

УДК 330.147

**ключевые слова:** транспортная система, железнодорожный транспорт, инвестиции, отраслевые предприятия, планирование

*В. И. Сидоренко, Ю. Н. Гольская*

## **ПРОБЛЕМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЗАТРАТ ОТРАСЛЕВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА**

*Отмечены особенности распределения расходов отраслевого предприятия на инвестиции и капитальный ремонт. В статье предлагается оптимизация планирования затрат отраслевого предприятия на основе фактических расходов предыдущего периода с учетом распределения объемов работ на капитальный ремонт и инвестиции.*

В настоящее время финансовый кризис, охвативший весь мир в 2008–2009 гг. и охватившийся на российской экономике, по заявлениям Правительства РФ, завершен [4], а по мнению экспертов – продолжает свое негативное воздействие на отдельные отрасли экономики России. При этом некоторые специалисты полагают, что у этого мирового кризиса структурный характер, а значит процессы и вхождения, и выхода из кризиса будут очень долгими [3, с. 11].

В этих условиях возникает актуальность создания такой системы финансирования, которая могла бы эффективно преодолеть сложив-

шиеся кризисные условия и дать новый толчок развитию ОАО «РЖД».

Инвестиционные программы естественных монополий (в том числе железнодорожный транспорт) на 2010–2012 гг. и объемы их финансирования пересмотрены в сторону снижения по сравнению с первоначальными планами [2]. Это связано с сокращением потенциального спроса основных потребителей, а также со снижением темпов роста инвестиционных затрат вследствие более низкой динамики цен в капитальном строительстве, особенно на используемые в строительстве материальные ресурсы, по сравнению с предусматриваемыми ранее.

Осуществление деятельности железнодорожных предприятий должно реализовываться на основе следующих принципов:

- оптимизация операционных расходов субъектов естественных монополий;
- сокращение стоимости инвестиционных проектов и отказ от ряда проектов, реализация которых в текущих условиях нецелесообразна;

— повышение эффективности экономики.

Оптимизация расходов в период кризиса приобретает все большую актуальность.

Согласно «Номенклатуре доходов и расходов по видам деятельности ОАО «РЖД» от 11.03.2009 г., все затраты предприятий железнодорожного транспорта делятся по видам деятельности: реконструкция (ст. 8522) и капитальный ремонт (ст. 2110 и 2111).

Структурной единицей железнодорожного транспорта выбрана путевая машинная станция ВСЖД.

Конечной целью работы путевой машинной станции является выполнение различных видов капитального ремонта верхнего строения пути за счет эксплуатационных расходов (ст. 2110, 2111) и реконструкции пути за счет инвестиций (ст. 8522), согласно «Временному положению о

проведении реконструкции верхнего строения пути, комплексной реконструкции железнодорожного пути и комплексной реконструкции железнодорожной инфраструктуры» № 1080р от 08.06.2007 г.

Первоначально невозможно разделить расходы путевой машинной станции между этими видами деятельности, так как объемы работ совершают одни и те же машины, механизмы и рабочие (монтеры пути, машинисты).

В целом распределение расходов путевой машинной станции можно представить в два этапа (рис. 1):

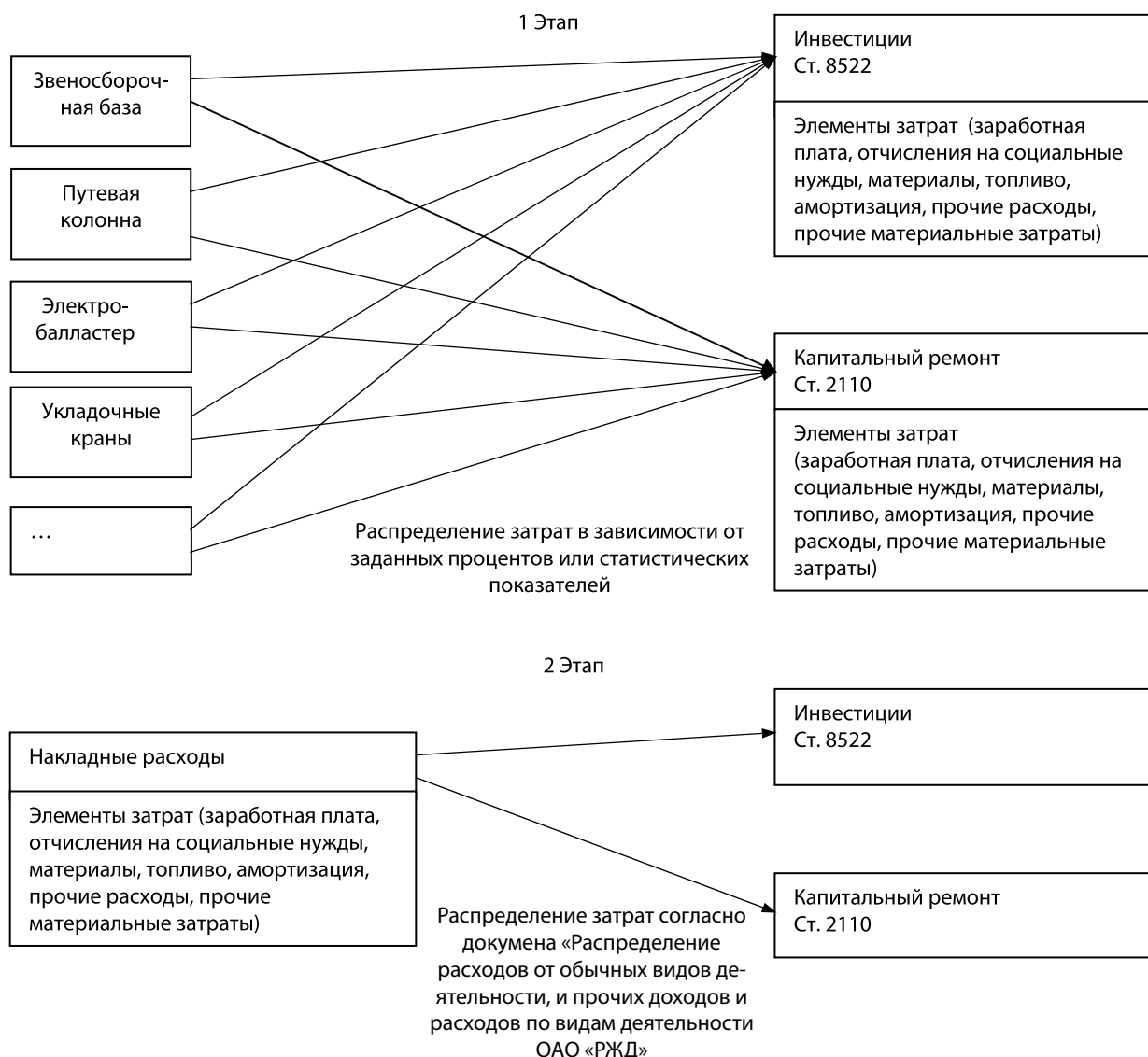
- 1) этап распределения прямых расходов;
- 2) этап распределения накладных расходов.

Для выполнения комплекса работ по капитальному ремонту и реконструкции пути необходимо планировать затраты путевой машин-

Таблица 1

**Расчет плановой калькуляции стоимости 1 км капитального ремонта пути на новых материалах с глубокой очисткой щебеночного балласта на 2010 г. по ВСЖД**

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Потребность МВСП на 1 км	Ст-ть материалов (1 т, шт)	Плановая ст-ть на 2010 г., тыс. руб., всего
	Трудозатраты	чел/дни			655
1	ФОТ монтеров пути всего: в том числе	тыс. руб.		0	782
	Тариф				277
	премия 40 %				111
	выслуга лет				0
	районные надбавки 70%				271
	дополнительная з/плата 44,4 % от тарифа				123
	Надбавки за особо сложные условия труда				0
2	Стоимость машин и механизмов (без ФОТ машинистов)	тыс. руб.			818
3	ФОТ машинистов	тыс. руб.		0	363
	Тариф				128
	премия 40 %				51
	Выслуга лет				0
	районные надбавки 70%				126
	дополнительная з/плата 44,4 % от тарифа				57
4	Стоимость материалов в том числе:	тыс. руб.			7041
	Рельсы Р-65 (НЭ)	тн.	129,76	16 228	2106
	Шпалы ШП (Горный)	шт.	1872	915	1713
	Прокладки КБ	тн.	26,21	17 649	463
	...				
	Итого материалов				6275
	Ж/д. тариф	тыс. руб.			766
	Итого прямых затрат	тыс. руб.			9003
5	Накладные расходы	тыс. руб.			673
6	Прочие расходы	тыс. руб.			544
	Итого по финансированию:				10221
	съем с/г МВСП				1212,0
	<b>Итого по расходам</b>				<b>9009,0</b>



**Рис. 1.** Распределение расходов путевой машинной станции на капитальный ремонт и инвестиции

ной станции. Планирование осуществляется по всем элементам затрат (зарплата, отчисления на социальные нужды, материалы, топливо, электроэнергия, амортизационные отчисления, прочие расходы, прочие материальные затраты) исходя из объема работ.

Планирование проводится отдельно по капитальному ремонту и реконструкции пути.

На капитальный ремонт пути планирование осуществляется на основе расчета плановой калькуляции стоимости 1 км капитального ремонта пути на определенный вид ремонта (табл. 1).

Такое планирование осуществляется на каждый вид ремонта.

В процессе реализации плана расходов возникает проблема несовпадения запланированных сумм на удельные накладные затраты на капитальный ремонт и реконструкцию и сумм

на удельные накладные затраты, фактически израсходованных на капитальный ремонт и реконструкцию.

Планирование расходов производится в соответствии с утвержденным Положением о департаменте планирования и бюджетирования открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Процесс и последовательность разработки планов установлены Положением, согласно которому планирование удельных накладных расходов осуществляется по элементам затрат в соответствии с фактически освоенной суммой за прошлый год [1]. При планировании удельных накладных расходов не учитывается запланированный объем выполняемых работ по капитальному ремонту и реконструкции.

Представим применяемую в Дирекции по ремонту пути ВСЖД методику распределения

Таблица 2  
Выполнение ремонтно-путевых работ  
за 2009 г. и план на 2010 г.

Наименование работ	Объем работ			
	факт 2009 г.		план 2010 г.	
	км	%	км	%
Реконструкция	615	48,0	328	34,0
Капитальный ремонт	671	52,0	639	66,0
Всего по видам ремонта	1286	100,0	967	100,0

и планирования одного из видов накладных расходов – командировочных расходов путевой машинной станции. В 2009 г. на командировочные расходы использована сумма 1000 тыс. руб. При этом распределение накладных расходов на реконструкцию и модернизацию осуществляется в соответствии с объемом, проделанным по этим видам работ (табл. 2).

Таким образом, сумма, выделенная на командировочные расходы в 2009 г., распределится по проценту распределения на реконструкцию и капитальный ремонт (табл. 3). Определим на-

кладные расходы на 1 приведенный километр пути (удельные расходы):

$$\text{Удельные}_\text{расходы} = \frac{\text{Всего}_\text{затраты}}{\text{Объем}_\text{работ}} \quad (1)$$

На 2010 г. накладные расходы на 1 приведенный км планируются исходя из суммы накладных расходов на 1 приведенный км в 2009 г.

На 2010 г. командировочные расходы составляют 1000 тыс. руб., их распределение будет проходить в соответствии с объемом работ на инвестиции и капитальный ремонт (табл. 4).

Из таблицы видно, что при фактическом распределении накладных расходов на виды работ получено 1037 руб. на 1 приведенный км пути на реконструкцию и 1032 руб. на 1 приведенный км пути на капитальный ремонт. Запланированные накладные расходы составляют 780 руб. и 775 руб. соответственно. Различие в суммах фактических накладных расходов от запланированных связано с тем, что планирование производится на основании фактических затрат прошлого года без учета объема выполненной работы по видам деятельности.

Таблица 3

Распределение командировочных затрат по видам работ в 2009 г.

Вид работ	Общая сумма	Факт на 2009 г. на 1 приведенный км пути	План на 2010 г. на 1 приведенный км пути
Реконструкция (48%)	480 тыс. руб.	$\frac{480000}{615} = 780$ руб.	780 руб.
Капитальный ремонт (52%)	520 тыс. руб.	$\frac{520000}{671} = 775$ руб.	775 руб.

Таблица 4

Планирование командировочных затрат по видам работ в 2010 г.

Вид работ	Общая сумма	Факт на 2009 г. на 1 приведенный км пути	План на 2010 г. на 1 приведенный км пути
Реконструкция (34%)	340 тыс. руб.	$\frac{340000}{328} = 1037$ руб.	780 руб.
Капитальный ремонт (66%)	660 тыс. руб.	$\frac{660000}{639} = 1032$ руб.	775 руб.

Таблица 5

Сравнительная характеристика методики планирования затрат на капитальный ремонт и реконструкцию пути путевой машинной станции

Методика, действующая в Дирекции по ремонту пути	Предлагаемая методика
Планирование накладных расходов на 1 приведенного км пути на основе факта прошлого года	Производить планирование накладных расходов на 1 км приведенного пути на основе фактических затрат прошлого года с учетом распределения объемов работ на капитальный ремонт и реконструкцию
Недостатки: — недостаток (превышение) сумм для покрытия удельных накладных расходов; — в случае недостатка суммы поиск путей увеличения суммы удельных накладных расходов за счет других элементов затрат;	Преимущества: — запланированная сумма удельных накладных расходов соответствует фактической сумме, что позволяет сокращать трудозатраты специалистов и руководящего состава Дирекции по ремонту пути. В условиях кризиса не осуществлять поиски дополнительных недостающих сумм

В процессе реализации плана расходов возникает проблема несовпадения запланированных сумм на удельные накладные затраты на капитальный ремонт и реконструкцию и сумм на удельные накладные затраты фактически расходованных на капитальный ремонт и реконструкцию.

Проведем сравнение действующей методики планирования удельных накладных расходов и предлагаемой методики планирования удельных накладных расходов исходя их объемов работ проводимых на реконструкцию и капитальный ремонт (табл. 5).

На основе изучения распределения и планирования затрат путевой машиной станции выявлено, что все затраты для путевой машинной станции делятся по видам деятельности: реконструкция (ст. 8522) и капитальный ремонт (ст. 2110 и 2111). Планирование удельных накладных расходов следует осуществлять из фактических затрат прошлого года с учетом разделения удельных накладных затрат на капитальный ремонт и реконструкцию.

Преимуществом предлагаемой методики является то, что запланированная сумма удель-

ных накладных расходов соответствует фактической сумме, что позволяет сокращать трудовые затраты специалистов и руководящего состава Дирекции по ремонту пути и не осуществлять поиски дополнительных недостающих сумм.

### Список литературы

1. Положение о департаменте планирования и бюджетирования открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Указ Президента ОАО «РЖД» от 16.03.2006 № 385. [Электронный ресурс]: URL: [http://www.innovbusiness.ru/pravo/DocumShow\\_DocumID\\_132136.html](http://www.innovbusiness.ru/pravo/DocumShow_DocumID_132136.html) (дата обращения: 16.03.2006).
2. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов (Прогноз Минэкономразвития России от 21.08.2009). [Электронный ресурс]. URL: <http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib/mert/welcome/economy/macroeconomy/administmanagementdirect/doc1219319991073> (дата обращения 21.08.2009).
3. Хазин М. Все еще впереди? // Эхо планеты. 2009. № 34. с. 11-13.
4. Шохина Е. Кризис позади // Эксперт «Online». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.expert.ru/articles/2009/09/29/krizis/> (дата обращения: 29.09.2009).