуточного пробега вагона, оборота вагона, производительности вагона, среднесуточного пробега локомотива, эксплуатационного парка, участковой скорости; введение новых условий использования локомотивных бригад. При этом для оценки эффективности подвижного состава использованы взаимосвязанные между собой калькуляционные измерители: вагоно-часы, вагоно-часы в движении, локомотиво-часы, бригадо-часы локомотивных бригад, часо-километр перегонной инфраструктуры, часо-километр станционной инфраструктуры. Например, новая методика осуществления расчета оценочных показателей результативности работы подвижного состава электро- и дизель-поездов предусматривает расчет денежной оценки работы моторвагонного подвижного состава по видам сообщений.

Разработанная методика апробирована на конкретных проектах, разрабатываемых для Белорусской железной дороги. По результатам апробации методики можно отметить высокую сходимость расчетов. В процессе апробации методики выделены группы технологических факторов, влияющих на калькуляционные измерители: изменение среднесуточного пробега, оборота и производительности вагона; изменение среднесуточного пробега, эксплуатационного парка локомотива, участковой и технической скоростей движения поездов. При оценке эффективности использования подвижного состава применены взаимосвязанные между собой калькуляционные измерители, которые сводятся к объемным показателям эксплуатационной работы, что позволяет разрабатывать плановые показатели и плановую калькуляцию стоимости перевозок грузов и пассажиров для отдельно взятых технологических ситуаций.

УДК 658.566(476)

## РАЦИОНАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА МАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*Н. П. МОРОЗОВА*

*Белорусская железная дорога*

*Н. В. КРАВЧЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта*

Современный этап развития экономики требует усиленного внимания к вопросам эффективного управления хозяйственной деятельностью организации. В этих условиях особенно возрастает роль управления материальными ресурсами, поскольку с ростом производительности труда в результате научно-технического прогресса постоянно увеличивается абсолютные размеры материальных издержек.

Железнодорожный транспорт является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей внутренней, только ей присущей, территориально-производственной и функциональной структурой. Его финансово-хозяйственная деятельность имеет отличительные особенности по сравнению с другими отраслями экономики Республики Беларусь. Следует отметить, что, являясь крупным потребителем значительного количества разнообразных материальных ценностей, железная дорога должна обеспечить наличие на складах необходимых материалов, запасных частей, что является важнейшим условием выполнения плана перевозок, непрерывности производственной деятельности железнодорожного транспорта. Своевременное, ритмичное и комплексное снабжение железной дороги материальными ценностями способствует успешному выполнению намеченных размеров перевозок и повышению их эффективности. Однако успех решения названных задач во многом зависит от организации и методологии ведения бухгалтерского учета движения материальных ресурсов в организациях Белорусской железной дороги. В настоящее время поступление материальных ресурсов на железной дороге осуществляется двумя способами: централизованно и децентрализованно. Способ поставки материальных ресурсов оказывает соответствующее влияние на организацию бухгалтерского учета, которая в настоящее время при централизованной системе снабжения громоздка и необоснованно усложнена. При этом наиболее острой проблемой в общей организации учета материальных ресурсов в настоящее время является организация бухгалтерского учета топлива. Расходы на топливо занимают значительную долю в общей структуре материальных ресурсов. Разработка методики учета топливно-энергетических ресурсов позволит усилить контроль за их использованием, сократить топливоемкость транспортного производства и, как следствие, снизить затраты на его осуществление.

Бухгалтерский учет должен отразить последовательность организации поставки топлива (снабжение структурных подразделений Белорусской железной дороги топливно-энергетическими ресурсами осуществ-