

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-

публики Беларусь, в состав которого входят предприятия и организации, занятые основной, вспомогательной и иной деятельностью на железнодорожном транспорте общего пользования, и имеет территориальное деление, обеспечивающее управление перевозочным процессом в регионах – отделениях дороги и в целом по республике – Управлении дороги;

в-третьих, особенность технологии производства: высокая централизация управления процессом производства, определяющая непрерывное движение поездов по единому графику и расписанию; отдельный акт производства (перевозка грузов и пассажиров) не заканчивается в границах одного отделения или даже дороги в целом, т.е. не совпадает с границами предприятия;

в-четвертых, финансовые ресурсы дороги, отделений дороги и их структурных подразделений формируются через систему внутридорожных хозяйственных отношений. Управление дороги осуществляет расчеты с отделением за выполненные работы по перевозкам; отделения дороги, в свою очередь, осуществляют расчеты с подведомственными им структурными подразделениями, используя при этом систему внутридорожных расчетных цен.

Кроме того, особенности методики проведения анализа финансового состояния обусловлены также рядом проблем, связанных с формированием исходной информации. К ним относятся:

- отсутствие полного необходимого объема на разных уровнях управления, так как полный объем информации можно получить только на уровне Управления дороги, отделения дороги имеют незаконченный баланс;

- невозможность проверки достоверности исходной информации в связи с формированием ее на разных уровнях управления;

- недостаточная детализация для выполнения сравнительного анализа по отдельным направлениям;

- несопоставимость (так, например, группировка расходов производится по элементам затрат, а доходов – по видам перевозок).

На основании сказанного выше можно сделать вывод, что методика анализа финансового состояния на различных уровнях управления Белорусской железной дороги не может быть одинаковой. Так, проведение исследований по традиционным этапам анализа (анализ структуры баланса, финансовой устойчивости и гибкости, анализ платежеспособности, качества управления капиталом и деловой активности, анализ рентабельности) на уровне отделений дороги нецелесообразно, для этого уровня управления необходимо осуществлять оценку достигнутых конечных результатов, эффективность использования ресурсов и анализ объема работы, так как результаты таких расчетов позволят использовать экономические рычаги в управлении финансовыми ресурсами дороги. Отделениям дороги, добившимся лучших показателей (конечные результаты, эффективность использования ресурсов), должны экономически поощряться Управлением дороги. Поощрение может быть реализовано в различных формах: выделение дополнительного финансирования, неизъятие portions экономии затрат, премирование руководства отделения дороги и т.д. Именно результаты таких расчетов позволят в значительной степени воздействовать на финансовое состояние отделения дороги.

На уровне Управления дороги алгоритм проведения анализа будет включать следующие этапы: анализ финансового состояния, регламентируемый Правилами по анализу финансового состояния и платежеспособности субъектов предпринимательской деятельности; анализ финансовой устойчивости и гибкости предприятия, анализ платежеспособности (ликвидности) предприятия; анализ качества управления капиталом и деловой активности; анализ рентабельности; интегральная оценка достигнутых конечных результатов и эффективности использования ресурсов.

УДК 65.011

ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЁТА ПО ЦЕНТРАМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И МЕСТАМ ФОРМИРОВАНИЯ ЗАТРАТ

И. М. ЦАРЕНКОВА
РУП «ГОМЕЛЬАВТОДОР»

Учёт и анализ затрат предприятия может вестись в целом по предприятию и отдельно по центрам ответственности, местам формирования внутри организации. Под центром ответственности понимается сфера, участок деятельности, возглавляемый ответственным лицом, имеющим право и