

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.

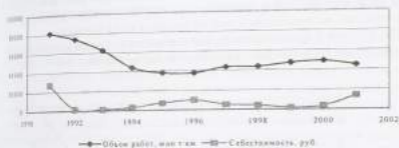


Рисунок 1 – Динамика соотношения объема и себестоимости перевозок

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.

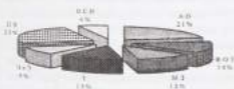


Рисунок 2 – Диаграмма удельных весов элементов затрат в структуре себестоимости

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.

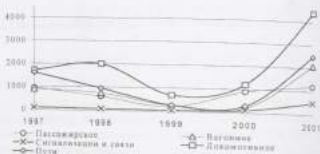


Рисунок 3 – Динамика удельных затрат по основным хозяйствам железной дороги

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" необходимо 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