

- разработка экологически безопасных, ресурсосберегающих технологий, технологических комплексов, сельскохозяйственных машин и оборудования для производства, переработки и хранения сельскохозяйственной продукции на основе воспроизводства почвенного плодородия, создания новых конкурентоспособных и импортозамещающих сортов растений, пород животных, удобрений, производства новых продуктов питания с соблюдением международных экологических стандартов;

- создание новых производственных структур в машиностроении с большой экономической мощью и инновационным вектором развития в процессе реформирования государственной собственности;

- привлечение иностранных инвестиций, создание совместных экспортно-ориентированных предприятий по освоению продукции максимального систематического импорта, и т.д.

Целевые поступления из инновационного фонда являются объектом бухгалтерского учета и должны быть идентифицированы в системе счетов таким образом, чтобы было обеспечено формирование достоверной информации для ее представления в бухгалтерской отчетности. Такая информация по целевому использованию выделенных средств находится под контролем внешних кредиторов в лице Министерства сельского хозяйства и продовольствия и должна быть объектом учета и контроля получателя — самой организации.

Данные концептуальные положения должны быть реализованы для достижения главной стратегической цели инновационного развития — повышение конкурентоспособности отечественной продукции на мировых рынках.

*С.О. Лебедева, канд. экон. наук, доцент  
БГЭУ (Минск)*

## **УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ CVP-АНАЛИЗА**

Система эффективного управления финансовыми результатами (CVP) — одна из ключевых подсистем управления государственным объединением «Белорусская железная дорога», обеспечивающая поддержание финансовой устойчивости железнодорожного транспорта.

CVP-анализ как метод управления финансовыми результатами получает признание и используется во многих отраслях национальной экономики, поскольку позволяет достаточно точно определить:

- влияние факторов на изменение суммы прибыли (и на этой основе управлять процессом формирования и прогнозирования ее величины);

- критический уровень объема продаж (порог рентабельности), постоянных затрат, цены при заданной величине соответствующих факторов;

- необходимый объем продаж для получения заданной величины прибыли.

Полученные данные служат информационной базой для выбора наиболее оптимального варианта управленческих решений, касающихся изменения производственной мощности (пропускной способности железной дороги), ассортимента перевозок, ценовой политики, вариантов оборудования, технологии производства и другого с целью минимизации затрат и увеличения прибыли.

Данная методика основана на делении расходов в зависимости от изменения объема деятельности предприятия на переменные (пропорциональные) и постоянные (непропорциональные), а также на использовании категории маржинального дохода. На железнодорожном транспорте эти группы эксплуатационных расходов принято называть зависящими и независящими от размера движения.

Такое распределение расходов применяется не только при расчете влияния изменения объема транспортной продукции на ее себестоимость, но и при определении тарифов на услуги железнодорожного транспорта, в планировании эксплуатационных расходов, а также в других технико-экономических расчетах.

Проблема деления эксплуатационных расходов на зависящие и независящие впервые была поднята в России в 1875 г. И.С. Блюхом, который сделал выводы о связи расходов по эксплуатации с размерами движения. До настоящего времени продолжают глубокие исследования в этой области и белорусскими учеными.

Считаем, что одним из направлений в современных исследованиях должна стать группировка расходов на зависящие и независящие для трех вариантов СVP-анализа: годового, перспективного без развития пропускной способности (основной вариант) и перспективного варианта с учетом развития пропускной способности железных дорог.

С помощью СVP-анализа на железнодорожном транспорте можно прогнозировать изменение прибыли организации в зависимости от изменения объемов перевозок грузов и пассажиров по видам сообщений. Чем ниже удельный вес условно-постоянных расходов в общей сумме, тем заметнее изменение величины прибыли по отношению к темпам изменения доходов. Отсюда возникает необходимость принятия мер к их снижению. Высокий уровень постоянных расходов по содержанию и эксплуатации объектов инфраструктуры перевозочного процесса закономерен — он определяется высокой фондоемкостью услуг инфраструктуры. Однако, несмотря на эти объективные ограничители, по каждому виду деятельности имеются возможности для сокращения условно-постоянной части расходов: за счет существенного сокращения расходов на содержание аппарата управления и других накладных расходов; продажи неиспользуемого оборудования с целью сокращения амортизационных отчислений; широкого использования различных форм лизинга вместо приобретения основных фондов и др.