

питательными вложениями производственного назначения, которые осуществляются за счет амортизационного фонда, следует понимать также "усиление пути".

Для внесения этих поправок в документы общереспубликанского значения необходимо, чтобы все эти моменты были зафиксированы в документе дорожного значения, а именно: в Особенности состава затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг) предприятий эксплуатационной деятельности Белорусской железной дороги.

Все эти мероприятия позволяют снизить себестоимость капитальных ремонтов пути, достоверно определить имущественное положение Белорусской железной дороги, а именно – стоимость пути, в результате чего существенно изменятся показатели финансово-хозяйственной деятельности дороги, являющиеся барометром эффективности управления и принимаемых управленческих решений.

УДК 385: 656.2

ВОЗМОЖНЫЕ ПОДХОДЫ К РАСПРЕДЕЛЕНИЮ НАКЛАДНЫХ РАСХОДОВ ПРИ КАЛЬКУЛИРОВАНИИ СЕБЕСТОИМОСТИ ПРОДУКЦИИ (РАБОТ, УСЛУГ) ПРЕДПРИЯТИЙ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. Г. ХИТРО

Белорусская железная дорога

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, Л. В. КОЗЛОВА

Белорусский государственный университет транспорта

В полную величину затрат, формирующих себестоимость, включаются не только прямые расходы (прямо относимые на тот или иной вид продукции (работ, услуг)), но и накладные, требующие распределения между видами деятельности (продукции, работ, услуг). Существующие теория и практика распределения накладных расходов показывают на недостаточность проработки отдельных моментов, а ведь чем методически правильнее будет произведено распределение накладных расходов, тем точнее конечная величина себестоимости.

На данный момент в структурных подразделениях Белорусской железной дороги нет строгой методики распределения накладных расходов, что приводит к формированию неодинаковых по величине цен на однородную продукцию (работы, услуги) структурных подразделений как относящихся к одному хозяйству, так и различных хозяйств.

Научно-исследовательской лабораторией экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета был проведен анализ калькуляций продукции (работ, услуг) структурных подразделений Гомельского отделения Белорусской железной дороги. Он показал некорректность расчета себестоимости, одной из причин которого является неправильный и необоснованный расчет накладных расходов, относящихся к тому или другому виду деятельности (продукции, работ, услуг). При этом были выделены основные негативные моменты и ошибки во многих калькуляциях стоимости, расчет ставки накладных расходов осуществляется без конкретизации. Поэтому неясно, какие накладные расходы относятся непосредственно к подсобно-вспомогательной деятельности, а какие – к основной.

Как правило, распределение накладных расходов структурными подразделениями осуществляется с использованием общепринятой традиционной методики, т.е. пропорционально заработной плате работников либо занятых в эксплуатации, либо производственных. С точки зрения соответствия методологии это является правильным. Однако более глубокое изучение характера накладных расходов показывает, что использование в качестве базы распределения только заработной платы работников основной деятельности не всегда допустимо и целесообразно.

Основываясь на результатах анализа, научно-исследовательская лаборатория разработала методику расчета плановой себестоимости продукции (работ, услуг) прочих видов деятельности, где особое внимание было уделено распределению накладных расходов структурного подразделения: между видами деятельности; между различными видами продукции (работ, услуг) подсобно-вспомогательной деятельности.

Величина накладных расходов должна быть рассчитана как произведение плановой ставки этих расходов, приходящихся на единицу измерителя (принятого в качестве базы распределения), на ве-

личину базы распределения:

Накладные расходы = Плановая ставка · База распределения (расходы текущего периода).

Базами распределения по изделиям (работам, услугам) могут выступать: заработная плата производственных рабочих, ранее рассчитанная и отнесенная (в составе прямых расходов), нормированное машинное время для выполнения работ, процессов (станко-часы); нормированное время выполнения ручных работ (нормо-часы); площадь помещения; сумма основных затрат на производство продукции (работ, услуг).

Для трудоемкого производства в качестве экономической базы для упрощения расчета плановой ставки накладных производственных расходов железной дороги можно использовать фонд оплаты труда. Кроме того, учитывая, что расходы на оплату труда в общей структуре накладных расходов железной дороги занимают лишь около 30 %, то для упрощения расчета плановой ставки накладных производственных расходов в качестве экономической базы можно использовать общую сумму основных расходов.

Разработанные отраслевые методические рекомендации по ценообразованию позволят упорядочить механизм ценообразования на Белорусской железной дороге и формировать цены на продукцию в соответствии с действующим законодательством.

УДК 656.2.003

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

С. С. ХОЛОДИНСКАЯ

Белорусская железная дорога

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Существующая теория и практика предполагает в процессе проведения анализа финансового состояния использовать следующие методы: индексный, структурный, коэффициентный. Наиболее прогрессивным в настоящее время является третий метод – коэффициентный, строящийся на определении коэффициентов и их сопоставлении с нормативными и (или) базовыми значениями. Данный метод является одним из ведущих методов оценки финансового состояния.

На базе коэффициентного метода в отечественной практике разработаны Правила по анализу финансового состояния и платежеспособности субъектов предпринимательской деятельности, утвержденные постановлением Министерства финансов Республики Беларусь № 46, Министерством экономики Республики Беларусь № 76, Министерством по управлению государственным имуществом и приватизации Республики Беларусь № 1850, Министерством статистики и анализа Республики Беларусь № 20 от 27 апреля 2000 г., которые дают основание принимать решение о признании структуры бухгалтерского баланса предприятия неудовлетворительной, а предприятие – соответственно неплатежеспособным. Однако необходимо отметить, что данные Правила являются единственным документом, регламентирующим в законодательном порядке методику оценки финансового состояния хозяйствующего субъекта.

Таким образом, в настоящее время методика анализа финансового состояния складывается самопроизвольно с учетом требований субъектов хозяйствования и пользователей данной информации. Традиционно отечественными экономистами она рассматривается как интегрированное использование индексного, структурного и коэффициентного методов, с включением в свой состав обязательно методики, законодательно регламентируемой Правилами.

При формировании методики проведения анализа финансового состояния предприятий Белорусской железной дороги должны быть учтены особенности, связанные как со спецификой деятельности, так и с процессом формирования финансовых ресурсов и исходной информации:

во-первых, Белорусская железная дорога является монополистом на рынке транспортных услуг Республики Беларусь, и, следовательно, цели исследования будут несколько иными, чем для предприятий других отраслей народного хозяйства;

во-вторых, Белорусская железная дорога, выполняя функцию по управлению железнодорожным транспортом общего пользования, является объединением, подчиненным Совету Министров Рес-