

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Закон Республики Беларусь «О налоге на недвижимость».
- 2 Положение о порядке консервации предприятий и производственных мощностей при их длительной остановке или неполной загрузке, утвержденное постановлением Кабинета Министров Республики Беларусь от 05.04.1996 № 244.
- 3 Положение о порядке начисления амортизации (износа) на полное восстановление по основным фондам в народном хозяйстве, утвержденное Госэкономпланом, Госстроем, Минфином, Госкомстатом Республики Беларусь 19.02.1993 № 20/13-25; № 18-22/11; № 15-6/15; № 07-8/96.

Получено 26.12.2000

ISBN 985-6550-56-4. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).

Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 385

О. В. Липатова

Белорусский государственный университет транспорта

Д. Н. Кушнеров

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ ОБОРОТНЫМИ СРЕДСТВАМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Наличие у предприятия оборотных средств, их состав и структура, скорость оборота и эффективность использования во многом определяют финансовое состояние предприятия и устойчивость его положения на финансовом рынке. В статье рассматриваются принципы организации и управления оборотными средствами на железнодорожном транспорте с целью определения их оптимального размера и структуры.

В состав показателей, привлекаемых к оценке результативности работы подразделений железной дороги, необходимо включить показатели, характеризующие эффективность использования оборотных средств.

Предприятия железнодорожного транспорта для качественного осуществления перевозок грузов и пассажиров наряду с основными фондами надеются собственными оборотными средствами. Оборотные средства используются как в процессе перевозок, т.е. в текущей основной деятельности, так и при осуществлении всех видов ремонта подвижного состава, верхнего строения пути, устройств сигнализации, связи, электрификации, энергетики и других устройств. Одним из важнейших направлений повышения эффек-

условиях нестабильности экономики и неустойчивости хозяйственных связей между субъектами рынка создание производственных запасов является необходимым условием бесперебойного функционирования предприятия.

Белорусская железная дорога как субъект хозяйствования сферы производства располагает производственными запасами, необходимыми для осуществления своей деятельности. В настоящее время на железной дороге остро стоит вопрос экономии ресурсов и поиска дополнительных источников финансирования деятельности. В то же время предприятия, входящие в состав дороги, стремятся создать у себя неоправданно большие производственные запасы "на черный день". В связи с этим возникла необходимость определения экономически обоснованной величины производственных запасов, которыми должно располагать каждое предприятие железной дороги.

В качестве искомой величины может быть принят норматив оборотных средств, который и определяется как минимальный размер оборотных средств (можно нормировать только производственные запасы), необходимых каждому предприятию дороги для нормальной, ритмичной работы.

Процесс нормирования имеет ряд трудностей: недостаточность методологической базы (вопросами нормирования на железной дороге не занимались несколько десятков лет); высокие темпы инфляции, не позволяющие установить норматив даже на месяц, следующий за отчетным; сезонность многих видов работ на железной дороге.

Процессу нормирования в наших исследованиях предшествовал анализ эффективности использования оборотных средств в целом по дороге и ее отделениям, исходная информация для которого представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Продолжительность оборота оборотных средств

Показатель	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	Дорога
1997 г.							
Продолжительность одного оборота	80,75	88,81	78,66	86,7	88,59	96,05	97,33
Место отделения дороги	2	5	1	3	4	6	
1998 г.							
Продолжительность одного оборота	68,61	103,99	87,32	71,15	83,52	85,48	132,73
Место отделения дороги	1	6	5	2	3	4	

По данным таблицы 1 видно, что продолжительность оборота оборотных средств по отделениям дороги колеблется в 1997 году от 78 до 96 дней, в

целом по дороге величина этого показателя составляет 97 дней, в 1998 году колебание по этому показателю увеличилось с 68 до 104 дней, а в целом по дороге продолжительность составила 133 дня.

Дальнейшему детальному анализу было подвергнуто использование оборотного капитала и отдельных его элементов Гомельским отделением дороги.

Из результатов исследования видно, что самая высокая оборачиваемость оборотных средств в 1997 году была по вагонному хозяйству (продолжительность оборота 44 дня), а самая низкая – по хозяйству гражданских сооружений (227 дней). В 1998 году наименьшая продолжительность оборота составила по локомотивному хозяйству (43 дня), а наибольшая по хозяйству пути – 175 дней. В целом продолжительность оборота оборотных средств снизилась по локомотивному хозяйству, хозяйству сигнализации и связи и хозяйству гражданских сооружений, а возросла – по вагонному хозяйству, хозяйству пути и дистанции погрузочно-разгрузочных работ.

Большая вариация показателя "продолжительность оборота в днях" по хозяйствам настораживает и требует детального изучения специфики работы отраслевых предприятий.

Для исследования были привлечены не только данные финансовой отчетности, но и данные текущего бухгалтерского учета по отдельным отраслевым предприятиям. Исследование проводилось в такой последовательности.

На первом этапе проводилось изучение состояния и структуры оборотных средств. Для этого были разработаны показатели, характеризующие движение производственных запасов на исследуемых предприятиях, основанные на данных текущего бухгалтерского учета. К таким показателям относятся:

1 *Коэффициент поступления* $K_{п}$, характеризующий удельный вес поступлений материалов на склад за анализируемый период в остатке на конец периода:

$$K_{п} = П / O_{к},$$

где $П$ – приход материальных ценностей на предприятие за исследуемый период (дебет счёта 10, за исключением внутрипроизводственного перемещения материалов);

$O_{к}$ – остаток материальных ценностей на предприятии на конец исследуемого периода (остаток на конец периода по счёту 10).

2 *Коэффициент расхода* $K_{р}$, показывающий, какая часть остатка производственных запасов расходуется за один исследуемый период:

$$K_{р} = P / O_{н},$$

где P – расход материальных ценностей на предприятиях за исследуемый период (кредит счёта 10, за исключением внутрипроизводственного перемещения материалов);

O_n – остаток материальных ценностей на предприятиях на начало исследуемого периода (остаток на начало периода по счёту 10).

3 Коэффициент прироста запаса $K_{пз}$, отвечающий на вопрос: прирастет ли запас материалов:

$$K_{пз} = \Pi - P / O_n.$$

4 Коэффициент покрытия расходов $K_{пр}$, показывающий, сколько производственных циклов бесперебойной работы обеспечит имеющийся остаток материалов в случае отсутствия их поступлений:

$$K_{пр} = O_n / P.$$

5 Коэффициент обновления запаса $K_{оз}$, характеризующий обновление остатка материальных ценностей текущими поступлениями:

$$K_{оз} = \Pi / O_n.$$

Приведенные выше показатели характеризуют как наличие остатков, так и их движение. Однако для целей нормирования наибольший интерес представляет расходуемая часть остатка материальных ценностей на предприятии, так как она формирует производственный (технологический) запас норматива материальных ресурсов. На базе технологического запаса разрабатываются остальные нормативы.

Поэтому на втором этапе были изучены закономерности расхода материалов в производство на линейных предприятиях и зависимости их расхода от различных факторов.

На третьем этапе были исследованы возможные зависимости элементов оборотного капитала от объема работы, затрат, численности и других факторов.

Выполненные расчёты и исследования позволяют сделать следующие выводы:

- между оборотными средствами (и их составляющими) и экономическими показателями, характеризующими финансово-хозяйственную деятельность, есть определённые взаимозависимости, которые характерны как для дороги в целом, так и для её отделений;

- наблюдается довольно тесная взаимосвязь между стоимостью основных средств и величиной оборотного капитала. Так, коэффициент вариации, рассчитанный для средней величины соотношения оборотных и основных средств по отделениям дороги, позволяет говорить о типичности данной средней. В 1997 году среднее соотношение составило 4,93, а в 1998 году – 3,85 (средняя за два года – 4,39). Исследуемый показатель (коэффициент соотношения основных и оборотных средств) может быть использован при

прогнозировании и разработке финансового плана железной дороги в целом и её отделений;

- исследованная зависимость между величиной оборотных средств (и её основных элементов) и численностью работников позволила установить, что наиболее тесная взаимосвязь прослеживается между стоимостью МБП и численностью работников. Рассчитанный коэффициент вариации по показателю "стоимость МБП, приходящаяся на одного работника" говорит о типичности средней и однородности данной совокупности, т.е. о возможности использования данного показателя при прогнозировании величины МБП по отделениям и дороге в целом. За 1997 год средний уровень этого показателя составил 6,09 млн руб., за 1998 год – 3,67 млн руб., средний по дороге уровень – 4,88 млн руб.;

- теория и практика нормирования оборотных средств, в т.ч. и производственных запасов, утверждают, что между величиной оборотных средств и объёмом производства (перевозок) существует довольно тесная связь. В настоящем исследовании для характеристики этого соотношения были использованы показатели "стоимость оборотных средств на единицу объёма" и "стоимость производственных запасов на единицу объёма". Рассчитанные коэффициенты вариации, величина которых превысила 0,33, говорят о том, что средние величины указанных показателей не являются типичными, т.е. за период 1997-1998 гг. на дороге и её отделениях не прослеживается чётко выраженная зависимость между стоимостью оборотных средств и динамикой объёма перевозок. Однако последующие исследования этой зависимости на уровне низовых линейных предприятий позволяют утверждать, что данная зависимость существует и она может быть использована для целей прогнозирования и нормирования величины оборотных средств.

Отделения дороги, добившиеся лучших результатов по показателям эффективности использования ресурсов, должны экономически поощряться Управлением дороги. Экономическое поощрение может быть реализовано в различных формах: выделение дополнительного финансирования, неизъятие полученной экономии затрат, премирование руководства отделения дороги и т.д.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Статистика: национальные счета, показатели и методы анализа / Под общ. ред. И.Е. Теслюка. – Мн.: БГЭУ, 1995. – 289 с.
- 2 Царев Р.М., Шишков А.Д. Экономика промышленных предприятий транспорта. – М.: Транспорт, 1998. – 315 с.
- 3 Винниченко Н.Г. Финансирование и кредитование железных дорог. – М.: Транспорт, 1996. – 224 с.