

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. Отделения дороги, добившиеся 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

возможность принимать решения. Место затрат представляет собой территориально обособленное подразделение организации, где осуществляются расходы. Центры ответственности обычно устанавливаются в зависимости от организационной структуры управления и функций, выполняемых каждым подразделением. В дорожной отрасли центрами ответственности могут выступать дорожно-эксплуатационные управления.

Организация учёта по местам возникновения затрат и центрам ответственности позволяет существенно повысить экономическую эффективность предприятия путём децентрализации управления затратами. Это позволяет наблюдать за их формированием на всех уровнях управления, использовать различные методы контроля расходов, учитывая особенности деятельности каждого предприятия.

При организации учёта по центрам ответственности нужно чётко определить сферу полномочий, права и обязанности начальников каждого отдела. Желательно, чтобы для любого вида расходов предприятия существовал такой центр затрат, для которого данные затраты являются прямыми. Степень детализации планирования и учёта затрат должна быть достаточной для анализа и принятия управленческих решений, но не избыточной.

В дорожном хозяйстве в качестве центров затрат могут выступать отделы и службы головного предприятия (отдел планирования и экономического анализа, отдел фиксирования и бухгалтерского учёта, отдел технического надзора и др.). Объём детальности этих отделов нельзя измерить. Это управленческие центры ответственности, которые имеют только затраты. Они выполняют функции контроля, учёта и анализа деятельности как предприятия в целом, так и его структурных подразделений, которые можно представить как центры прибыли. Это производственные центры ответственности, где непосредственно выполняются работы и оказываются услуги. Руководитель дорожно-эксплуатационного управления отвечает за все аспекты деятельности своего предприятия. Он контролирует объёмы производства и затраты. Обычно дорожно-эксплуатационные управления включают несколько мест затрат — линейно-дорожные дистанции. Учёт и анализ в дорожных организациях ведётся по видам ремонтов и в разрезе объектов.

В составе мест затрат обычно выделяют главные места, где изготавливается продукция, выполняются работы и оказываются услуги, обслуживающие процесс производства. В главных местах расходов чаще всего обособливают прямые затраты на изготовление, а во вспомогательных все затраты учитывают в целом, как правило, по элементам издержек. Иногда и в главных, и во вспомогательных местах расходы учитывают только по элементам затрат или только важнейшие из них.

После определения центров ответственности и мест затрат предприятия для каждого вида расходов определяют нормативную или максимально-допустимую величину затрат. Их фактическую величину учитывают на основе первичных документов в абсолютной сумме или путём выявления и алгебраического суммирования отклонения от норм.

Может быть два способа учётной группировки затрат по местам их формирования:

1 Путём применения принципа двойной записи на взаимосвязанных счетах и последовательного перераспределения учётной суммы затрат с первичных на промежуточные и конечные места формирования издержек.

2 На основе использования специальных регистров (сводных ведомостей) и расчётов матричной формы, обобщающих виды затрат по местам их формирования.

УДК 331.106.24

ПРИНЦИПЫ РАЗРАБОТКИ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА ПРЕДПРИЯТИЯ

И. М. ЦАРЕНКОВА
РУП «ГОМЕЛЬАВТОДОР»

Анализ эффективности народного хозяйства свидетельствует о том, что экономический рост в последние годы происходит за счёт проедания основного и оборотного капиталов. В результате обостряется проблема своевременной выплаты заработной платы. При разработке предложений в коллективные договоры необходимо исходить из того, что улучшение положения работников возможно без вывода экономики из кризиса и обеспечения устойчивого экономического роста.