

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ УЧЕТА И ОТЧЕТНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Система государственной статистики представляет собой научно-методический орган, в котором непосредственно разрабатываются наиболее актуальные вопросы статистической теории и методологии. Тем самым в органах государственной статистики, с одной стороны, происходит аккумулярование прогрессивных достижений, с другой – результаты, получаемые в органах государственной статистики, являются научными и служат основой для дальнейшего развития статистической науки.

Вопрос о единой системе учета и отчетности рассматривался в экономической литературе не единожды. В экономической литературе с разных сторон подчеркивается и обосновывается ее объективность, необходимость и целесообразность. На практике единство системы учета и отчетности выразилось в слиянии бухгалтерии со статистическим отделом предприятия и создании на этой основе отдела единой системы учета и статистики. Данная система применялась практически на всех предприятиях транспорта независимо от формы собственности.

В Республике Беларусь в 1998 году разработана Концепция развития бухгалтерского учета и отчетности, которая одобрена методологическим советом по бухгалтерскому учету при Министерстве финансов Республики Беларусь и принята правительством. Необходимость разработки Концепции была обусловлена рядом внешних и внутренних факторов. В результате возрастающей международной интеграции в сфере экономики возросло внимание к проблеме международной унификации бухгалтерского учета.

Усиление роли транснациональных корпораций требует единообразия применяемых в каждой стране принципов формирования и алгоритма расчета прибыли транспортных предприятий, без которого невозможно инвестирование средств из страны в страну и дальнейшая интеграция экономик различных стран.

Различия моделей бухгалтерского учета для стран СНГ и других стран, входивших ранее в состав Советского Союза, а также стран дальнего и ближнего зарубежья значительно затрудняют получение равноправной информации. Поэтому на сегодняшний день проблема развития и единства учета и отчетности на транспорте имеет глобальный характер и выступает как проблема унификации бухгалтерского учета на основе использования зарубежной практики и международных стандартов.

В последние годы в странах СНГ произошли изменения в системе производственных отношений, появились субъекты хозяйствования с различной формой собственности и различными организационными формами хозяйствования, произошли преобразования в финансовой, налоговой и страховой политике, осуществлена перестройка банковской системы. Эти факторы потребовали определить основные направления развития бухгалтерского учета и отчетности применительно к особенностям социально-экономического развития каждой страны и совершенствование концептуальных и основных методологических вопросов системы учета и статистики с дальнейшей конкретизации факторов. Необходимо также учитывать требования международных стандартов и переходного периода стран СНГ к рыночной экономике.

Важность и актуальность Концепции состоит в том, что она не только позволяет упорядочить документы, касающиеся бухгалтерского учета и отчетности, но и определяет перспективу развития. В концепции предложен новый подход к достоверности отчетности, которая определяется как объективное и правдивое отражение действительности, а также несоответствия отчетных параметров нормативным требованиям и правилам. Такой подход позволит более точно оценить экономическую ситуацию на предприятиях транспорта. Достоверная оценка данных позволит принять правильное управленческое решение, что, в свою очередь, обеспечит экономическую безопасность предприятий транспорта.

При подготовке бухгалтерской отчетности должно учитываться профессиональное суждение, т.е. при формировании информации о финансовом положении и финансовых результатах предприятия транспорта должны иметь право на самостоятельное суждение: как представить те или иные

факты хозяйственной деятельности, применять на практике требования осмотрительности, приоритета содержания перед формой, существенности. При этом особое значение приобретает аудиторский контроль за бухгалтерской отчетностью, так как он становится единственным механизмом, позволяющим предупреждать и своевременно устранять нарушения, негативно влияющие на экономическую безопасность предприятий транспорта и народного хозяйства в целом.

УДК 656.2.08

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ДОЛИ ВАГОНОВ ПОВЫШЕННОЙ ТРУДОЕМКОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ КОММЕРЧЕСКОГО ОСМОТРА

Е. В. КРИЧКО

Белорусский государственный университет транспорта

В научно-исследовательской лаборатории «Грузовая, коммерческая работа и тарифы» при определении потребного штата бригад пунктов коммерческого осмотра возникла проблема определения средней трудоемкости коммерческого осмотра одного состава. Для ее решения была разработана методика, согласно которой для определения трудозатрат на коммерческий осмотр состава поезда надо иметь сведения о доле груженых вагонов в составе поезда и доле вагонов с повышенной трудоемкостью производства коммерческого осмотра. К таким вагонам относятся: груженые платформы и полувагоны с железобетонными изделиями, оборудованием, лесом, пиломатериалами и другими лесными грузами, прокатом, контейнерами, колесной техникой, груженые зерновозы и контейнеровозы.

Для определения доли вагонов с повышенной трудоемкостью коммерческого осмотра предлагается следующий алгоритм действий:

1 Составляется база данных (БД1), содержащая критерии выделения подвижного состава в категорию вагонов с повышенной трудоемкостью проведения коммерческого осмотра. Запись в базе данных содержит тип вагона (определяется по первой цифре номера вагона) и код груза (данная информация является нормативной, находится по справочнику 407).

2 По справке 1552 формируется база данных (БД2), элементами которой являются натурные листы поезда.

3 Проверяется база данных, содержащая натурные листы поездов, на наличие в ней вагонов, соответствующих БД1. В специально отведенных для этого переменных ведется подсчет количества груженых вагонов каждой категории трудоемкости и определяется общее число груженых вагонов каждого типа в составах поездов.

4 Определяется доля вагонов повышенной трудоемкости при проведении коммерческого осмотра в общем числе груженых вагонов каждого типа.

5 По среднему числу груженых вагонов каждого типа и доле вагонов с повышенной трудоемкостью проведения коммерческого осмотра определяется средняя трудоемкость коммерческого осмотра одного состава.

Очевидно, что выполнение вышеприведенного алгоритма вручную нецелесообразно. Решение данной задачи осуществляется при помощи ЭВМ. Необходимые для расчетов исходные данные имеются в электронном виде (сообщение 02, получаемое на станции из Управления дороги по справке 1552).

Данный алгоритм реализуется при помощи электронных таблиц Excel, так как средства Microsoft Office широко распространены. БД1 составляется заранее по справочнику 407 в соответствии с наименованием груза, типом подвижного состава, категорией трудоемкости производства коммерческого осмотра. БД2 формируется непосредственно на станции или в отделении дороги и должна содержать достаточное для достоверности расчетов количество натуральных листов составов поездов. После того как БД2 сформирована, производится непосредственный расчет доли вагонов повышенной трудоемкости при производстве коммерческого осмотра.