

На повестке дня достаточно остро стоит вопрос повышения инвестиционной привлекательности белорусской экономики, повышения ее международно-го рейтинга. Не последнюю роль в этом играет упрощение налоговой системы. Введение института консолидированных налогоплательщиков может стать важным шагом на пути реформирования национальной налоговой системы и позволит подняться нашей стране в рейтинге Всемирного банка по оценке делового климата. В 2011 году Республика Беларусь занимала в нем 68-е место. При этом, одним из подрейтингов оценки является эффективность системы налогообложения, по данному параметру наша страна находится на 183-м месте. Этот подрейтинг оценивается по трем параметрам: налоговые выплаты, временные затраты и налоговая ставка. Оценка временных затрат, связанных с налогами, по данным 2011 года составляет 798 часов, в развитых странах Организации экономического сотрудничества и развития этот показатель составляет 199 часов, то есть практически в 4 раза меньше. Поэтому сокращение времени, транзакционных издержек, связанных с расчетом налогов и налоговым администрированием, является весьма важным для нашей страны.

Кроме того, рейтинг ведения бизнеса тесно связан с рейтингом конкурентоспособности, который отслеживает Всемирный экономический форум. Беларусь, в отличие от таких стран, как Бельгия, Болгария, Бенин, не входит в рейтинг конкурентоспособности. Связь между этими двумя рейтингами достаточно тесная, коэффициент корреляции составляет 0,79. Это означает, что уменьшение транзакционных издержек, связанных с совершенствованием налогового климата, является очень важным для обеспечения рейтинга конкурентоспособности.

<http://edoc.bseu.by>

*И.А. Летуновская, Е.А. Хартман
(Беларусь, Бобруйск)*

МАРЖИНАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ И ЕГО ВОЗМОЖНОСТИ В УПРАВЛЕНИИ ОРГАНИЗАЦИЕЙ

Для успешного развития экономики любой организации важное значение имеет изучение соотношения «себестоимость проданных товаров, продукции, работ и услуг – объем реализации – прибыль». Анализ взаимосвязи этих показателей, методика проведения которого базируется на категории маржинального дохода и деления производственных затрат на переменные и постоянные, широко применяется в странах с различными рыночными отношениями. Он позволяет менеджеру и бухгалтеру оценить эффективность функционирования производства, обосновать принятие управленческих решений по формированию финансовых результатов.

Часто руководители и владельцы малого бизнеса сталкиваются с проблемой выбора варианта машин и оборудования для осуществления процесса производства или оказания услуг. Рассмотрим возможности маржинального анализа для определения оптимального состава машин при выполнении грузоперевозок.

Владелец фирмы имеет несколько автомобильных фургонов для осуществления перевозок, в том числе 1,5 – тонные, 2,5 – тонные и 5 – тонные. При осуществлении перевозок внутри города он сталкивается с проблемой, какой фургон использовать при перевозке?

Для применения методики маржинального анализа в выборе варианта машин необходимо иметь следующую информацию, представленную данными таблицы.

Таблица. Данные о затратах на содержание 1 фургона за месяц

Грузоподъемность фургона, т.	Постоянные затраты, тыс. р.	Переменные затраты на 1 т/ км, тыс. р.
1,5	220,5	7,84
2,5	245,8	5,21
5,0	580,7	3,56

Для того, чтобы определить, какой грузоподъемности следует использовать тот или иной автофургон, необходимо определить безубыточный объем перевозок в т/ км, при котором затраты для двух видов машин будут одинаковыми.

Определим затраты для автофургонов, приняв пробег автомобиля за x .

Для автофургонов:

- грузоподъемностью 1,5 т затраты составят: $Z_{1,5} = 220,5 + 7,84x$;

- грузоподъемностью 2,5 т: $Z_{2,5} = 245,8 + 5,21x$;

- грузоподъемностью 5 т: $Z_5 = 580,7 + 3,56x$;

Чтобы найти безубыточный объем перевозки в т/км для 2-х вариантов автофургонов, затраты по одному из них приравняем к затратам другого. Так, безубыточный объем перевозок для 1,5 и 2,5 – тонных фургонов найдем из уравнения:

$$220,5 + 7,84x = 245,8 + 5,21x$$

$$x = \frac{25,3}{2,63} = 9,62 \text{ т/ км}$$

Теперь тоже определим для 2,5 и 5 – тонных фургонов.

$$245,8 + 5,21x = 580,7 + 3,56x$$

$$x = \frac{334,9}{1,65} = 202,97 \text{ т/ км}$$

Таким образом, при грузообороте до 9,62 т/км выгоднее использовать 1,5-тонные автофургоны, свыше данного показателя до 202,97 т/км – следует использовать 2,5-тонные, при большем грузообороте – 5-тонные фургоны.

В том случае, если был выбран не рациональный вариант использования фургонов при грузоперевозках, то с помощью маржинального анализа можно

определить и потери фирмы. К примеру, при осуществлении грузоперевозки в объеме 150 т/км был выбран 5 – тонный фургон. Потери при этом составят:

$$(580,7 + 3,56 \cdot 150) - (245,8 + 5,21 \cdot 150) = 87,4 \text{ тыс. р.}$$

Таким образом, применение маржинального анализа позволяет выбрать оптимальный вариант управленческого решения и является одним из путей снижения затрат и увеличения прибыли.

О.В. Липатова
(Беларусь, Гомель)

РАЗВИТИЕ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ УЧЕТА И АНАЛИЗА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Теория и методология учета и анализа затрат на железной дороге складывались постепенно, проходя сложные, противоречивые этапы развития, обусловленные спецификой хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

На этапе массового производства, железная дорога ставила перед собой иные цели в развитии методов учета и анализа затрат, так как практически не участвуя в конкурентной борьбе, в связи с ростом предпринимательской активности и расширением рынков поставщиков и потребителей, стала монополистом на рынке транспортных услуг. Кроме того, имея территориальную разобщенность предприятий железной дороги, учет и анализ затрат по местам их возникновения являлся само собой разумеющимся, не имеющим альтернативы.

На этапе массового потребления акценты в эволюционном развитии сместились с области учета затрат на процесс калькулирования себестоимости перевозок, анализа и прогнозирования величины затрат в краткосрочной и долгосрочной перспективе. основополагающим моментом на данном этапе, оставался вопрос обоснования зависимости расходов от величины различных измерителей, но только для целей планирования, прогнозирования величины затрат и калькулирования себестоимости.

В постиндустриальный период на железной дороге происходит развитие методов учета затрат и калькулирования себестоимости уже не только перевозок, но и производства продукции (работ, услуг), не связанных с перевозочным процессом, так как предприятия железной дороги начинают осуществлять и другие виды деятельности для удовлетворения потребностей сторонних потребителей. Впервые в этот период появляется необходимость совершенствования учета затрат в разрезе осуществляемых видов деятельности, которая не получает должной реализации в связи с незначительной долей продукции (работ, услуг), не связанных с перевозочным процессом. Поэтому и на данном этапе одним из ключевых моментов остается развитие методологии и практики изучения поведения затрат в зависимости от объемных показателей.