

прибыли на 4319 млн. руб. В связи с тем, что стоимость актива не будет возмещена, поскольку денежные средства в полном объеме подлежат перечислению покупателем в бюджет изменения в балансе железной дороги после продажи активов аналогичны изменениям при передаче активов Министерству транспорта и коммуникаций.

Третий вариант – передача имущества в аренду.

При сдаче долгосрочных активов в аренду они продолжают оставаться в собственности арендодателя. Соответственно стоимость этих объектов недвижимости с баланса арендодателя не списывается. Здания и изолированные помещения, находящиеся в республиканской собственности, подлежат сдаче в аренду путем проведения аукциона.

В связи с тем, что предоставление имущества в аренду не является основной приносящей доход деятельностью организации, то такая деятельность относится к инвестиционной. Соответственно организация должна перевести переданное в аренду недвижимое имущество в состав инвестиционной недвижимости, которая учитывается на счете 03 «Доходные вложения в материальные активы».

При передаче недвижимости в аренду она не выбывает у арендодателя из состава амортизируемого имущества. Соответственно арендодатель, учитывая сданное в аренду имущество на своем балансе, производит по нему ежемесячные амортизационные отчисления. При этом сумма начисленной по нему амортизации напрямую отражается в составе расходов по инвестиционной деятельности, учитываемых на счете 91 «Прочие доходы и расходы».

При сдаче имущества в аренду по действующим нормам ОМТС получит доход в размере 370 млн руб. Из него организация уплатит НДС в размере 58 млн руб., налог на недвижимость – 14 млн руб., налог на прибыль – 53 млн руб., налог на землю – 9 млн руб., унитарный налог от сданного в аренду имущества – 91 млн руб.

Таким образом, стоимость долгосрочных активов отделения железной дороги уменьшится лишь на сумму начисленной по арендуемому имуществу амортизации – на 54 млн руб. При этом сумма краткосрочных активов увеличится на 145 млн руб.

Четвертый вариант – создание совместного предприятия.

При организации совместного предприятия партнеры вносят вклад в виде материальных и нематериальных ценностей в собственность такого предприятия в обмен на право участия в нем.

Так, в качестве вклада в уставный капитал долгосрочные активы внесет железная дорога, а компания-партнер внесет сумму денежных средств, эквивалентную стоимости имущества, на расчетный счет для первоначальной закупки запасов, вовлекаемых в процесс снабжения.

Процесс заготовки материальных ценностей будет осуществляться не только для предприятий, входящих в структуру железной дороги, но и для сторонних промышленных предприятий города и близлежащих районов. Таким образом, при значительном отпуске материальных ценностей в адрес сторонних предприятий сохранится возможность получения максимальной прибыли. После распределения прибыли вероятность получения дивидендов железной дорогой, полученной от деятельности совместного предприятия, значительно возрастет. Однако значительно возрастет и риск предпринимательской деятельности: неплатежи, отношения с партнером и т.д.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что оптимальным вариантом распоряжения имуществом отдела материально-технического снабжения после передачи функции снабжения на аутсорсинг является сдача имущества в аренду. Данный вариант выгоден не только для организации, но и государства в целом.

УДК 656.224/225.003

Мельникова О.А.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Научный руководитель: ассистент Кейзер И.А.

ИССЛЕДОВАНИЕ ФАКТОРОВ, ОКАЗЫВАЮЩИХ ВЛИЯНИЕ НА СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК

Важную роль в развитии экономики страны занимает железнодорожный транспорт, являющийся одной из ресурсоемких отраслей экономики страны. При этом, затраты на перевозку грузов и пассажиров железнодорожным транспортом ежегодно возрастают. Из-за роста себестоимости перевозок происходит снижение спроса на перевозки и отток клиентуры на другие виды транспорта. Несмотря на увеличение грузооборота, себестоимость перевозок растет, причем темпы роста себестоимости перевозок значительно опережают темпы роста грузооборота. Это объясняется тем, что на себестоимость перевозок в современных условиях большое влияние оказывают такие факторы, как стоимость материальных ресурсов, электроэнергии, уровень оплаты труда и прочих расходов. В то же время на себестоимость перевозок положительно влияет улучшение качественных показателей использования подвижного состава. Поэтому актуальным для организаций железнодорожного транспорта является поиск путей снижения себестоимости перевозок и разработка эффективных мероприятий, направленных на сокращение эксплуатационных расходов.

Целью работы является исследование факторов, оказывающих влияние на себестоимость продукции, работ, услуг в организациях железной дороги.

Разнообразие факторов, влияющих на расходы и себестоимость перевозок, их взаимосвязь между собой делают сложным процесс изучения этих закономерностей и зависимостей. Для решения этой задачи целесообразно применять системный подход, позволяющий комплексно изучать и оценивать взаимосвязь различных факторов.

Исследование факторов, оказывающих влияние на себестоимость продукции, работ, услуг в организациях железной дороги производится с учетом их классификации, представленной на рисунке 1.

Факторы, влияющие на себестоимость, для целей анализа можно подразделить на внешние (на них железная дорога и ее структурные подразделения влиять не могут) и внутренние, которые подвергаются тщательному изучению и исследованию для последующей оценки количественной зависимости себестоимости от конкретного показателя.

Внешние факторы зависят от общего экономического положения страны и благосостояния народа. Эти факторы влияют на размер и структуру объема перевозок, их неравномерность, на дальность перевозок грузов и пассажиров, структуру расходов по элементам затрат.

В свою очередь, внутренние факторы включают те, которые оказывают влияние на себестоимость через отдельные элементы затрат (затраты на оплату труда с отчислениями на социальные нужды, материальные затраты, амортизация) и факторы, влияющие на себестоимость через общую сумму расходов, что требует разных методических подходов к их изучению.



Рисунок 1 – Классификация факторов, влияющих на себестоимость для целей аналитического исследования

Между себестоимостью перевозок и определяющими ее факторами, влияющими на отдельные элементы затрат, существует прямая функциональная зависимость, которая может быть формализована (таблица 1).

Таблица 1 – Методика оценки влияния факторов на себестоимость через отдельные элементы затрат

Фактор	Алгоритм оценки влияния	Экономическая интерпретация расчетов
1	2	3
Изменение нормативов материальных затрат на единицу перевозок	$\Delta e = \Delta b' = \frac{bn}{100}$	Степень снижения себестоимости перевозок в связи с изменением уровня материальных затрат ($\Delta e, \%$) зависит от степени изменения нормативов материальных затрат на единицу перевозок ($n, \%$) и доли материальных затрат в общей сумме эксплуатационных расходов ($b, \%$)

Продолжение таблицы 1

1	2	3
Уровень производительности труда	$\Delta e = \Delta a' = \frac{a(n-k)}{100+n}$	Степень снижения себестоимости перевозок (Δe , %) под влиянием роста производительности труда зависит от величины этого роста (n , %), доли расходов на оплату труда с отчислениями на социальные нужды в общей сумме эксплуатационных расходов (a , %), изменения уровня среднемесячной заработной платы, зависящей от роста производительности труда (k , %)
Уровень фондоотдачи	$\Delta e = \frac{dT_{\text{пр}}}{100 + T_{\text{пр}}}$	Степень снижения себестоимости перевозок (Δe , %) в связи с изменением уровня фондоотдачи зависит от доли амортизационных отчислений в общей сумме эксплуатационных расходов (d , %) и степени изменения фондоотдачи ($T_{\text{пр}}$)

Проведенные исследования (таблица 2) показали, что величина снижения себестоимости перевозок зависит от доли занимаемого элемента затрат в общей сумме эксплуатационных расходов и является не столь значительной, как рост самих факторов.

Таблица 2 – Результаты исследования влияния факторов на себестоимость перевозок

Показатель	В процентах	
	Значение	
<i>Элемент «Материальные затраты»</i>		
Доля затрат материальных затрат в общей сумме эксплуатационных расходов	12	30
Снижение норматива материальных затрат	5	
Снижение себестоимости перевозок	0,6	1,5
<i>Элемент «Затраты на оплату труда с отчислениями на социальные нужды»</i>		
Доля расходов на оплату труда с отчислениями на социальные нужды в общей сумме эксплуатационных расходов, %	30	50
Рост производительности труда	20	
Рост средней заработной платы	12	
Снижение себестоимости перевозок	2	4
<i>Элемент «Амортизация»</i>		
Доля амортизационных отчислений в общей сумме эксплуатационных расходов	18	40
Рост фондоотдачи	10	
Снижение себестоимости перевозок	1,6	3,64

Наиболее значимы с позиций количественной оценки факторы, оказывающие влияние на себестоимость через общую сумму расходов, поэтому при проведении анализа их необходимо изучать в первую очередь.

Объем перевозок – один из основных факторов, влияющих на эксплуатационные расходы и себестоимость перевозок. Методика определения влияния объема на себестоимость базируется на методах детерминированного факторного анализа; основана на изучении зависимости общей суммы расходов от объема перевозок и предполагает выделение зависящих и независящих расходов, которое целесообразно произвести на основе изучения статей Номенклатуры расходов Белорусской железной дороги, содержащихся в Отчёте по основным показателям производственно-финансовой деятельности организаций Белорусской железной дороги (по видам деятельности) (69-жел) формальным способом.

Проведенные исследования (таблица 3) показали, что величина снижения себестоимости перевозок зависит от доли независящих расходов в общей величине эксплуатационных расходов. Снижение себестоимости перевозок под влиянием объема будет тем существеннее, чем выше доля независящих расходов.

Таблица 3 – Результаты исследования влияния объема перевозок на себестоимость

Показатель	Значение	
Эксплуатационные расходы, зависящие от объема перевозок, млн руб.	663929	442933
Удельный вес зависящих расходов в общей величине эксплуатационных расходов, %	70,6	47,1
Эксплуатационные расходы, не зависящие от объема перевозок, млн руб.	276481	494477
Удельный вес независящих расходов в общей величине эксплуатационных расходов, %	29,4	52,9
Объем перевозок, млн т-км	5926,3	6815,2
Рост объема перевозок, %	15	
Снижение себестоимости перевозок, %	3,98	6,9

Факторы, характеризующие степень технического оснащения и технологии работ, внедрения новой техники, механизации и автоматизации, мощность верхнего строения пути и сложность его профиля, типы подвижного состава и т. д. влияют на эксплуатационные расходы и себестоимость не непосредственно через объем перевозок, а через размеры качественных показателей работы подвижного состава, таких как: статическая нагрузка на вагон; масса поезда брутто; процент порожнего пробега вагонов; производительность локомотива.

Степень изменения себестоимости перевозок от качества использования подвижного состава определяется путём соотношения удельного веса зависящих и не зависящих от конкретного показателя расходов методом корреляционно-регрессионного анализа. Результаты исследования зависимости себестоимости перевозок Гомельского отделения Белорусской железной дороги от качества использования подвижного состава представлены в виде однофакторной модели (уравнения регрессии) в таблице 4.

Таблица 4 – Зависимость себестоимости от качественных показателей работы подвижного состава

Наименование показателя	Уравнение зависимости	Величина достоверности аппроксимации (R^2)
Статическая нагрузка на вагон	$Y=1654,4+142690/x$	0,254
Масса поезда брутто	$Y=132,69+495183/x$	0,4289
Процент порожнего пробега вагонов	$Y=62,861+2,0318x$	0,8193
Среднесуточная производительность локомотива	$Y=0,0441+99913/x$	0,092
Производительность грузового вагона	$Y=15,551+97670/x$	0,0507

Следует заметить, что зависимость себестоимости от рассмотренных показателей также является незначительной (кроме влияния на неё процента порожнего пробега вагонов, так как $R = 0,8193$, который показывает степень зависимости результативного показателя от фактора-признака – стремится к 1). Это можно объяснить тем, что несмотря на улучшение качества использования подвижного состава по рассмотренным показателям, отделением не задействованы имеющиеся резервы по различным направлениям эксплуатационной деятельности, вызванные внешними факторами.

Таким образом, для снижения себестоимости целесообразно оказывать воздействие на все группы факторов, влияющих как на общую сумму затрат, так и на отдельные элементы.

УДК 657.47: 656.2

Барковец Д.Н.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Научный руководитель: к.э.н., профессор Гизатуллина В.Г.

КАЛЬКУЛИРОВАНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ УСЛУГ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Постепенный процесс формирования понятия «инфраструктура железнодорожного транспорта» обусловлен тем, что до настоящего времени основными услугами, оказываемыми железной дорогой, являлись перевозки грузов и пассажиров, а также услуги, связанные с погрузкой и выгрузкой грузов. Однако с развитием железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства, а также общеевропейской тенденции и выделением услуг инфраструктуры как самостоятельной составляющей, появляется необходимость в определении этого понятия.

Для полноценного функционирования на международном рынке железнодорожных услуг Белорусская железная дорога должна учесть мировые тенденции развития железнодорожного транспорта и адаптироваться к сложившимся условиям, что позволит повысить эффективность ее хозяйствования: сохраняя сотрудничество с прежними клиентами, создаст условия к привлечению новых.

Сложившаяся ситуация на международном рынке характеризуется необходимостью выхода БЖД на новые рынки железнодорожных услуг на базе существующего монопольного рынка железнодорожных перевозок, т.е. должен происходить процесс формирования рынков услуг инфраструктуры, услуг тяги и услуг по обеспечению вагонами. Это формирование будет происходить под влиянием следующих внутренних и внешних факторов:

- в экономике Республики Беларусь найдут отражения изменения, происходящие в странах – участницах ЕЭП: выделение обособленных компаний по оказанию отдельных услуг в рамках единого технологического процесса перевозки. Данное обстоятельство потребует адаптации функционирования Белорусской железной дороги к новым условиям, при этом важным моментом является то, что создаваемые новые компании будут иметь различные формы собственности, в том числе и частную;