

1 ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 17. Гомель, 2024

УДК 330.45:656.2

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор, А. С. ФОМЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта*

ОЦЕНКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО УЧЕТА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены достоинства и возможности организации производственного учета в подразделениях железной дороги, дана оценка происходящим изменениям, показаны их причины, определены основные направления развития.

Доминирующая роль в системе бухгалтерского учета железнодорожной отрасли принадлежит производственному учету, по причине отражения текущей деятельности всех подразделений железной дороги. Поэтому объекты производственного учета тесным образом взаимосвязаны и взаимообусловлены объектами всей системы бухгалтерского учета. Взаимосвязь проявляется в том, что производственная текущая деятельность определяет в целом экономическую жизнедеятельность железной дороги и направлена на полное обеспечение потребностей экономики Республики Беларусь во всех видах перевозок и транспортных услуг.

Вне зависимости от целей управления производственный учет (учет затрат на производство) позволяет иметь информацию о величине:

- эксплуатационных расходов железной дороги в целом с выделением расходов отраслевых хозяйств;
- региональных эксплуатационных расходов, отражающих затраты отделения железной дороги;
- производственных затрат каждого структурного подразделения отделения железной дороги;

- затрат по технологическим операциям, определяющих единую технологию перевозки грузов и пассажиров;
- затрат по выполняемым видам работ в структурных подразделениях;
- всех показателей себестоимости.

Получение названной информации возможно при условии разработки и внедрения систем и методов учета производственных затрат; *полного отражения всех хозяйственных операций на основании их документального оформления; разграничения и регламентации затрат по подразделениям железной дороги; обоснования методических подходов к определению* всех показателей себестоимости по производственным и функциональным подразделениям, видам деятельности, регионам (территориям), периодам; прогнозирования и сравнения себестоимости за различные периоды.

Проведенные исследования позволяют утверждать, что производственный учет сегодня призван следить за издержками производства, анализировать причины перерасхода по сравнению с предыдущими периодами, а также выявлять возможные резервы экономии. Поэтому он должен четко и детально отражать все технологические операции и процессы, связанные с перевозками и предоставлением транспортных услуг при условии формирования полной, объективной информации для управления затратами.

Практика показывает, что из четырех способов ведения производственного учета затрат в подразделениях железной дороги нашли применение учет затрат по местам их возникновения и учет по центрам ответственности (рисунк 1).



Рисунок 1 – «Место возникновения затрат» и «центр ответственности» как структурные единицы производственного учета

Так, местами возникновения затрат стали рабочие места, участки, бригады, цехи структурного подразделения, каждому из которых был присвоен свой регистрационный номер, который впоследствии фиксируется в номенклатуре мест возникновения при отражении в бухгалтерском учете расходов подразделения.

Учет издержек по местам их возникновения, в качестве которых выступают структурные подразделения отделения железной дороги в целом, позволяет их руководству обеспечить:

– действенный и всесторонний контроль эффективности работы предприятия в целом;

– внутренний контроль за выполнением своих функций отдельными подразделениями предприятия (в зависимости от организации технологии производства и структуризации мест возникновения затрат).

В случае ведения производственного учета данным способом под *центром ответственности* понимается сегмент предприятия, за результаты работы которого отвечает его руководитель. Цель организации такого учета состоит в накоплении данных о затратах и доходах по каждому центру ответственности таким образом, чтобы за отклонения от сметы (утвержденного плана) мог отвечать и нести ответственность конкретное лицо – руководитель центра.

Под **производственным учетом** на предприятиях железной дороги в целом следует понимать самостоятельную систему формирования и обобщения информации о затратах на производство транспортной и иной продукции с целью объективного учета затрат по трем уровням управления железной дороги в разрезе видов осуществляемой деятельности и калькулирования себестоимости перевозок, продукции, работ и услуг.

При реализации производственного учета в системе железнодорожного транспорта, прежде всего, учитывались особенности технологии осуществления перевозки грузов и пассажиров, которые и определили целесообразность использования на железной дороге попроцессного метода учета затрат и калькулирования себестоимости. Так как необходимым условием данного метода является четкая регламентация расходов по видам и операциям выполняемых работ, то была поставлена задача установить весь перечень выполняемых технологических операций в единой технологии процесса перевозки. Именно разработанный четкий и достоверный перечень операций помог сформировать Номенклатуру расходов и определить возможность организации учета затрат в подразделениях железнодорожного транспорта на ее базе.

Номенклатура расходов утверждается приказом начальника железной дороги и постоянно находится в развитии и дополнении. Необходимость в данном процессе вызывается многими обстоятельствами и, прежде всего, инновационным развитием железной дороги, ее постоянным техническим перевооружением.

Следует отметить, что основным документом, регламентирующим планирование и учет затрат в системе железнодорожного транспорта, является «Номенклатура расходов по видам деятельности Белорусской железной дороги», утвержденная приказом Начальника Белорусской железной дороги от 23.12.2015 № 395Н (с изменениями и дополнениями) (далее – Номенклатура расходов), которая разработана с учетом государственных законодательных и нормативных актов в области учета и отчетности.

Номенклатура расходов железной дороги представляет собой строго обоснованную классификацию затрат по перевозкам (эксплуатации), выполнению работ и услуг вспомогательной, дополнительной транспортной и иных видов деятельности. Ее разработка имела своей целью:

- регламентацию расходов по технологическим операциям и видам выполняемых работ;
- формирование необходимой информации для калькулирования всех показателей себестоимости;
- возможность на базе анализа управлять затратами по всем уровням управления;
- выявление резервов сокращения затрат и снижения величины себестоимости.

Основной принцип, который соблюдается при построении номенклатуры расходов железной дороги, основан на возможности группировки расходов по следующим классификационным признакам: отношению к виду деятельности, перевозочному (производственному) процессу и способу включения в себестоимость перевозок и продукции.

При ведении бухгалтерского учета затрат особую важность приобретает детальная информация о произведенных затратах. Поэтому в Номенклатуре расходов для каждой технологической операции выделяется соответствующая статья затрат, по которой детально указывается каждый элемент затрат, формирующий величину затрат по статье.

Завершающим этапом производственного учета является формирование определенной отчетной формы о затратах. Так, для условий работы железной дороги такой формой является отраслевая отчетность № 69-жел «Отчет по основным показателям производственно-финансовой деятельности организаций железной дороги» (форма № 69-жел).

Следует отметить, что содержание данной формы отчетности основывается на Номенклатуре расходов, т. е. в результате заполнения отчетности за определенный период появляется информация о затратах:

- по видам деятельности (услуги железнодорожного транспорта и иные виды деятельности);
- отношению к производственному процессу: производственные и накладные (расходы по услугам железнодорожного транспорта; расходы, общие для всех отраслей хозяйства; управленческие (общехозяйственные расходы));
- отраслевым хозяйствам железной дороги;
- основным технологическим операциям;
- основным элементам затрат.

Последующая экономическая работа, основанная на использовании информации производственного учета, связана с калькуляционными расчетами всех необходимых для управления показателей себестоимости.

Среди основных методологических вопросов, решаемых при калькулировании, особое место занимают проблемы правильного выбора объектов учета затрат и объектов калькуляции.

Под объектом учета затрат, как показывают теория и практика, могут выступать любое подразделение, отдельные стадии производства (передель), виды работ и продукции и т. п., по которым учитывают затраты с целью исчисления себестоимости продукции (работ, услуг), наиболее эффективного управления процессом формирования себестоимости.

Для железной дороги и ее подразделений в качестве объектов учета затрат выступают технологические операции, определяющие единый технологический процесс перевозки, а также виды работ и оказываемых услуг по иным видам деятельности.

Используя структуру построения отраслевой отчетности № 69-жел «Отчет по основным показателям производственно-финансовой деятельности организаций железной дороги», производят следующие калькуляционные расчеты:

- на основании расходов раздела I. Расходы по услугам железнодорожного транспорта, возмещаемые за счет тарифов на перевозку грузов и пассажиров и тарифов на услуги инфраструктуры (эксплуатационные расходы) – группа «А1» – путем составления калькуляционных таблиц рассчитываются расходы и себестоимость услуг грузовых и пассажирских перевозок, услуг инфраструктуры;

- на основании расходов раздела 1.1. Расходы по услугам железнодорожного транспорта, возмещаемые за счет дополнительно установленных сборов, согласно утвержденным дополнительным тарифным ставкам, – группа «А2» – осуществляются расчет себестоимости выполненной дополнительной транспортной услуги и последующее формирование величин дополнительных тарифных ставок, сборов и цен;

- на основании расходов раздела III. Расходы по иным видам экономической деятельности – группа «Б» – составляются калькуляции себестоимости выполненных работ и оказанных услуг по иным видам деятельности.

В соответствии с технологическими особенностями организации и осуществления процесса перевозок к производственным расходам, кроме расходов, сгруппированных в группах «А» и «Б», относятся также расходы части II «Расходы общие для всех отраслей хозяйства железной дороги» (из Номенклатуры расходов). Поэтому расходы данной части распределяются по видам перевозок, услугам инфраструктуры и иным видам деятельности на основе калькуляционных расчетов с применением разработанных методик. В отраслевом отчете они отражаются в разделе IV. Расходы, общие для всех отраслей хозяйства железной дороги (общепроизводственные).

В части III Номенклатуры расходов сгруппированы «Управленческие расходы», включающие в себя расходы по организации и управлению

процессами перевозок и производства продукции, иных видов деятельности. Данная группа при калькуляционных расчетах также подлежит распределению. В отраслевом отчете они отражаются в разделе V. Управленческие расходы (общехозяйственные).

Система калькуляционных расчетов подвергалась и должна постоянно подвергаться постоянным изменениям и развитием в зависимости от периода экономики железной дороги. Необходимость развития информации для управления железной дорогой в современных условиях, цифровизация экономики позволяют расширять совокупность объектов калькулирования на Белорусской железной дороге, в качестве которых выступают услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, услуги тяги и обеспечение вагонами, услуги по всем видам перевозок.

Дифференциация предлагаемых объектов калькуляции определяет необходимость перегруппировки расходов и последующего отражения их в производственном учете. Практика последних лет по перегруппировке эксплуатационных расходов железной дороги в разрезе новых выделяемых объектов калькуляции показала целесообразность ее осуществления на базе детального анализа единого технологического процесса перевозки и выделения операций, относящихся к каждому новому виду услуг (объекту калькуляции). Происходящие при этом аналитические действия убедительно подтвердили уникальность разработанной на железной дороге Номенклатуры расходов, в которой каждая статья соответствует определенной технологической операции или виду выполняемой работы в подразделениях железной дороги.

Процесс отнесения расходов к тому или иному объекту калькуляции (выделяемой составляющей) всегда сопровождался и должен сопровождаться разработкой признаков и критериев отнесения технологической операции в состав единого технологического процесса.

При этом следует отметить, что развитие системы калькулирования показателей себестоимости на железнодорожном транспорте имеет свои специфические особенности, которые непосредственно находят отражение в следующих документах:

- Номенклатура расходов по видам деятельности Белорусской железной дороги;

- Отчет о расходах формы № 69-жел «Отчет по основным показателям производственно-финансовой деятельности организаций Белорусской железной дороги (по видам деятельности)»;

- Методические указания по калькулированию.

Именно указанные документы в первую очередь требуют изменений и дополнений. Исследования по происходящим совершенствованиям методики калькулирования показателей себестоимости позволили определить основное направление – для более правильной группировки и распределения расходов важно, прежде всего, постоянно проводить работу по совершенст-

вованию Номенклатуры расходов железной дороги. Главное при этом требование – максимально возможное увеличение количества статей расходов, позволяющее осуществлять первичный учет по объектам калькуляции.

В свою очередь изменения в Номенклатуре приведут к дополнению отчетности и, как следствие, – к изменению методических указаний по калькулированию.

Таким образом, развитие производственного учета и на его базе развитие методики калькулирования показателей себестоимости на Белорусской железной дороге должно быть увязано с потребностью управления в необходимой, достаточной и своевременной информации о стоимостной оценке технологических операций, определяющих единую технологию процесса перевозок, всех показателях себестоимости по оказываемым услугам подразделениями железной дороги.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гизатуллина, В. Г. Себестоимость железнодорожных перевозок и тарифы : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 301 с.

2 Номенклатура расходов Белорусской железной дороги : учеб.-метод. пособие / В. Г. Гизатуллина, Н. В. Шишко, Н. В. Здановская [и др.] – Гомель : БелГУТ, 2016. – 189 с.

*V. GIZATULLINA, PhD, Professor, A. FOMENOK
Belarusian State University of Transport*

ASSESSMENT OF THE CURRENT STATE OF PRODUCTION ACCOUNTING IN THE RAILWAY INDUSTRY OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The advantages and possibilities of organizing production accounting in railway divisions are considered, an assessment of the changes is given, their causes are shown, and the main directions of development are determined.

Получено 15.10.2024