

# КОНТРОЛЬ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ТРАНСПОРТА

*Писарева А.С. – студент, Белорусский государственный университет транспорта*

*Кравченко А.В. – магистр экономических наук, старший преподаватель кафедры «Учетные системы и технологии бизнес-менеджмента»; Белорусский государственный университет транспорта*

## Аннотация

В статье раскрывается сущность и значение материальных ценностей через их классификацию и формирование аналитического учета, а также рассматривается контроль как возможность достичь полного и своевременного обеспечения предприятия всеми видами необходимых затрат, в частности топливом и материалами, которые выступают обязательным условием организации производства.

Любое предприятие в своей деятельности основывается на потреблении материальных ресурсов, при этом являющиеся одной из статей формирования себестоимости продукции, что говорит об непосредственной взаимосвязи с конечным результатом деятельности. И для того, чтобы способствовать непрерывному производству продукции, оказанию услуг и выполнению работ необходимо иметь на предприятии совокупность материально-вещественных благ.

В обеспечении рациональной организации системы учета, контроля и анализа за материальными ресурсами нужна их четкая классификация (табл. 1).

Табл. 1

Классификация материальных ресурсов

<i>Критерий</i>	<i>Типы материалов и сырья</i>
Целевое назначение	– специализированные (ресурсы, которые направлены на изготовление конкретного вида продукции); – общие (ресурсы для производства всей номенклатуры готовой продукции).
Использование в производственном цикле	– готовая продукция; – незавершенное производство; – материальные запасы.
Особенности происхождения	– первичные; – вторичные.

Значимость для производственного процесса	<ul style="list-style-type: none"> <li>– незаменимые (обязательное наличие, и замена невозможна или приводит к существенному снижению качества готовой продукции);</li> <li>– заменимые (возможна замена аналогами без изменения качества продукции).</li> </ul>
Потребление в процессе производства	<ul style="list-style-type: none"> <li>– накопительные (формирование запасов ресурсов, предназначенные для обеспечения ритмичного производства, или в случае ожидаемого повышения цен на ресурсы);</li> <li>– текущие (необходимы для обеспечения текущих производственных нужд).</li> </ul>
Предложение (наличие)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– дефицитные (при закупке (использовании) которых спрос (потребность) превышает предложение (имеется остаток));</li> <li>– избыточные (при закупке или использовании ресурсов наблюдается избыточное предложение (имеется остаток, превышающий текущую потребность);</li> <li>– стабильные (спрос (потребность) соответствует предложению (остатку).</li> </ul>
Прочие характеристики	<ul style="list-style-type: none"> <li>– отходы (обрубки, обрезки, стружка и т.п.)</li> <li>– изношенные (утильная резина и изношенные шины и т.п.)</li> <li>– неподлежащие использованию (металлолом, утильсырье)</li> </ul>

Представленная классификация материально-технических ресурсов не является исчерпывающей, однако может облегчить, например, выбор транспортных средств для их доставки (автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный, специализированный транспорт) в зависимости от грузов (их габаритов, веса, агрегатного состояния), также позволит конструкторам и строителям учитывать при строительстве складских комплексов и терминалов особенности складываемых и накапливаемых материально-технических ресурсов (сыпучие, жидкие, газообразные и другие продукты) и т. д. [3].

Для непрерывной работы предприятия, нужно целиком удовлетворить потребность в материальных ресурсах источниками покрытия. Ритмичная и бесперебойная работа предприятия должна обеспечиваться своевременным поступлением необходимых ресурсов из соответствующих источников, как внешних, так и внутренних:

- внутренние: уменьшение отходов производства, собственное изготовление материалов, использование вторичного сырья, экономия материальных ресурсов с помощью внедрения в производство достижений научно-технического прогресса;

– внешние: поступление материальных ресурсов от поставщиков в соответствии с договорами.

Классификация по железнодорожному транспорту имеет свои отличия (рис. 1). В силу того, что «производство» продукции транспортом не имеет вещественной формы, а заключается в непосредственном перемещении грузов и пассажиров, то железная дорога не использует сырье и, тем более, не применяет деление материалов на основные и вспомогательные [5].



Рис. 1. Классификация материальных ресурсов на железнодорожном транспорте

Из представленной классификации можно сделать вывод, что группировка материальных ресурсов и их номенклатура на железной дороге значительно отличается от общепринятой в связи со спецификой деятельности. Например, только на железной дороге используются новые рельсы, скрепления, переводные механизмы, имеющие заранее определенное назначение, материалы верхнего строения пути, шпалы, строительные материалы, запасные части для ремонта основных средств, отдельные виды комплектующих изделий.

Рассматривая в целом контроль затрат со стороны руководства, то следует сказать, что он направлен на поиск лучших и более экономичных способов выполнения каждой операции. Контроль затрат – это просто предотвращение отходов в существующей среде. Эта среда состоит из согласованных методов

работы, для которых были разработаны стандарты, также в центре внимания находятся затраты, их виды, места возникновения и принципы учета и управления ими.

Например, для достижения определенного результата в работе предприятия применяют контроллинг, как направление деятельности, которое поддерживает и координирует процессы планирования производства, в том числе обеспечении контроля затрат. Точно построенная система контроллинга охватывает все направления деятельности организации, позволяет осуществлять координацию работы структурных подразделений, предвидеть возможные проблемы и осуществлять превентивные меры по их недопущению, а также способствует обеспечению устойчивости финансового состояния предприятия [4].

Управление затратами предприятия является одним из основных элементов в построении системы контроллинга и вдобавок не может заключаться в простом уменьшении затрат. Используя данный вид контроля, можно найти наилучшие решения для принятия соответствующих шагов в достижении определенного уровня дохода, в оценке результатов деятельности и, в случае необходимости, принятии соответствующих мер. В процессе управления осуществляется планирование и установление уровня затрат, перерасчет и контроль затрат, определяются факторы, влияющие на затраты, идентифицируются проблемные области и выполняются необходимые корректировки. Управлением затратами должно начинаться уже на производственной стадии.

Исторически, как одна из крупнейших государственных организаций корпоративного типа, система бухгалтерского учета ГО «БЖД» включала отдельные элементы управленческого учета. В частности, субсчета второго порядка затратных счетов представляли собой трехзначный шифр статьи Номенклатуры расходов с добавлением знака элемента затрат [2].

Вместе с тем, методологической основой системы управленческого учета является отделение счетов по учету затрат от общей системы счетов. То есть, создавая специальный счетный план, используемый управленческим учетом, или выделяя в общем плане специальные разделы, обобщающие счета управленческого учета. Принятая и реализуемая на Белорусской железной дороге с начала 2000-х годов Концепция развития корпоративной информационной системы, исторические предпосылки и отраслевые особенности повлияли на выбор второго пути в развитии системы управленческого учета: создание интегрированной системы учета затрат в рамках ЕК ИСУФР.

С учетом повсеместного внедрения автоматизированной системы учета (модуль ТБУ ЕК ИСУФР) в деятельность структурных подразделений железной дороги и ее увязки с иными модулями программы внутрихозяйственный контроль стал более гибким, мобильным, менее ресурсозатратным для главного бухгалтера, что связано с возросшей возможностью обработки больших объемов данных и автоматической сверки, проводимой системой без участия человека. К примеру, контроль затрат на каждом из этапов: на момент их отражения бухгалтером, при закрытии отчетного периода, составлении контрольных форм отчетности, а также предоставлении в Управление железной дороги для отражения в формате МСФО.

Так, алгоритмы ЕК ИСУФР построены таким образом, что все затраты, разносимые по соответствующим статьям затрат и внутренним заказам, уже имеют связи с отдельными элементами затрат, что исключает их ошибочное разнесение на иные строки. Это позволяет главному бухгалтеру осуществить первоначальный этап внутреннего контроля, связанный с недопущением неверного разнесения затрат.

Определенный технический регламент устанавливает набор циклов распределения, на основании которых происходят распределения затрат на общехозяйственные и общепроизводственные, что сокращает риск допущения ошибки, связанной с человеческим фактором.

После закрытия затрат по отчетному периоду происходит составление отчета по статьям затрат (транзакция ZFI\_ZATRAT), который используется для анализа затрат по дополнительной аналитике к статьям номенклатуры расходов.

Разработанный ЕК ИСУФР модуль СО «Контролинг» по учету, распределению и анализу расходов позволяет автоматизировать процесс распределения затрат по производству и использовать информационные технологии для целей управления затратами в полном объеме.

Данный модуль предусматривал одну функциональную особенность: использование дополнительного (технического) счета бухгалтерского учета. На этот счет попадают все расходы предприятия, независимо от их классификации, согласно первичным документам, распределяя в дальнейшем по соответствующим счетам.

Все затраты, совершаемые организацией, должны предварительно учитываться на счете 32 «Управленческий учет затрат на производство».

Аналитический учет по счету 32 «Управленческий учет затрат на производство» ведется по элементам и строкам формы статистической отчетности

4-ф затраты. По кредиту счета 32 «Управленческий учет затрат на производство» списываются сгруппированные затраты по элементам и статьям в дебет счетов учета затрат 20 «Основное производство», 23 «Вспомогательные производства», 29 «Обслуживающие производства и хозяйства», 44 «Расходы на реализацию». В конце отчетного месяца счет 32 «Управленческий учет затрат на производство» закрывается. Для закрытия создан технический счет 32 АА 999991(9), который определен как счет результата.

В разрезе счета открываются субсчета первого порядка:

32-01 «Расходы на оплату труда»;

32-02 «Отчисления на социальные нужды»;

32-03 «Материалы»;

32-04 «Топливо»;

32-05 «Электроэнергия»;

32-06 «Амортизация основных средств и нематериальных активов»;

32-07 «Прочие затраты».

Компонент СО «Контроллинг» предоставляет в распоряжение функции по планированию и перерасчету затрат на основе различных методов учета затрат [1].

Использование модуля СО «Контроллинг» включает функционал, представленный на рисунке 1.2.



Рис. 2. Функционал модуля СО «Контроллинг»

Система контроллинга, на сегодня, все чаще дополняет систему контроля, и обеспечивает более эффективное управление предприятием в целях долговременного существования ее на рынке. Контроллинг представляет собой инструмент управления за достижением высоких конечных результатов деятельности предприятия. Таким образом, контроль выступает в качестве функции контроллинга. А для обеспечения непрерывного перевозочного процесса и своевременного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках

необходимо соблюдать важнейшее условие: наличие материальных ресурсов в достаточном объеме и структуре.

### **Список используемых источников**

1. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 23 октября 2006 г. N 47 «Об утверждении дополнительного счета бухгалтерского учета, предназначенного для использования организациями, входящими в состав Белорусской железной дороги, и Инструкции по применению дополнительного счета бухгалтерского учета, предназначенного для использования организациями, входящими в состав белорусской железной дороги». 2006. N 8/15322.

2. Гизатуллина В.Г. Бухгалтерский управленческий учет на железнодорожном транспорте: учеб. / В.Г. Гизатуллина, С.Л. Шатров; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. Гомель: БелГУТ, 2022. 361 с.

3. Керимов В.Э. Бухгалтерский управленческий учет: учеб. для бакалавров / В.Э. Керимов. 10-е изд., перераб. М.: Дашков и К, 2019. 399 с

4. Шатров С.Л., Экономический контроль на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / С.Л. Шатров, В. Г. Гизатуллина; М-во трансп. И коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. Гомель: БелГУТ, 2019. 295 с.

5. Гизатуллина В.Г. Методологические подходы к формированию расходов и себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта: [монография] / В.Г. Гизатуллина, Н.В. Здановская. Гомель: БелГУТ, 2014. 233 с.