

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;

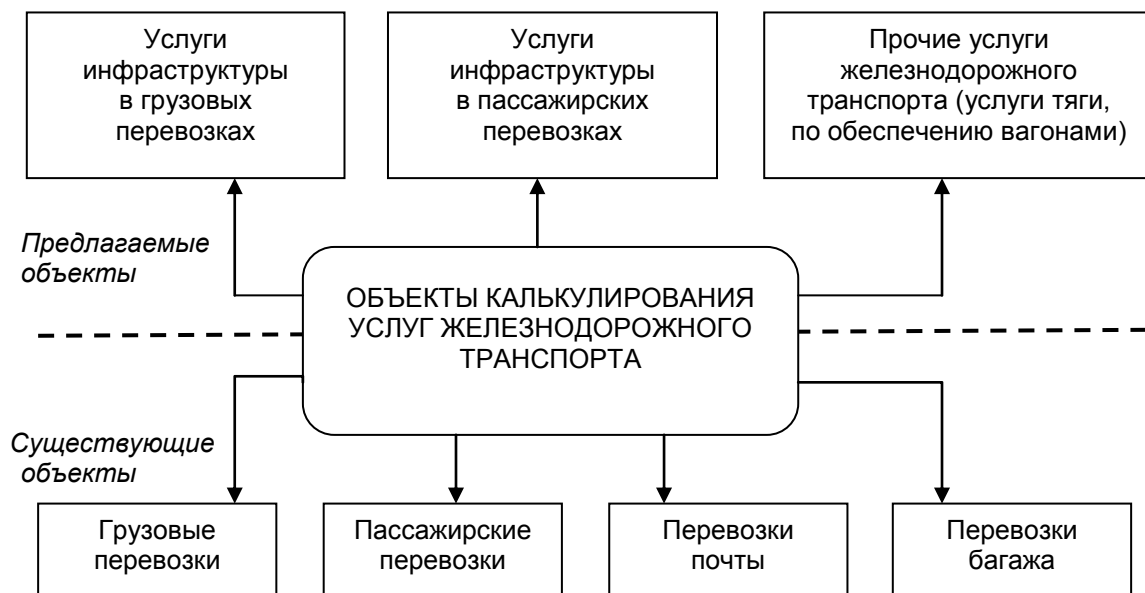
• возникновение различных форм собственности будет способствовать повышению эффективности хозяйствования на сложившихся рынках, что является объективным фактором их появления и естественной формой эволюции.

Особенностью и целью выделения обособленных компаний по оказанию отдельных услуг в рамках единого технологического процесса перевозки должна становиться складывающаяся форма конкуренции, при этом следует отметить, что рынок услуг инфраструктуры будет по-прежнему характеризоваться монополией на его услуги, а рынки услуг тяги и услуг по обеспечению вагонами будут сопровождаться формированием других форм конкуренции.

Следует отметить, что формирование рынка предоставления услуг по обеспечению вагонами в Республике Беларусь будет происходить в тесном взаимодействии с аналогичными рынками в странах – участницах ЕЭП. Так на железнодорожном рынке Российской Федерации функционирует около 20 компаний, оказывающих услуги по предоставлению вагонов, крупнейшие из них: Первая грузовая компания, Globaltrans «Трансойл» и Независимая транспортная компания. Небольшое количество вагонов осталось и в собственности РЖД, так называемый инвентарный парк. Однако их количество настолько незначительно, что юридически РЖД не является оператором вагонов. На рынке Казахстана собственными вагонами владеют 180 компаний, из которых 40 имеют более 200 единиц, из них крупнейшей компанией является АО «Казтемиртранс».

Предоставление железной дорогой нового вида услуг – услуг инфраструктуры – представляет собой новый этап развития железных дорог, их интеграции в мировое транспортное сообщество. Услуги инфраструктуры представляют собой реализацию части единого технологического процесса перевозки, связанную с обеспечением условий передвижения подвижного состава, единичного локомотива или вагона по железнодорожной сети Республики Беларусь, а также предоставлению сопутствующих услуг. Следовательно, себестоимость услуг инфраструктуры будет представлять собой выделенную часть себестоимости перевозки, рассчитываемую в настоящее время.

Группировка операций единого технологического процесса перевозки, относящихся к услугам инфраструктуры, становится определяющим фактором для последующего выделения из общей величины эксплуатационных расходов соответствующей группы, относящихся к расходам по инфраструктурной составляющей. Анализ перечня объектов калькулирования себестоимости Белорусской железной дороги показал, что новый вид услуг – услуги инфраструктуры – железнодорожного транспорта пока не находит информационного отражения. Это позволяет сделать вывод о необходимости расширения перечня объектов калькулирования на Белорусской железной дороге и, прежде всего, выделение услуг инфраструктуры (рисунок 1).



**Рисунок 1 – Существующие и предлагаемые объекты калькулирования услуг железнодорожного транспорта**

Новый показатель себестоимости, а именно себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта, должен рассчитываться на уровне Управления железной дороги. Это объясняется тем, что Республика Беларусь обладает сравнительно небольшой протяженностью и большая часть перевозок происходит по территории нескольких отделений, кроме регионального сообщения и городских линий. Кроме этого, в оказании услуг инфраструктуры задействованы все хозяйства железной дороги. Поэтому полная себестоимость услуг инфраструктуры должна быть определена по железной дороге в целом и использована для целей тарифообразования.

Методика калькулирования себестоимости железнодорожных перевозок будет включать в себя методику калькулирования услуг инфраструктуры, а также прочих услуг, необходимых для организации единого технологического процесса перевозки. Следовательно, рассчитываемый показатель себестоимости перевозок будет равен сумме показателей себестоимости услуг инфраструктуры и прочих услуг в расчете на единицу перевозок: 1 тонно-километр, 1 пассажиро-километр.

Сохраняя преемственность в методических подходах и калькулированию себестоимости, целесообразно, кроме предложенных новых основных объектов калькулирования – услуги инфраструктуры по грузовым и пассажирским перевозкам, предложить калькулирование дополнительных объектов, учитывающих вид тяги:

- услуги инфраструктуры по грузовым перевозкам при электрической и тепловой тяге;
- услуги инфраструктуры по пассажирским перевозкам при электрической, тепловой, электропоездам и дизель-поездам.

Основными различиями в технологии осуществления услуг инфраструктуры в грузовом и пассажирском движении являются различия в скоростных режимах передвижения, а также в весе грузового и пассажирского составов, что оказывает влияние на степень износа железнодорожного пути, а следовательно, и на себестоимость оказываемой услуги. Наличие указанных различий позволяет утверждать, что себестоимость услуг инфраструктуры будет различной для грузового и пассажирского движения и требует индивидуального методического подхода к их расчетам. Порядок распределения расходов и калькулирования себестоимости в предложенной методике соответствует ситуации, сложившейся в железнодорожном комплексе страны в настоящее время:

- Белорусская железная дорога является пока единственным перевозчиком в железнодорожном сообщении и совмещает в себе функции перевозчика и оператора услуг инфраструктуры;
- для целей управления и тарифообразования пока требуется информация о себестоимости перевозок, но также появляется потребность в информации о величине себестоимости услуг инфраструктуры;
- учтено, что себестоимость услуг инфраструктуры – это часть себестоимости перевозок.

Применение предложенной методики калькулирования себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта позволит использовать полученную информацию для целей формирования и обоснования тарифов, а также для принятия эффективных управленческих решений.

#### **Список цитированных источников**

1. Гизатуллина, В.Г. Методические подходы к формированию расходов и себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта: [монография] / В.Г. Гизатуллина, Н.В. Здановская. – Гомель: БелГУТ, 2014. – 233с.
2. Соглашение по ЕЭП

**УДК 657.0/5**

**Дягилева А.В.**

**Витебский государственный технологический университет, г. Витебск**

**Научный руководитель: к.т.н., доцент Касаева Т.В.**

### **АНАЛИЗ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ ПРИБЫЛИ ДЕНЕЖНЫМ ПОТОКОМ**

В условиях рыночной экономики прибыль рассматривается как важнейшая цель деятельности организации. Однако получение прибыли еще не свидетельствует о том, что организация функционирует успешно. Так, при наличии прибыли могут отсутствовать денежные средства, в результате чего организация не сможет расплатиться по своим обязательствам и продолжить деятельность. Таким образом, результативность деятельности организации характеризуется наличием денежных средств, т.е. чистым денежным потоком.

Денежный поток организации представляет собой совокупность распределенных во времени поступлений и выплат денежных средств, генерируемых его хозяйственной деятельностью.

Одним из важнейших признаков грамотного управления организацией является не только получение достаточной прибыли, как уже было сказано ранее, но и предотвращение нехватки денежных средств. Поэтому необходимо контролировать движение денежных потоков организации, проводить анализ движения денежных средств.

Управление денежными потоками организации неразрывно связано со стратегией самофинансирования, поскольку предполагает выявление взаимосвязи между потоками денежных средств и прибылью организации.

Учитывая вышеизложенное, предлагается методика анализа, целью которой является сопоставление доходов, расходов и денежных потоков по направлениям деятельности (таблица 1).