

«нк» и предоставляет возможность оценить способность организации генерировать денежные средства и ее потребности в них.

Разложение информации в рамках представленных уравнений раскрывает дополнительные возможности в анализе, в частности, в бухгалтерском анализе движения капитала с целью изучения влияния его изменения на элементы важнейших форм бухгалтерской отчетности.

Литература:

1. Панков, Д.А. Бухгалтерский анализ: монография / Д.А. Панков, Ю.Ю. Кухто. – Мн.: Издатель А.Н. Вараксин, 2009. – 224 с.;

2. Панков, Д.А. Бухгалтерский анализ. Теория, методология, методики: пособие / Д.А. Панков, Л.С. Воскресенская. – Мн.: Элайда, 2008.– 120 с.

*С.О. Лебедева, канд. экон. наук, доцент*

*УО «Белорусский государственный экономический университет»  
(Республика Беларусь, Минск)*

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИК УПРАВЛЕНЧЕСКОГО АНАЛИЗА ДОХОДОВ И РАСХОДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Методика и организация управленческого анализа доходов и расходов на железнодорожном транспорте в значительной степени обусловлена действующей методологией учета и анализа, а также организационными, технико-технологическими, экономическими особенностями предприятий железнодорожного комплекса. В настоящее время аналитические процедуры на предприятиях железнодорожного транспорта охватывают ограниченный круг объектов и финансовых показателей устойчивости перевозочного процесса, что не в полной мере позволяет реализовать активную роль анализа в системе современного управления экономикой железных дорог.

Предлагаем комплексную систему формирования и анализа основных групп показателей в системе управленческого анализа деятельности железнодорожного транспорта (перевозок), состоящую из 5 последующих этапов (блоков), каждый из которых

в свою очередь может рассматриваться в качестве самостоятельной и обособленной системы.

Блок 1. Анализ объема и структуры перевозок:

а) включает в себя такие показатели, как грузооборот и пассажирооборот по видам сообщения. Детализация этих показателей осуществляется в разрезе структуры перевозимых грузов, дальности перевозок по типам сообщений, структуры подвижного состава по типам используемых вагонов и по принадлежности к дорогам. В процессе анализа объема пассажирских перевозок должны изучаться структура и динамика пассажирооборота по типам используемых вагонов, категориям перевозочных документов, при этом особое внимание следует уделить объему, структуре и динамике льготных перевозок и факторам, влияющим на среднюю дальность перевозок, населенность вагонов;

б) анализ доходов от основных видов перевозок, в том числе по видам сообщения, а так же в разрезе каждого вида доходных поступлений;

в) анализ доходов конкретных поездов.

Блок 2. Анализ эксплуатационных расходов включает в себя:

а) анализ структуры и динамики расходов по: элементам затрат; укрупненным центрам затрат (отраслевым хозяйствам); центрам ответственности (уровням управления); по технологическим операциям перевозочного процесса; по связи (зависимости) с объемами перевозок;

б) анализ изменения расходов под влиянием качества использования подвижного состава, изменения структуры перевозок по типам тяги;

в) анализ себестоимости продукции. Включает анализ структуры и динамики себестоимости перевозок; анализ себестоимости отдельных видов перевозок по прямым и переменным затратам, анализ косвенных затрат, функционально-стоимостной анализ основных хозяйственных процессов на железнодорожном транспорте.

Блок 3. Анализ безубыточности перевозок. Предусматривает разработку стратегии минимизации рисков транспортной деятельности на основе расчета:

а) критического объема перевозок. Поскольку железнодорожным транспортом осуществляются различные виды перевозок, то для нахождения точки окупаемости необходимо

применять расчеты точки окупаемости в условиях многономенклатурного производства;

б) запаса финансовой прочности;

в) объема перевозок, гарантирующего получение необходимой суммы прибыли;

г) силы операционного рычага. Учитывая высокий уровень постоянных расходов на предприятиях железнодорожного транспорта, данный расчет становится особо актуальным и предусматривает определение альтернативных вариантов перевода части постоянных расходов в разряд переменных для минимизации производственных рисков.

Блок 4. Маржинальный анализ эксплуатационной деятельности. Осуществляется с использованием как одноступенчатого, так и многоступенчатого расчета сумм покрытия постоянных затрат. При многоступенчатом расчете покрытия рекомендуем группировать постоянные расходы на перевозки в зависимости от степени первичности их возникновения по отношению к перевозочному процессу (расходы предприятий перевозчиков и расходы предприятий инфраструктуры), а также учитывать особенности функционально-территориального деления организационной структуры железных дорог.

Блок 5. Анализ прибыли и рентабельности перевозок. Новизна предлагаемой методики анализа прибыли и рентабельности перевозок заключается в предварительной группировке доходов и расходов по перевозкам согласно следующим признакам: этапы перевозочного процесса (начально-конечные и движеньческие операции); используемый подвижной состав (поезда и вагоны своего формирования и иных железных дорог).

По каждому блоку аналитической работы формируется система показателей, которые являются, с одной стороны, результатом данного исследования, т.е. выходной информацией, а с другой стороны, играют роль исходных сведений для другого блока.

Системный подход к анализу основной деятельности железных дорог на основе обобщения и изучения информации об объемах перевозок, а также анализ себестоимости транспортных услуг по широкому перечню показателей во взаимосвязи с объемами транспортной работы и прибыли позволяет давать наиболее объективную основу для принятия управленческих решений. Необходимый эффект достигается в результате понимания, что такие объекты, как доходы и расходы по основной деятельности

железнодорожного транспорта представляют собой необычайно сложную систему элементов, объединенных множеством связей как друг с другом, так и влиянием огромного числа внешних факторов.

Выявление основных факторов и степени их влияния на экономические результаты работы предприятия, возможность моделирования различных экономических ситуаций являются базой для принятия верного управленческого решения. С уверенностью можно утверждать, что в настоящее время создание методик управленческого анализа в качестве системы поддержки принятия решений является необходимой составляющей организации процесса управления доходами и расходами на предприятиях железнодорожного транспорта.

*М.А. Макей, м-р экон. наук*

*УО «Белорусский государственный экономический университет»  
(Республика Беларусь, Минск)*

## **УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ОТЧЕТНОСТИ, ОТРАЖАЮЩЕЙ РЕЗУЛЬТАТЫ АВИАПЕРЕВОЗОК НА УСЛОВИЯХ ЛИЗИНГА**

Для оценки эффективности конкретных лизинговых сделок и всей лизинговой деятельности в целом менеджменту авиакомпании необходимо располагать информацией, которая бы отражала ход фактического осуществления лизинговых сделок. В настоящее время применяемая система финансового бухгалтерского учета и отчетности в авиакомпании «Белавиа» не предполагает четкого и однозначного выделения той группы хозяйственных операций, которые обусловлены ходом осуществления лизинговых контрактов воздушных судов. Принимая во внимание, что основу бизнес-стратегии развития авиакомпаний Республики Беларусь в настоящее время составляет замена устаревшего, находящегося в собственности авиапарка на более современные воздушные суда, эксплуатируемые на условиях лизинга, то, на наш взгляд, актуальной проблемой является вычленение из общего фактического информационного массива учетно-аналитических данных той его части, которая отражает формирование стоимости активов, обязательств, капитала, доходов и расходов авиакомпании в результате авиаперевозок с использованием предме-