

Источники

1. Бояркина, А. В. К вопросу о дипломатии Великой державы с китайской спецификой в «новую эпоху» / А. В. Бояркина // *Crede Experto*: транспорт, общество, образование, язык. — 2022. — № 10. — С. 129–141.
2. Эксперт заявил, что Глобальный Юг в G20 укрепился благодаря БРИКС [Электронный ресурс] // ТАСС. — Режим доступа: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/18717437>. — Дата доступа: 24.09.2023.
3. Яколев, П. П. Глобальный Юг: концептуальные подходы и социально-экономические процессы / П. П. Яколев // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. — 2021. — № 2. — С. 6–27.
4. BRICS and the Emerging New World Order [Electronic resource] // *Speigel International*. — Mode of access: <https://www.spiegel.de/international/world/brics-and-the-emerging-new-world-order-hypocrisy-is-fairly-evenly-distributed-in-the-north-and-the-south-a-bb573418-866d-4cfl-817c-de89f690685a>. — Date of access: 24.09.2023.
5. Fears Grow of New Cold War Between U.S. and China [Electronic resource] // *Speigel International*. — Mode of access: <https://www.spiegel.de/international/world/superpower-posturing-fears-grow-of-new-cold-war-between-u-s-and-china-a-bab7bfl-d-6d34-4555-ba34-ddc70d922382>. — Date of access: 24.09.2023.
6. Gardner, H. *NATO Expansion and US Strategy in Asia: Surmounting the Global Crisis* / H. Gardner. — Palgrave Macmillan, 2013. — 283 p.
7. Number of new interventions per year [Electronic resource] // *Global trade alert*. — Mode of access: https://www.globaltradealert.org/country/all/affected-jurisdictions_42/period-from_20090101/period-to_20230924/day-to_0924. — Date of access: 24.09.2023.
8. Tingyan, Z. *All under Heaven: The Tianxia System for a Possible World Order* / Z. Tingyan. — University of California Press, 2021. — 332 p.
9. Total number of implemented interventions since november 2008 [Electronic resource] // *Global trade alert*. — Mode of access: https://www.globaltradealert.org/global_dynamics/area_all/day-to_0924. — Date of access: 24.09.2023.
10. The Dollar: The World's Reserve Currency [Electronic resource] // *Council on foreign relations*. — Mode of access: <https://www.cfr.org/backgroundunder/dollar-worlds-reserve-currency>. — Date of access: 24.09.2023.
11. U.S. dollar share of global FX reserves rises in Q2; euro share slips -IMF data [Electronic resource] // *Reuters*. — Mode of access: <https://www.reuters.com/markets/europe/us-dollar-share-global-fx-reserves-rises-q2-euro-share-slips-imf-data-2022-09-30/>. — Date of access: 24.09.2023.

М. С. Зайцева

Научный руководитель — кандидат экономических наук Н. Ф. Горбач

УВЕЛИЧЕНИЕ ВЫРУЧКИ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ КАК РЕЗЕРВ ПОВЫШЕНИЯ ПРИБЫЛИ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

В статье исследована методика расчета резервов увеличения доходов от перевозки грузов автомобильным транспортом в республиканском и международном сообщении.

Главным источником формирования валового дохода любого предприятия является выручка от реализации продукции, работ, услуг.

Транспортные организации могут получать выручку:

- от внутренних и международных пассажирских перевозок;
- внутренних и международных грузовых перевозок;
- транспортно-экспедиционных услуг;
- выполнения погрузочно-разгрузочных работ;
- оказания услуг на хранение груза;
- предоставления автомобилей для обслуживания юридических и физических лиц;
- сдачи в аренду автомобилей.

Актуальность данного исследования заключается в том, что в настоящее время пристальное внимание уделяется расчетам резервов увеличения доходов. Исследование проводилось на фактических материалах транспортной организации Республики Беларусь, оказывающей перевозки грузов автомобильным транспортом на территории Республики Беларусь и Российской Федерации, что является ее основным видом деятельности.

Расчет доходов от перевозок (B) производится на основании плана перевозок и действующих договорных тарифов путем умножения тарифа (C) на объем перевозок (V_{op}). Общий объем доходов определяется как сумма доходов от перевозок и доходов от выполнения транспортно-экспедиционных работ, погрузочно-разгрузочных операций и прочих работ и услуг.

В исследуемой транспортной организации невозможно исчислить объем оказанных услуг и цену, поскольку цена на каждую поездку договорная.

Так, например, была осуществлена перевозка груза по маршруту а.г. Гатово (Республика Беларусь) — с. Верхнерусское (Российская Федерация), на расстояние 3340 км, вес перевезенного груза — до 20 т, объем — до 90 м³; стоимость данной перевозки составила 93 тыс. рос. руб., а следующая грузоперевозка по маршруту а.г. Михановичи, Минский р-н (Республика Беларусь) – п. Красносельский, Гродненская обл. (Республика Беларусь), на расстояние 590 км, вес перевезенного груза — в пределах 22 т; стоимость перевозки составила 500 бел. руб.

Но рассмотрим ситуацию, в которой возьмем реальный грузооборот организации за год и выручку от реализации транспортных услуг за тот же период, и рассчитаем среднюю цену за 1 т·км. На основе полученных данных проведем последующие расчеты (см. таблицу).

Исходные данные для проведения факторного анализа выручки от реализации транспортных услуг и подсчета резервов ее увеличения

Показатели	Прошлый период	Отчетный период	Отклонение
Выручка от реализации транспортных услуг, руб.	355 462,85	328 172,39	-27 290,46
Грузооборот, тыс. т·км	3046,5	2664,7	-381,8
Средняя цена за 1 т·км, руб.	0,116679≈0,12	0,123155≈0,12	+ 0,006476≈0,01

На изменение выручки от реализации транспортных услуг оказывают влияние два фактора: объем грузооборота и средняя цена за 1 т·км.

Факторный анализ с помощью цепных подстановок показал, что выручка от реализации услуг по сравнению с прошлым годом сократилась на 27 290,46 руб., в том числе за счет изменения:

- грузооборота — сократилась на 44 548,32 руб.,
- средней цены за 1 т·км — увеличилась на 17 257,86 руб.

Для подсчета резервов будет использован способ прямого счета, который применяется для подсчета резервов экстенсивного характера, когда известна величина дополнительного привлечения или величина безусловных потерь ресурсов.

За анализируемый период объем грузооборота сократился на 381,8 тыс. т·км. Резерв увеличения выручки от реализации транспортных услуг за счет увеличения грузооборота составит:

$$P\uparrow V(V_{\text{то}}) = 381,8 \cdot 1000 \cdot 0,123155 = 47\,020,58 \text{ руб.}$$

Далее проанализируем цену на конкретный вид перевозок. Необходимо также учесть, что во всех примерах в стоимость 1 т·км заложены налоги и прибыль организации.

Первая — грузоперевозка по маршруту а.г. Михановичи, Минский р-н (Республика Беларусь) — п. Красносельский, Гродненская обл. (Республика Беларусь), на расстояние 590 км, вес перевезенного груза — в пределах 22 т; стоимость перевозки составила 500 руб. с учетом НДС по ставке 20 %.

Цена 1 т·км равняется: $(500 - 500 \cdot 20 : 120) : 590 = 0,71$ руб.

Вторая перевозка груза была осуществлена по маршруту а.г. Луговая Слобода (Республика Беларусь) — г. Ставрополь (Российская Федерация), на расстояние 4700 км (суммарно в две стороны), вес груза с учетом упаковки — до 20 т, стоимость поездки составила — 110 тыс. рос. руб., ставка НДС при оказании услуг на экспорт 0 %.

Цена 1 т·км в данной перевозке составила: $110\,000 : 4700 = 23,40$ рос. руб., что по курсу равняется 0,81 бел. руб.

Таким образом, для увеличения выручки необходимо увеличить цену за 1 т·км республиканских перевозок.

Увеличить объем грузооборота можно путем увеличения производственных мощностей организации:

- приобретение новых грузовых автомобилей,
- наем дополнительных сотрудников (водителей).

Реализация предложенных мероприятий позволит увеличить:

- выручку от реализации транспортных услуг;
- прибыль от реализации транспортных услуг;
- чистую прибыль;
- рентабельность продаж.

Источники

1. Басовский, Л. Е. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности : учеб. пособие / Л. Е. Басовский, Е. Н. Басовская. — М. : Инфра-М, 2017. — 334 с.

2. Савицкая, Г. В. Анализ хозяйственной деятельности : учеб. пособие / Г. В. Савицкая. — 6-е изд., испр. и доп. — М. : Инфра-М, 2020. — 376 с.

3. Савицкая, Г. В. Комплексный анализ хозяйственной деятельности предприятия : учебник / Г. В. Савицкая. — 7-е изд., перераб. и доп. — М. : Инфра-М, 2018. — 607 с.

О. А. Замушинская

Научный руководитель — кандидат экономических наук К. А. Марусева

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

В статье анализируются значимость и эффективность внешней торговли в Республике Беларусь, проводятся расчеты, свидетельствующие о соответствующем уровне развития внешнеторговых операций, рассматриваются текущие и возможные направления географии внешней торговли Республики Беларусь.

В современных условиях внешняя торговля является важной составляющей функционирования и развития каждой отдельной страны и мира в целом, так как ни одно государство не способно развиваться без построения эффективной системы хозяйственных связей с экономиками других стран в условиях протекания глобализационных процессов.

Цель данной работы — с помощью расчетных методов проанализировать эффективность проведения внешнеэкономической политики Республики Беларусь на базе плановых и фактических показателей доходов консолидированного бюджета от внешнеэкономической деятельности. Данный инструмент оценки эффективности непосредственно отражает эффективность или неэффективность внешней торговли. В связи с многообразием показателей внешней торговли для определения ее эффективности предлагаем использовать следующие модели (формула (1)):

$$E = 1 - \sqrt{\frac{Z_1^2 + Z_2^2 + \dots + Z_n^2}{n}},$$

где E — индекс эффективности внешней торговли; Z — показатель отклонения фактических значений целевого показателя внешней торговли от его плановых значений (рассчитывается для каждого целевого показателя по формуле (2)), n — количество целевых показателей внешней торговли.

$$Z = \frac{F - P}{(P, \beta)},$$

где F — фактическое значение целевого показателя внешней торговли, %; P — плановое значение целевого показателя внешней торговли, %; β — минимальное значение целевого показателя P, определяемое точностью измерения, %.